



SEV N°9

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CAISSE DE PENSION

La vigilance est de mise!

Éditorial d'Aroldo Cambi,
administrateur des finances du SEV

Je m'occupe depuis plus d'une décennie des questions opérationnelles et stratégiques touchant au 2^e pilier. L'expérience que j'ai acquise au sein des différentes instances où j'ai siégé et dans l'exercice de mes diverses fonctions s'est toujours révélée satisfaisante, voire très satisfaisante, sur les plans professionnel et éthique. J'ai cependant été confronté ces dernières semaines à un cas spécial, auquel j'ai pu – et dû – m'intéresser de très près : celui de la caisse de pension (CP) de la Compagnie de navigation sur le lac de Lugano (*Società Navigazione del Lago di Lugano* ou SNL).

Fin 2021, la SNL, affiliée à la CP Symova, présentait un taux de couverture plus qu'honorable d'environ 112% et venait de clôturer l'année boursière sur une excellente performance de 8%. La situation était donc quasi idéale.

La SNL a néanmoins décidé, pour des raisons inexplicables d'un point de vue rationnel, de quitter la CP Symova pour rejoindre la CP Valitas. Celle-ci propose une solution dans laquelle elle assume elle-même les risques d'assurance tout en confiant la gestion des actifs à des prestataires de services financiers externes – au nom de la flexibilité.

Un certain nombre de collègues de la SNL nous ont sollicités pour analyser l'évolution depuis 2022. Nous avons accepté et fait des découvertes que je n'aurais jamais cru possibles dans le système de la prévoyance suisse. Un représentant des employés qui, d'après nos informations, n'a jamais été élu en bonne et due forme s'est avéré occuper en parallèle un poste de cadre supérieur dans l'entreprise Copernicus Wealth Management (CWM), à laquelle la gestion de fortune a été confiée (conflit d'intérêts no 1).

Le président de la SNL est aussi président de la holding qui contrôle CWM (conflit d'intérêts no 2). Venons-en maintenant aux faits : en trois ans seulement, CWM a vu sa performance se dégrader de pas moins de 13% par rapport à la CP Symova, alors même que le coût de la gestion de fortune y est cinq fois supérieur. Oui, oui, cinq fois plus !

Ce tarif faramineux s'applique au détriment du taux de couverture et donc du personnel de la SNL, qui subit de ce fait un énorme préjudice financier. Ces constats, cumulés à maintes autres « anomalies », nous ont incités à dénoncer la situation actuelle à l'Autorité de surveillance.

Cher-es collègues, vous avez tout intérêt à vous intéresser et à vous sensibiliser à la question de votre prévoyance. Regardez de près vos certificats et contactez-nous si vous avez des questions ou des doutes : nous sommes à votre disposition.

Violence

Entretien avec Giorgio Andreoli,
chercheur dans la gestion de conflits.

2

Engagement

Comptes rendus des assemblées des
délégué-es des huit sous-fédérations.

4 à 7

CCT

Accord avec les sous-traitants tpg
(GEST) mais vers un blocage aux tl ?

10-11

Pause estivale

Le prochain *Journal SEV* n°10 paraîtra le 29 août. La date limite de rédaction pour la partie consacrée aux sections est fixée au 19 août à midi. Entre-temps, vous trouverez toutes les informations importantes sur notre site web sev-online.ch ou sur nos réseaux sociaux. L'équipe de la communication souhaite à toutes et tous un bel été.

TransN

Suite à deux départs en janvier au niveau de la direction de transN, les transports publics neuchâtois, les négociations du système salariale ont débuté en juin 2025. La délégation de négociation souligne que pour le 1^{er} janvier 2026, les annexes 1 et 2 de la CCT transN devront être abouties. C'est dans un climat constructif de respect et d'écoute que se sont ouvertes ces négociations. Concernant l'analyse des fonctions, le système salarial actuel étant encore relativement nouveau, il n'y aura pas de ré-évaluation générale. L'objectif fixé est de ré-évaluer celles qui le méritent, sur la base d'une comparaison avec les entreprises voisines. Il semble que ce sont les fonctions les plus basses qui méritent d'être revues. La délégation de négociations élue en AG se rencontrera cet été pour faire une analyse approfondie des fonctions touchées. Le 25 septembre aura lieu la prochaine ronde de négociation avec la direction.

93,8%

Un salaire à temps plein doit-il suffire pour vivre? Plus de 23 000 personnes ont participé au sondage de l'USS et 93.82% a dit oui! Il s'agit d'un clair avertissement au Parlement: «On ne touche pas aux salaires minimums!» Car c'est la population qui a décidé démocratiquement de les instaurer dans certains cantons. Le parlement fédéral ne peut pas annuler une telle décision! (USS)

Jobs d'été

Pour de nombreux gymnasiens et étudiantes, l'été c'est aussi le temps des petits boulots. Et qui dit salarié, dit dispositions du droit du travail, salaire décent et respect des règles de la sécurité au travail. Une brochure de l'USS contient toutes les informations utiles sur le droit du travail (commandable sur uss.ch). Elle existe aussi en version en ligne sur www.droits-des-apprentis.ch



Giorgio Andreoli enseigne au personnel de la fonction publique comment gérer les agressions: «Je plaide pour une communication non violente.»

PRÉVENTION DE LA VIOLENCE



« Les entreprises sont sollicitées »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Giorgio Andreoli est travailleur social et chercheur spécialiste de la paix et des conflits. Ces dernières années, il a proposé régulièrement des cours pour surmonter les situations de violence et sur le courage civil. Il a collaboré entre autres avec Movendo, l'institut de formation des syndicats. Il y a vingt-cinq ans, il a contribué à la fondation du projet de prévention « Ensemble contre la violence et le racisme ».

Giorgio Andreoli, tu t'occupes depuis vingt-cinq ans des conflits et de la prévention de la violence dans les lieux publics et aussi dans les transports publics. As-tu observé ces dernières années une recrudescence des agressions et des actes de violence ?

Les participant·es à mon cours ont fait part d'une augmentation des agressions. Déjà au début du siècle il y a eu des phases avec plus de violence. On parlait alors de « délinquance juvénile ». De nombreux projets de prévention y ont fait suite, et ils ont produit leur effet. Nous nous trouvons actuellement face à une nouvelle vague qui se voit renforcée par des tensions sociétales.

Selon toi, est-ce que la pandémie de coronavirus et les mesures qui en ont découlé ont joué un rôle déterminant ?

Bien sûr. Le masque obligatoire et d'autres prescriptions des autorités ont amené de nouveaux conflits. Beaucoup de voyageurs étaient déséquilibrés ou refusaient d'obéir aux règles, ce qui a contraint le personnel à les faire appliquer et cela a amené des conflits. Ce facteur de stress supplémentaire a encore écourté la mèche qui n'était déjà pas bien longue.

Quels facteurs ont contribué selon toi à augmenter le nombre d'agressions ?

Il y en a plusieurs : la situation mondiale tendue, l'insécurité économique, les débats polari-

sants autour du racisme et de la discrimination... tout cela pèse sur les personnes. S'y ajoute le fait que dans l'espace public, les normes ont changé : auparavant quelqu'un en uniforme imposait le respect, plus maintenant. Beaucoup voient les transports publics comme un service pour lequel ils ont payé et ils ont des attentes élevées envers le personnel. Ils justifient ainsi leurs comportements parfois inadéquats.

Qu'a-t-on entrepris au début du siècle contre la délinquance juvénile et que faut-il faire aujourd'hui ?

De nombreux projets de prévention et de formation ont alors vu le jour afin de sensibiliser les jeunes et leur proposer des solutions en cas de conflit. Il faut proposer aujourd'hui encore une fois des offres à large spectre : des formations régulières pour une communication non violente, des jeux de rôles et des entraînements pour faire baisser la pression. Ce qui est important, c'est que les employé·es des services publics ne soient pas accompagnés seulement une fois, mais constamment, que ce soit par le biais de cours ou des échanges internes dans les teams.

Que peuvent faire concrètement les entreprises de transport, aussi les plus petites avec peu de moyens financiers ?

Les grandes entreprises qui disposent de leur propre centre de formation continue pourraient ouvrir leurs cours et mettre à disposition des petites entreprises leurs capacités. Un réseautage par le biais des syndicats ou des associations de branche peut créer des synergies et faire baisser les coûts. Si plusieurs entreprises organisent des cours en commun, tout le monde en profite. L'échange entre les participant·es peut favoriser l'apprentissage.

Comment réagis-tu dans une situation concrète d'agression verbale ?

Je recommande de ne pas réagir trop personnellement, mais plutôt avec objectivité : poser des questions (« Pouvez-vous préciser ce que vous venez de dire ? ») et fixer des limites claires

(« Ce n'est pas de ma compétence. »). Cela permet de garder un équilibre et d'éviter de devenir soi-même agressif. Si l'ambiance se détériore, il faut demander de l'aide ou alors se retirer de la situation.

Et s'il s'agit de violence physique ?

Il faut alors protéger sa propre sphère et les personnes non concernées, cas échéant en appelant à l'aide ou en donnant l'alarme.

Quel suivi faut-il proposer pour que les personnes concernées puissent assimiler une expérience sur le long terme ?

Beaucoup d'entreprises proposent des coachings personnels ou des supervisions. Ces offres doivent être faites systématiquement et régulièrement. Il s'agit de pouvoir surmonter le stress aigu et de renforcer durablement sa propre résilience. Les petites entreprises également devraient pouvoir concrétiser de tels soutiens, par exemple, par le biais de coopérations avec des spécialistes externes en matière de conflit. La prévention et le suivi des conflits sont étroitement liés. C'est uniquement en se formant continuellement, en échangeant et en connaissant ses propres limites qu'il est possible de désamorcer une situation. Les entreprises, les associations de personnel et le politique sont sollicités afin d'établir les structures nécessaires. Car un domaine public sûr représente un avantage pour tous.

Charte contre la violence

En 2000, de nombreuses entreprises de transport ont signé la « Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics » (Charte contre la violence). Le SEV a initié cette charte. Pour son 25^e anniversaire, le SEV l'a renouvelée, et il la propose une nouvelle fois aux entreprises de transport pour signature. Le 25 novembre 2025, le SEV va organiser à Berne une journée de célébration pour l'anniversaire de la charte.

ACCORD SUISSE-UE

Le SEV ne relâche pas sa vigilance

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 13 juin 2025, le Conseil fédéral a enfin publié le contenu du nouvel accord négocié avec l'UE et ouvert la procédure de consultation. Le SEV dresse un bilan positif, mais circospect, de la révision de l'accord sur le transport terrestre intervenue dans le cadre du paquet, non sans émettre certaines réserves: il est à ses yeux évident que l'ouverture du trafic ferroviaire international aux entreprises étrangères ne pourra être soutenue que moyennant de réelles garanties sociales.

Lors de sa séance du 13 juin dernier, le Conseil fédéral a approuvé les textes des accords du paquet Suisse-UE et les a mis en consultation. Il entend ainsi stabiliser et développer la voie bilatérale. L'accord révisé sur les transports terrestres marque des avancées majeures, dont bon nombre sont le fruit de la pression syndicale. Mais tout n'est pas joué. La mise en œuvre au niveau national, par l'Office fédéral des transports notamment, sera décisive.

Comme le souligne Matthias Hartwich, président du SEV: « Nous sommes favorables à un renforcement des liaisons ferroviaires internationales, tout en restant critiques vis-à-vis de la libéralisation ». Ces dernières années, le SEV a vivement alerté sur les risques inhérents à l'octroi aux entreprises ferroviaires étrangères d'un ac-

cès incontrôlé au marché suisse. Il était donc essentiel que ses revendications phares soient intégrées aux négociations, notamment la protection contre la sous-enchère salariale et sociale.

Les normes sociales, point d'achoppement

Concrètement, comme le relève Hartwich, le paquet prévoit la possibilité pour la Suisse de continuer à « prévenir le dumping social pour le personnel des trains ». Autre point important: les prestataires étrangers – entreprises étatiques comme privées – pourront être contraints de s'adapter au système tarifaire et à l'horaire cadencé nationaux. « Il est primordial que le système suisse d'horaire cadencé prime lors de l'octroi de sillons et que la Suisse soit seule habilitée à définir les règles en la matière en toute autonomie. »

En ce qui concerne l'arrivée de nouveaux prestataires, le SEV se montre raisonnablement optimiste. Les compagnies étrangères – y compris privées – seront certes désormais autorisées à faire circuler des trains en régie propre, mais uniquement en dehors de l'horaire cadencé. « Il s'agit en l'occurrence d'une offre qui viendra en complément du trafic régulier. Il appartiendra à la clientèle de décider si cette nouvelle offre lui paraît ou non attractive », affirme Matthias Hartwich. Autre élément qui a son importance: ces prestataires seront tenus de se conformer à l'ensemble des standards suisses, « pour la sécurité du per-



Le SEV privilégie la coopération internationale plutôt que la concurrence.

sonnel et des voyageurs, mais aussi sur le plan des salaires et du temps de travail ».

Coopération plutôt que concurrence

Le SEV salue la confirmation que les coopérations transfrontalières entre prestataires reconnus, comme celle établie par les CFF et la Deutsche Bahn, pourront être reconduites. « Les coopérations sont toujours la solution optimale à nos yeux, explique Matthias Hartwich. Le système éprouvé de partenariats internationaux pourrait être étoffé, dès lors que la sécurité et les salaires restent garantis. » Par ailleurs, le SEV met en garde contre une libéralisation exacerbée, le réseau ferroviaire suisse étant d'ores et déjà à la limite de la saturation. « Penser qu'il y aura pléthore de nouvelles offres est très éloigné de la réalité. Le nombre de sillons disponibles en Suisse est limité. Le réseau ferroviaire fonctionne dès à présent à pleine capacité. »

Transport de marchandises: non-ingérence européenne

La question des aides d'État en soutien au fret national constituait un autre sujet litigieux. Sur ce point également, le SEV a obtenu une garantie significative: « Nous nous félicitons de ce que le trafic ferroviaire national n'entre pas dans le champ d'application des aides d'État », déclare ainsi Matthias Hartwich. Cela signifie que la Suisse peut continuer à subventionner le fret ferroviaire et, partant, CFF Cargo. « Cela ne change

pendant rien au fait que CFF Cargo planifie des suppressions massives d'emplois. Tous les problèmes rencontrés en Suisse ne sont pas imputables à l'UE. Nous l'affirmons haut et fort. »

Salaires suisses sur les rails suisses

Le futur cadre réglementaire de mise en œuvre de l'accord en Suisse sera déterminant pour le SEV. « Si nous obtenons suffisamment de garanties pour le personnel et la clientèle, nous pourrions nous rallier à l'accord, affirme Hartwich. Honnêtement, ce n'est pas l'accord auquel nous aspirons. Néanmoins, nous l'avons constaté depuis 1999, les accords bilatéraux constituent la meilleure solution s'ils s'accompagnent de mesures d'atténuation de l'impact social. »

Matthias Hartwich a été très clair quant à la principale revendication adressée à la Confédération: « Sur les rails suisses, ce sont les salaires suisses qui doivent prévaloir ». Personne ne devra être autorisé à opérer sur le réseau helvétique à des conditions de travail hongroises ou roumaines. Un cadre légal contraignant est indispensable pour faire respecter la loi sur la durée du travail et garantir des normes de sécurité uniformes. Le SEV se tient en contact étroit avec l'OFT, mais précise bien que « tout dépendra de la manière dont le respect des normes sociales pourra être garanti. » Il exige des mesures efficaces et ne relâchera pas sa vigilance – au service du personnel, des voyageurs et d'un système de transports publics fort en Suisse.

+

-

En 2024, RailAway a augmenté le chiffre d'affaires supplémentaire des transports publics de 1,4 million pour atteindre 23,2 millions de francs, renforçant ainsi le trafic de loisirs durable et garantissant des emplois. RailAway est une filiale des CFF qui commercialise des expériences de loisirs et des solutions de mobilité pour le compte des transports publics. Plus de 9 millions de clients ont profité d'offres telles que des entrées à prix réduit et des forfaits de ski. RailAway fêtera son 25^e anniversaire en 2025.

Depuis cinq ans, les entreprises comptant plus de 100 employés sont tenues de réaliser des analyses salariales. Plus de la moitié d'entre elles se moquent de ces analyses et enfreignent les dispositions légales, comme le montre un rapport intermédiaire du Conseil fédéral. La discrimination salariale persiste et s'aggrave même dans certains cas. Le 30 juin, 50 organisations, dont les femmes du SEV, ont manifesté à Berne pour protester contre cette situation et réclamer une révision de la loi sur l'égalité.



PATRICK KUMMER répond

Qu'y a-t-il le 3 septembre ?

J'ai entendu dire que le SEV organisait une journée d'action le 3 septembre dans toute la Suisse.

● De quoi s'agit-il ?

La violence à l'égard du personnel des transports publics (TP) nous préoccupe particulièrement au SEV. Nous avons décidé d'en faire un thème central cette année. Le Congrès avec sa banderole spectaculaire a marqué le début officiel de cette campagne pour le respect et la sécurité. Le 25 novembre une journée sera dédiée aux 25 ans de la Charte contre la violence. Nous espérons qu'un grand nombre d'entreprises des TP signe la nouvelle Charte. Le deuxième moment fort, c'est cette journée d'action sur le terrain qui aura lieu le 3 septembre dans toute la Suisse. Le SEV va faire du 3 septembre, chaque année, une journée de lutte contre la violence subie par le personnel des TP.

Ce 3 septembre, nous distribuerons des tracts sur place afin, d'une part, de sensibiliser les clients à ce problème et de leur demander de respecter tous nos collègues des transports publics. Ils sont au

service de la mobilité au quotidien et méritent le respect. Nous ne tolérons ni les insultes ni la violence verbale, sexuelle ou physique.

D'autre part, nous irons aussi à la rencontre de nos membres pour distribuer badges, bracelets « Respect. Stop violence » et cartes « Agressions: mesures immédiates » afin de les informer sur les mesures à prendre après une agression, en particulier vis-à-vis de l'entreprise et des autorités.

Chaque région organise cette journée sur cette idée avec des variations locales, des témoignages de collègues et des informations aux médias pour certaines. Des actions sont d'ores et déjà prévues à Berne, Thourne, Saint-Gall, Lausanne, Genève, Locarno, Bellinzona et gare routière de Lugano. Si des sections veulent organiser quelque chose ce jour-là, elles peuvent s'adresser à un secrétariat régional. Ensemble, faisons reculer la violence pour rendre les TP attrayants et sûrs!

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

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES AS

Entre départs et nouveaux visages

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

L'assemblée du 11 juin, qui a réuni à Burgdorf 45 délégué·es en provenance de toute la Suisse, a été marquée par les préparatifs du Congrès, les remerciements au président et au secrétaire centraux AS, l'élection des futurs vice-président·es et le recrutement de nouveaux membres.

L'Assemblée des délégué·es (AD) de la sous-fédération AS a eu lieu le 11 juin à l'hôtel Stadthaus de Burgdorf, sous la conduite de Patrick Bellon. Au total, 57 personnes y ont participé, dont 45 délégué·es disposant du droit de vote. Après l'approbation de l'ordre du jour et des comptes annuels 2024, présentés par Viviane Mumenthaler, Peter Käppler, dont il s'agissait de la dernière AD en tant que président central de la sous-fédération AS, a présenté le rapport annuel 2024. Anna Schnurr a ensuite été élue nouvelle responsable de la communication. Elle prend ainsi la relève d'Andreas Lüdin, qui, lui, succède à Peter Käppler. Viviane Mumenthaler a également présenté la nouvelle orientation d'AS, approuvée à l'unanimité par le comité central.

Susanne Oehler, syndicaliste au SEV, a expliqué les difficultés rencontrées lors des négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR), soulignant l'importance du réseautage entre les membres de la CoPe et abordé des thèmes comme le respect du personnel et la lutte contre le racisme.

Patrick Kummer, vice-président du SEV, a également évoqué les négociations relatives aux BAR. Il a notamment expliqué que les CFF souhaiteraient les voir arriver prochainement à leur terme, faisant toutefois part de son scepticisme sur ce point du fait de la complexité des tractations, et précisant par ailleurs que rien n'obligeait à les conclure rapidement. Le vice-président du SEV a également souligné la complexité du dossier CFF Cargo et déclaré que la situation demeurait incertaine pour les mois à venir. Selon lui, les CFF doivent néanmoins respecter les objectifs de la Constitution fédérale et de l'Initiative des Alpes.

Après une pause, le moment des adieux est arrivé, l'occasion pour les personnes présentes dans la salle de saluer avec chaleur et émotion Peter Käppler, président central, et Werner Amrein, secrétaire central.

Concernant la branche Trafic voyageurs, Erich Habegger a confirmé renouveler son mandat pour deux années supplémentaires et a souligné l'importance de la campagne «La violence n'est pas un titre de transport». Côté Infrastructure, Regula Buri a exprimé sa satisfaction quant à la participation toujours plus importante aux activités de la branche. Pour Cargo, Markus Rügsegger a mis en avant les spécificités et la mission de Cargo Suisse et Cargo International, expliquant que le principal défi pour Cargo International concernait le personnel, soumis à une forte pression. S'agissant de Services centraux/Immobilier, Andy Matano a fait état d'une branche très restreinte, malgré le grand nombre d'employé·es qu'elle représente.

Pour la section AS Ouest, Marie-Jo Juillet a indiqué que le comité s'était réorganisé cette année et que la section se concentrait sur le recrutement de nouveaux membres, notamment parmi les apprenti·es et les jeunes. Elle a rappelé que la réunion d'automne aurait lieu en novembre. Concernant la section Berne, Manfred Schaffer a annoncé que Bruno Lochbrunner quittait les CFF, la section perdant ainsi un membre de comité très précieux. Andy Matano a indiqué avoir pris la relève de Rolf Moos à la section Centre. Son objectif est de renforcer la présence de la section, en travaillant en étroite collaboration avec le secteur des constructions. Le comité est passé de deux à huit membres. Enfin, il a rappelé qu'une activité était prévue à Wankdorf en juillet. Pour le Tessin, Vanni Nembrini a présenté deux nouveaux membres du comité de la section qui, bien qu'elle soit de petite envergure, fait face à plusieurs problèmes concernant le personnel. Il a expliqué que, malheureusement, de nombreux jeunes devaient partir travailler en Suisse alémanique à la fin de leur formation au Tessin, les perspectives d'emploi étant inexistantes au sud des Alpes. Marco Huber a salué le travail de Rita Blatecki et Diana Oertig à la section Est. Lars Benninger a parlé du programme annuel des jeunes. Enfin, Andy Lüdin a félicité Anna Schnurr, qui lui succédera à la communication, expliquant que sa mission consisterait notamment à améliorer la présence en ligne d'AS et à étendre la numérisation.

Andrea Calogero Pace a présenté les derniers chiffres concernant le nombre de membres. Il a également expliqué comment il organisait les événements de recrutement et décrit les points centraux aux délégué·es, soulignant l'importance de la protection juridique professionnelle et indiquant quels domaines du droit étaient couverts. Il a ensuite également mentionné les cours Movendo ainsi que les récompenses et cadeaux dont les meilleurs recruteurs et recruteuses pouvaient bénéficier.

Les deux candidat·es à la vice-présidence du SEV, Barbara Keller et Pablo Guarino, ont ensuite eu l'occasion de se présenter et d'expliquer leur choix du *job-sharing*, qui consistera en un partage du poste à parts égales. Barbara Keller a souligné l'importance de maintenir la qualité et la ponctualité des transports publics et s'est dite convaincue de la nécessité de faire pression sur la classe politique à cette fin. Elle a ensuite rappelé le rôle majeur des transports publics dans la protection de l'environnement. Pablo Guarino a pour sa part souligné les avantages du «*job-sharing*» et la nécessité d'un syndicat fort pour garantir de bonnes conditions de travail. Tous deux ont présenté leurs visions et leurs objectifs concernant l'avenir du SEV.

Pour finir, après avoir décrit comment se déroulerait le Congrès pendant les deux jours suivants et les thèmes qui y seraient abordés, Peter Käppler a expliqué que, au lieu d'un congrès tous les deux ans, une AD SEV serait organisée chaque année. La première aura lieu en juin 2026. Le CC d'AS commencera ses travaux après le vote sur les modifications statutaires au congrès.



HANS ULRICH KELLER

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES BAU

Une solide sous-fédération

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Le 11 juin 2025, les délégués de la sous-fédération SEV BAU se sont retrouvés au restaurant Alten Tramdepot à Berne pour leur 26^e assemblée des délégué·es (AD). À une époque où les transports publics sont confrontés à de nombreux défis et également mis sous pression, des discussions animées ont eu lieu pendant cette AD.

Le président central Jan Weber a ouvert l'assemblée en donnant un aperçu de l'effectif des membres. L'évolution des nouvelles affiliations à la sous-fédération BAU (personnel des travaux) est stable. Jan rappelle qu'il est important d'avoir une base solide, notamment pour les négociations salariales et CCT.

Le président SEV Matthias Hartwich a relevé lors de son exposé que ces prochaines années nous devons encore faire face à des problèmes urgents dans le secteur ferroviaire. «Le climat social ainsi que la politique des transports deviennent de plus en plus rudes en Suisse», a-t-il souligné. Néanmoins, il fait les éloges du système suisse. En effet, chez nous, pouvoir se rendre d'un point A à un point B sans avoir besoin d'une voiture est un acquis extrêmement important. «Or, cela coûte beaucoup d'argent et nécessite un consensus: sommes-nous d'accord de le financer et en avons-nous les possibilités?» Cependant, ce consensus est constamment en péril, comme le démontre l'exemple du trafic marchandises.

Matthias Hartwich insiste sur l'importance du respect et de la démocratie au sein du syndicat, ainsi que la valeur des syndicats au sein de la démocratie; mais il nous invite à rester vigilants. Il rappelle notamment un exemple actuel aux États-Unis où il est porté atteinte aux droits syndicaux et où des militant·es syndicaux·cales sont détenu·es illégalement.

Finances et modifications de règlement

Les délégués ont accepté à l'unanimité le rapport annuel 2024 ainsi que les comptes. La situation financière de la sous-fédération BAU est stable. Ainsi la cotisation reste inchangée jusqu'à nouvel avis. C'est également à l'unanimité que des modifications au règlement de gestion ont été acceptées, notamment la possibilité de révoquer les membres de la commission centrale (CoCentr) à l'AD.

Philippe Schibli, responsable du recrutement, a communiqué que pendant l'année en cours il y a eu 69 nouvelles adhésions. Il a rappelé combien il est important de fournir des efforts permanents pour compenser notamment les nombreuses démissions dues à des

départs à la retraite. Des ateliers pour recruter des membres sont mis sur pied afin d'aider les sections à convaincre de nouveaux collègues. Les top recruteurs·euses SEV BAU ont reçu une récompense de la part de Philippe. Avec dix nouvelles affiliations, Claudio Gianella est en tête, suivi de Thierry Burnier avec sept, puis Kudi Krauer et Steven Schmidt avec chacun cinq nouvelles affiliations.

À la suite de la démission de Giuseppe Lanni de la commission centrale (CoCentr), deux nouveaux membres CoCentr entrent en fonction: Bruno Blaser et Andrea Statti. L'élection est marquée par d'intenses discussions – c'est cela, la démocratie!

Au cours de l'atelier sur le recrutement avec Stephanie Fürst, les participants discutent de ce qui fonctionne bien, définissent quelles sont les pierres d'achoppement et quelles idées apporter. Pour beaucoup, il est primordial que le SEV communique plus activement et mette davantage en valeur les succès remportés, même s'ils sont tout petits.

Défis aux CFF

Michael Buletti, secrétaire syndical SEV en charge, fait savoir lors de son exposé qu'il existe encore un potentiel d'amélioration en matière de communication. Il lui tient à cœur de développer de nouveaux canaux de communication et de faire un meilleur usage de ceux qui sont existants.

Il y a environ une année, la conférence CCT a mandaté le SEV de prolonger la convention collective de travail et – si possible – de l'améliorer. Au centre des préoccupations, il a cité le thème des allocations, du remboursement des frais et les questions liées aux salaires. «Ces questions ont de fortes répercussions financières, ce qui naturellement rend les négociations exigeantes», a expliqué Michael Buletti.

Même si les discussions devaient débiter initialement en mai, elles ont été reportées pour diverses raisons. La nouvelle date est maintenant fixée à fin août. Les premiers résultats sont donc attendus pour fin 2025 ou début 2026.

Les prochaines négociations salariales seront menées séparément – il faut éviter de mélanger les sujets. En parallèle, les négociations sur les BAR sont toujours en cours avec les CFF pour le trafic voyageurs, qui auraient dû être terminées pour fin juin. Là aussi, il faut s'attendre à une prolongation jusqu'en automne.

La prochaine assemblée des délégués SEV BAU aura lieu le mercredi 10 juin 2026, de nouveau au restaurant Alten Tramdepot à Berne. Jusque-là, le syndicat doit faire preuve de détermination et cohésion, face aux défis qui l'attendent.



VERONICA GALSTER

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES LPV

« Encore beaucoup à faire »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Les délégué·es de la sous-fédération SEV du personnel des locomotives LPV se sont retrouvés le 11 juin à l'hôtel Bern. Parmi les invité·es, la secrétaire syndicale Susanne Oehler a discuté avec les délégué·es des actuelles négociations sur les BAR. L'exposé de Philippe Thürler sur le Service suisse d'enquête de sécurité SESE était captivant.

Le président du jour Reto Schalbetter (LPV Brig) et la vice-présidente du jour Sandra Neiger (LPV Basel) ont dirigé l'assemblée avec calme et professionnalisme. Les quelque 70 participant·es ont pris une part active aux discussions. Au début de l'assemblée, un hommage a été rendu à notre défunt collègue Yanick Durand (LPV Vaud et Bas-Valais). Puis les délégué·es ont pris congé et remercié les deux membres qui quittent le comité : Ludovic Moral (LPV Delémont), responsable du groupe spécialiste Migration et Tobias Menzi (LPV Brugg), caissier. Sont élus : Sia Pollari (administratrice adjointe des finances SEV) en tant que responsable des finances, Pascal Schneider (LPV Genève) en tant que responsable du groupe spécialiste Migration, André Luginbühl (LPV BLS) en tant que membre remplaçant à la CG LPV, Marc Demierre (LPV Genève) et Julis Erb (LPV) en tant que nouveaux délégués, ainsi que

Reto Bolliger (LPV Mittelland) et David Furrer (LPV Genève) en tant que nouveaux délégués remplaçants à la conférence CCT CFF.

Rétrospective sur une année de défis

La présidente centrale LPV Hanny Weissmüller a fait la rétrospective d'une année 2024 engagée lors de laquelle de nombreuses activités ont eu lieu pour renforcer la collectivité et permettre d'obtenir des améliorations concrètes au niveau des conditions de travail. Dans la ligne de mire se trouvaient en particulier la protection de la santé et la sécurité : ont été faites entre autres des interventions auprès de CFF Cargo et des critiques sur des projets tels que IPP et KoA. Malgré quelques progrès enregistrés, plusieurs défis subsistent, comme l'introduction bancaire du programme Orca et les tableaux de service insatisfaisants au RhB. Il faudra les poursuivre en 2025.

Les succès tels qu'un cours de formation bien fréquenté et de nombreuses actions de recrutement ont non seulement renforcé la cohésion, mais permis également d'accueillir des nouveaux membres. Le SEV va continuer ses efforts intensifs pour une meilleure sécurité dans les trains et sur la place de travail. Cela comprend des exigences pour améliorer la communication et le soutien de la police des transports. « Nous avons encore beaucoup à faire, mais je suis convaincue que nous obtiendrons encore beaucoup d'autres améliorations », a déclaré Hanny Weissmüller



La vice-présidente Sandra Neiger (LPV Basel) et le président du jour Reto Schalbetter (LPV Brig).

pour conclure sa vision de la situation actuelle, avant de remercier les membres LPV pour leur grand engagement.

Négociations difficiles sur les BAR

Susanne Oehler, secrétaire syndicale SEV, est intervenue à l'assemblée pour expliquer le déroulement des négociations entre la communauté de négociations et l'employeur. Elle fait partie de la délégation de négociations dans le cadre des négociations actuelles sur les BAR avec les CFF, de même que Hanny Weissmüller (présidente centrale), Marjan Klatt (cochef de ressort CFF P) et Christoph Erker (Co-chef de ressort CFF P). Les négociations sur les BAR ont donné lieu à de grandes discussions parmi les délégué·es. « On a l'impression que l'employeur se comporte parfois de manière très incorrecte », a déclaré un collègue. Les négociations sont tendues et il y aura encore beaucoup d'obstacles à surmonter avant d'arriver à un résultat. Susanne Oehler souligne que toutes les propositions acceptées des sections qui ont été reçues depuis les dernières négociations sur les BAR ont été intégrées dans ces négociations. La LPV fonctionne de manière démocratique et la délégation de négociation ne signera aucun accord sans le soutien des sections et une votation par les délégué·es de l'AD. Une commission sur les BAR dans laquelle chaque section est représentée veille de plus au respect de la transparence et de la participation. Une

communication unilatérale de la part des CFF ne signifie pas automatiquement que la délégation de négociation ait donné son assentiment.

Selim Taboubi (mécanicien·nes A40 - B100), Esther Weber (femmes), Jan Berchtold (jeunesse), Ludovic Morel (migration) et Christoph Erker (recrutement des membres) informent de ce qui est effectué dans leur secteur d'activité. Les délégué·es adoptent 14 propositions des sections. Toutes sont acceptées, sauf une.

Enquête en cas d'accident

L'AD a ensuite accueilli Philippe Thürler du SESE qui, dans son exposé, a expliqué de manière détaillée le travail réalisé par son service d'enquête, qui fait partie du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le SESE enquête sur les accidents et les incidents graves dans les transports publics et touristiques, mais aussi dans l'aviation et la navigation en haute mer sous pavillon suisse. Il mène entre autres des enquêtes indépendamment de la police et du ministère public. Sa présentation d'une vidéo portant sur l'accident survenu dans le tunnel de base du Gothard le 10 août 2023 était particulièrement impressionnante. Après son exposé, les délégué·es ont posé des questions et une discussion passionnante s'en est suivie.

La prochaine assemblée des délégué·es de la LPV aura lieu le 10 juin 2026 à Brigue.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES DE LA PV

Sujet récurrent : le passage à la retraite

Peter Moor
journal@sev-online.ch

Sur le plan politique, la PV peut se targuer d'avoir remporté des succès. L'avenir reste toutefois incertain, car convaincre les actifs de passer à la PV au moment de la retraite reste une tâche importante – qui concerne tout le SEV.

Le point « Affaires syndicales » de l'ordre du jour de l'Assemblée des délégué·es (AD) PV, au Centre de formation du Löwenberg, a été plus calme que les années précédentes. Le président central Roland Schwager a rappelé que d'importantes demandes des pensionné·es avaient été satisfaites, tant pour la Caisse de pension que pour les FVP. L'assemblée a toutefois commencé à s'agiter lorsqu'un délégué a demandé au président central, dans les « Divers », s'il avait abordé au Comité SEV le thème des passages des actifs à la PV. « Au fait, je dois faire attention à ne pas taper sur les nerfs de mes collègues, les présidents centraux des sous-fédérations des actifs ! » a rétorqué Schwager avec un sourire en



Les délégué·es de la PV approuvent les comptes annuels.

coin. Roland ne cesse d'aborder ce sujet, qui préoccupe certainement tous les responsables du SEV.

Schwager a expliqué qu'auparavant, les membres connaissaient bien mieux l'organisation du SEV, car le journal syndical parle régulièrement de la PV. « Mais aujourd'hui, les gens préfèrent regarder leur téléphone portable plutôt que le journal ; nous devons donc nous faire connaître autrement », a-t-il constaté. Lors de la discussion, plusieurs présidents de

section ont pris la parole et ont également souligné qu'il était difficile de garder les actifs au SEV. Des visites aux assemblées des sections des actifs, mais aussi des appels téléphoniques personnels avec des membres démissionnaires ont été cités comme des exemples de réussite.

Ligne rouge

La question des transferts joue un rôle essentiel pour l'avenir de la PV. Schwager a déclaré avec inquiétude :

« Cette année, nous allons probablement franchir un seuil : notre nombre de membres va probablement passer sous la barre des 10 000. » Ce n'est que si les transferts compensent les décès que cela pourrait être évité. Le nombre de membres a un impact direct sur les finances de la PV. Néanmoins, le comité central a décidé de ne pas toucher pour le moment à la péréquation financière versée aux sections, car aucune solution plus ou moins équitable ne s'est dessinée. Schwager a tenu à préciser : « Pour l'instant, nous pouvons vivre avec une certaine réduction de notre patrimoine, mais si nos réserves tombent trop bas, ce sujet reviendra sur la table. »

Il ne semble pas que ce soit le cas pour l'instant, car, grâce à la baisse des dépenses et à la bonne évolution des placements, la fortune a augmenté d'environ 10 000 francs. Le PC Roland Schwager a souligné : « Nous avons besoin de réserves de l'ordre d'un an pour pouvoir réagir à une évolution inattendue. »

Le chef des finances Aroldo Cambi et le président Matthias Hartwich de la Direction du SEV ont fait un détour par l'AD des pensionné·es. Cambi, qui a présidé le Conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF ces deux dernières années, a expliqué la nouvelle stratégie de cette dernière, qui prévoit également une distribution de dividendes aux retraités, pour autant que trois conditions soient remplies : l'année en question doit présenter un renchérissement, le rendement annuel de la CP doit être supérieur à 1,5 % et le taux de couverture doit être supérieur à 109 %. La distribution est ensuite échelonnée en fonction du taux de conversion au moment du départ à la retraite de la personne

concernée. « Cela s'impose, car la CP CFF a aujourd'hui, et de loin, le taux de conversion le plus bas », a-t-il souligné.

« Le seul syndicat des transports »

Dans son exposé, le président Matthias Hartwich a clairement affirmé que « nous sommes le seul syndicat des transports en Suisse. Il n'y a que chez nous que tous les groupes professionnels, et justement aussi les retraité·es, se mobilisent ensemble et les uns pour les autres ». Il a souligné l'importance de continuer à le faire : « Les entreprises ne jouent pas toujours franc jeu, nous devons nous y opposer en tant que syndicat fort. » En ce qui concerne les affaires organisationnelles du Congrès, il a fait remarquer que les changements au SEV étaient inévitables – l'art étant de ne pas les faire avancer trop vite pour les uns et trop lentement pour les autres.

Sous la direction assurée de Max Krieg, président de la PV Berne, l'AD a en outre traité ses affaires courantes : Franco Panzeri quitte la présidence de la Commission de gestion et Hans-Peter Hartmann prend sa place par roulement à la tête de la CdG. Bruno Schmid de la PV Zürich, né en 1960 et faisant partie des plus jeunes de la PV, a été élu comme nouveau membre suppléant. Le secrétaire SEV Toni Feuz, nouvellement responsable des retraités et des FVP, a également été salué, de même que Jean-Pierre Genevay, qui a été remplacé par Daniel Trolliet à la vice-présidence à partir de 2025. Dans un bref mot d'adieu, Jean-Pierre a déclaré : « Le travail au sein du comité central de la PV et du Comité SEV a été un honneur pour moi et je souhaite le meilleur au SEV. »

AD TS

« Parfois, plus de 15 % de temporaires »

Vivian Bologna
journal@sev-online.ch

Le président central TS Sandro Kälin a souhaité la bienvenue aux plus de 20 délégués. Parmi les thèmes centraux, la question du travail temporaire dans les secteurs où la sous-fédération TS est active, notamment dans les ateliers d'entretien.

« Le SEV devrait s'engager pour favoriser l'emploi fixe aux CFF. L'accord qui avait été signé il y a quelques années avec un plafond de travail temporaire de 5 % sur l'ensemble de l'entreprise est une mauvaise chose. Le travail temporaire est précaire et dans nos secteurs, on compte parfois plus de 15 % de temporaires », a rappelé Roger Derungs. La Commission de Migration souhaitait en effet améliorer les possibilités de recrutement des temporaires en réduisant leurs cotisations de moitié et a déposé une proposition au Congrès 2025. Son argument principal ? Les prestations proposées par le SEV sont moindres dans la mesure où les personnes temporaires ne sont pas soumises à la CCT CFF ou CFF Cargo. Pour certains délégués, il vaut néanmoins la peine de recruter chez les temporaires, car on peut leur



Le SEV doit s'engager contre l'externalisation dans l'entretien et la maintenance.

proposer d'autres prestations que la CCT, dont des cours de formation, des rabais Reka, etc. À terme, il serait même judicieux que le SEV soit signataire de la CCT des temporaires.

Concernant les nouvelles adhésions, Sandro Kälin a évoqué le recrutement de près de 200 nouveaux membres, ce qui amène les effectifs de la sous-fédération au niveau de 2020. Des chiffres réjouissants pour 2024 qui devront être confirmés en 2025. Des actions de visibilité et de recrutement sont prévues ces prochains mois. Parmi les propositions pour tenter de convaincre de nouvelles personnes, un

délégué a proposé que le SEV se positionne davantage comme soutien aux examens périodiques et, de manière générale, il a été proposé de renforcer les actions auprès des apprenti-es et de toutes les personnes en formation.

Le vice-président du SEV Patrick Kummer, en charge des dossiers CFF, est venu exposer les actualités syndicales : « Le 3 septembre est une journée d'action dans la campagne Stop à la violence dans les transports publics et le 25 novembre sera dédié aux 25 ans de la Charte contre la violence. Toutes les entreprises sont concernées et nous appelons les employé-es à faire remon-

ter les actes et à parler autour d'eux de la violence, même en dehors de leur groupe professionnel, pour sensibiliser la population à cette problématique. »

Quant aux réalités aux CFF, il a évoqué les négociations des BAR : « On a commencé avec celles de la Division P. Les discussions sont dures. Les CFF voulaient aller vite alors que les réalités sont si différentes entre les catégories professionnelles qu'il était impossible de trouver un accord avant l'été. Chaque profession doit se prononcer. Une CoPé ne peut pas les modifier. Ce sont les partenaires sociaux qui les négocient. Lorsqu'il y a des discussions sur les BAR sur le terrain, merci de les faire remonter », a-t-il ajouté.

Les améliorations souhaitées dans la CCT sont un autre point d'attention. « Nous souhaitons entre autres améliorer les indemnités. Par ailleurs, cet automne les négociations salariales seront l'occasion d'exiger de l'argent pour le système salarial, car l'année dernière il n'y a pas eu suffisamment d'argent injecté pour garantir les augmentations de salaire conformément à la ligne de pilotage », a expliqué Patrick Kummer. Une partie de l'assemblée souhaite que le personnel en garantie salariale puisse obtenir quelque chose lors des négociations de cet automne.

Patrick Kummer a aussi évoqué la situation chez CFF Cargo qui s'apprête à couper dans les effectifs. « La direction de Cargo vise la rentabilité alors que c'est impossible au regard du mandat de transfert de la route au rail. Les 15 gros clients vont décider de l'avenir de Cargo, les 300 autres clients sont quantité négligeable. » Un délégué tessinois évoque « des clients tiers pour qui on travaille sont fâchés avec Cargo ! On a l'impression que Cargo ne veut miser que sur l'entretien de ses propres véhicules. On ne sent pas de réelle volonté politique de transférer les marchandises de la route au rail, malgré la volonté populaire. »

Concernant les conditions de travail, une proposition de TS Ostschweiz a été approuvée. Elle demande que le SEV fasse de la lutte contre l'externalisation de tâches d'entretien et de maintenance une priorité de sa politique syndicale.

Élections et finances

Sur le plan des élections, signalons que Roger Derungs va quitter son poste de représentant médias et délégué pour la section rail ETF dès 2026 après de nombreuses années d'engagement. Tino Rogowski le remplace pour la partie médias et Daniel Huber à l'ETF. La commission centrale se compose ainsi de Sandro Kälin, Maurizio Sulmoni, Sylvian Sähli, Tino Rogowski et Daniel Huber. Parmi les autres élections, signalons que Tidjane Mbo-dji a été élu à la Commission Migration et que la sous-fédération cherche un jeune (apprenti-e ou actif-ve) qui puisse succéder en 2026 Adrien Bardet à la Commission Jeunesse du SEV.

Pour la conférence CCT CFF, David Hochstrasser et Walter Fizzolante sont élus délégués, Luc Jeanmonod et Ralph Hofer sont élus suppléants. Quant à Andreas Petz, il est élu à la conférence CCT CFF Cargo. Il manque deux délégués suppléants pour la conférence CCT CFF Cargo.

Enfin, Hans-Peter Blank est élu délégué Cargo à la Commission CCT.

Sur le plan financier, les comptes de TS affichent un bénéfice de 2 800 francs en 2024, alors que le budget prévoyait un déficit de 29 000 fr. Un écart qui s'explique par les bons résultats des placements financiers. La fortune de la sous-fédération est encore bonne même si elle a baissé ces dernières années. Pour y remédier, des mesures d'économies ont été approuvées lors de l'adoption du budget, notamment sur les traductions lors des séances de la Commission centrale. Les cotisations restent inchangées.

AD VPT

Stop violence

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

La préparation du Congrès le lendemain (propositions et élections), la campagne contre la violence et la syndicalisation, tels étaient certains des thèmes forts de cette assemblée du 11 juin au centre de conférence Unia de Berne suivie par plus de 70 délégués avec droit de vote de toute la Suisse.

Le vice-président central René Schnegg a ouvert l'assemblée en rappelant qu'en ces temps de polarisation et de murs, nous, syndicats, promouvons les échanges et les ponts. « Devant la haine, le populisme et la xénophobie, nous ne reculerons pas d'un centimètre. Nous serons dans la rue aussi pour défendre notre travail et notre sécurité ! » a-t-il fait valoir.

Le président central Gilbert D'Alessandro a

salué ses collègues « héros du quotidien qui, chaque jour, font un parcours épique avec un courage sans faille. Derrière chaque trajet, il y a des êtres humains qui méritent le respect et des conditions de travail dignes. La lutte syndicale est un sport de combat pour affronter des directions qui disent toujours qu'il n'y a pas le budget. Avec 150 syndicalistes réunis ici, et plus de 10 000 membres à la VPT, nous sommes une force de résistance inébranlable et indéfectible », a-t-il rappelé. La question de la violence envers le personnel des transports publics va nous occuper lors de la journée d'action 3 septembre et la journée de la charte le 25 novembre. « On a le droit de faire son travail sereinement ! » a-t-il résumé.

Aurélien Mouche, de la commission centrale VPT, a fait un résumé du rapport annuel VPT de la riche et intense année 2024. Élu pour remplacer Roger Maurer, comme remplaçant au Comité SEV, Aurélien a été très applaudi.

Après une courte pause, René Schnegg a présenté les chiffres de la syndicalisation. Ils sont bons, en particulier du côté des actifs puisque, malheureusement, encore trop de retraités quittent le syndicat. Il a salué le fait que la navigation représente 11 % des nouvelles adhésions à la VPT en 2025. La branche bus, avec 51 %, a la plus grande part. 44 % de toutes les adhésions proviennent de Romandie où se trouvent les grandes ETC. Par rapport à l'ensemble du SEV, la part de la VPT représente 41 %, avec 275 des 398 nouveaux membres, ce qui l'a particulièrement réjoui. Diverses actions de recrutement devraient permettre de toucher davantage les jeunes et atteindre l'objectif ambitieux de 750 nouveaux membres en 2025.

Les deux candidat-es à la co-vice-présidence, Barbara Keller et Pablo Guarino, se sont ensuite présentés à l'assemblée en rappelant les défis – financiers et technologiques notamment, mais aussi sanitaire et sécuritaire – que la branche devra relever. Ils savent qu'ils peuvent compter sur une base engagée et mobilisable.

Le début d'après-midi a été l'occasion de parler du Congrès du SEV du lendemain, avec ses élections et ses propositions à adopter. Fritz Haenni, chauffeur aux tpf, a fait un vibrant appel à lutter contre le danger de la sous-traitance qui permet à des entreprises qui ne signent pas de CCT de remporter des marchés en cassant les prix. Différents points statutaires (finances saines, rapport du comité de gestion) ont été abordés avant qu'une résolution soit adoptée à

l'unanimité pour mettre sur pied un groupe de travail pour trouver une solution de branche afin de réinsérer tous nos collègues cassés par le métier. Une lettre au conseiller fédéral Ignazio Casis pour un cessez-le-feu immédiat et définitif à Gaza ainsi que la levée du blocus a été très largement acceptée.

Le président de l'USS, Pierre-Yves Maillard, a présenté ensuite la solution de compromis que le conseil des États est en train d'élaborer pour financer la 13^e rente AVS dont la santé financière – 55 milliards de fortune – est éclatante, a-t-il rappelé. Il a ensuite expliqué pourquoi le résultat des négociations avec l'Union européenne est bien meilleur que le premier accord cadre avec, cette fois, 14 mesures pour renforcer le contrôle des salaires en Suisse. La question des aides d'État et de l'ouverture du rail sont encore ouvertes. Des garanties ont été données, mais, comme personne n'a pu encore lire le texte définitif de l'accord, l'USS se donne le droit de changer d'avis sur tout soutien.

Mathias Hartwich, président du SEV, a rappelé que, chaque jour il faut se battre pour la liberté. Un de nos collègues, David Huerta, président du SEIU California, a été arrêté – puis libéré – aux É.-U.. La qualité des transports publics a un prix, a-t-il aussi rappelé à la droite avide d'économies. Les meilleurs recruteurs et les collègues qui quittent le comité, Laurent Juillerat, Carmelo Scuderi et Vincent Leggiero ont été applaudis, avant une photo finale avec tous les délégués sur scène.



AD ZPV

Solidarité au lieu de scission

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Le 11 juin 2025 s'est déroulée la 140^e assemblée ordinaire des délégué-es de la ZPV à Langnau i.E. À l'ordre du jour figuraient jubilé, le prochain congrès SEV et les défis d'aujourd'hui dans les transports publics. Au centre des exposés on trouvait les thèmes essentiels suivants: la situation des négociations avec les CFF, l'augmentation de la violence contre le personnel des trains et un appel urgent à une cohésion et solidarité syndicales.

C'est Thomas Walther qui a dirigé la 140^e assemblée ordinaire des délégué-es de la ZPV qui se déroulait au restaurant Hirschen à Langnau i.E. Une occasion pour des festivités, mais pas seulement: «Nous avons vécu des mois difficiles et d'autres suivront», a relevé le président Ralph Kessler dans son discours d'ouverture. L'attention est dirigée notamment vers les réductions massives de personnel chez CFF Cargo, mais aussi les négociations en cours sur les BAR, où, selon Ralph Kessler, «un résultat est encore loin d'être atteint». Il évoque la thématique des sous-effectifs ainsi que la demande qui n'a toujours pas trouvé d'écho pour un double accompagnement à partir de 22 heures – une mesure qui pourrait augmenter sensiblement la sécurité des agent-es de train. Face à cette situation, la ZPV prévoit une journée d'action afin de sensibiliser le public et les responsables à l'escalade de la violence envers le personnel des transports publics – un appel urgent pour avoir davantage de protection, une meilleure coordination et des mesures ciblées.

La violence dans les transports publics, un environnement tendu

L'orateur et invité Michael Perler, chef de la police des transports CFF, s'exprime au sujet de la sécurité du personnel. En tant que juriste et criminologue, il présente la situation d'aujourd'hui dans les transports publics et explique quels facteurs ont un impact sur le sentiment de sécurité des voyageurs – par exemple la présence des forces de sécurité, la propreté des infrastructures ou le comportement des autres usagers. L'augmentation du nombre d'agressions et de la violence contre le personnel est particulièrement alarmante dans certaines régions.

À ce sujet, deux collègues prennent la parole. Leurs déclarations montrent clairement la gravité de la situation à certains endroits: persécution, agression physique ou même menace de mort – souvent sans garantie que la police des transports ou cantonale pourra intervenir à temps. Michael Perler fait remarquer que, malgré une présence accrue de la police des transports, notamment le soir, le

sentiment subjectif de sécurité ne s'est pas amélioré pour autant. Dans certaines régions, la collaboration avec les polices cantonales est difficile, étant donné que le personnel et les ressources font souvent défaut pour pouvoir réagir rapidement aux problèmes. Le fait que la police des transports n'est pas de la compétence de la clause générale de police, mais de celle des CFF, au lieu des autorités policières, représente, il est vrai, une situation particulière sur le plan structurel, selon Michael Perler, mais ce n'est pas déterminant pour trouver des solutions aux défis actuels.

Solidarité et démocratie

Le président du SEV Matthias Hartwich s'exprime également devant les délégué-es. Dans son discours, il prend clairement position sur les défis politiques et syndicaux d'aujourd'hui et précise: «Démocratie et solidarité sont les éléments centraux du SEV». En cette période de tensions sociales et bouleversements politiques, c'est maintenant qu'il faut des syndicats forts qui s'engagent en faveur des droits des travailleurs et travailleuses – un appel pressant à la cohésion dans une société qui se divise de plus en plus. En conclusion, il cite Georg Herwegh à propos de la force de la solidarité: «Homme du travail – réveille-toi – et reconnais ta force. Toutes les roues s'arrêtent, si ton bras puissant le veut!».

Affaires statutaires et prises de congé

Tout d'abord, Massimo Brigatti est élu nouveau vice-président; il exerce déjà cette fonction par intérim depuis décembre 2024. Ensuite, le caissier central René Furrer présente la situation des finances. Les délégué-es approuvent les comptes 2024 ainsi que le budget 2025 et en donnent décharge. De même, les modifications apportées au règlement de gestion de la ZPV sont approuvées à l'unanimité. Celles-ci ont été rendues nécessaires par l'adaptation des structures de l'association au 1^{er} janvier 2025.

Pour terminer le programme, on passe aux hommages et prises de congé, tout d'abord celui de Franco Andreazzi, qui quitte la présidence de la commission de gestion de la ZPV conformément au tournus. Franco est chaleureusement applaudi et remercié pour ses nombreuses années d'engagement. Puis c'est le tour de Jürg Hurni, qui part à la retraite après 16 années comme secrétaire syndical au SEV et après avoir exercé de nombreuses fonctions de milice. Jürg est chaleureusement remercié pour son engagement durant de longues années et il est récompensé par une «standing ovation». Entretemps, c'est le secrétaire syndical René Zürcher qui a repris son poste. Toutefois, Jürg Hurni continuera de s'engager en faveur des intérêts du SEV et de ses membres – comme membre du Conseil d'administration des CFF.



MARKUS FISCHER

AD RPV

«G-ensis», BAR et CCT en mire

Markus Fischer
markus.fischer@sev.ch

Plus de 20 délégué-es de la sous-fédération du personnel de la manœuvre ont été informé-es le 11 juin au Novotel à Berne sur la situation à CFF Cargo ainsi que sur le renouvellement des réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) et de la CCT CFF/CFF Cargo

Le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn a critiqué la politique de démantèlement de CFF Cargo, la qualifiant de «réactive, exempte de vision, capitulante». Vu la situation économique tendue, la direction veut supprimer 100 postes à temps plein d'ici la fin de l'année, et fermer huit Terco, dont deux, au Tessin, et par exemple, aussi à Gossau. «Ceci constitue notre plus grand souci et il faut trouver des solutions pour les personnes touchées», a annoncé la section RPV Thurtal. Hadorn a mentionné les conditions figurant dans la CCT: on doit proposer un poste de travail convenable aux collaborateurs-trices qui ont au moins quatre années de service ou 58 ans révolus. D'ici à 2030, ce sont quelque 300 postes supplémentaires que la direction veut supprimer par le biais du projet de réorganisation «G-ensis», prenant acte qu'environ 15 % du volume de transport seront perdus au profit de la route, afin de parvenir à une autonomie financière. Cela va contre l'avis du Parlement qui a accordé en mars des indemnités aux prestataires du TWI, certes limitées à huit ans mais avec une prolongation possible.

«Réagir au fléchissement conjoncturel par un démantèlement massif de la main d'œuvre qualifiée et des prestations est une solution sur le court terme», a expliqué Hadorn. En effet, cela représente pour le rail une diminution des capacités à assumer à l'avenir la croissance du trafic, cette dernière ayant été estimée par la Confédération à environ 40 % dans les vingt prochaines années. «Ne vouloir assumer que des prestations rentables correspond à la position restreinte d'une PME.» Cepen-

dant CFF Cargo est une entreprise étatique qui, dans les faits, a reçu du Parlement en mars le mandat de transporter plus de marchandises, aussi parce que le réseau routier est surchargé et qu'il ne peut pas être étendu de manière illimitée, comme l'a démontré le refus du peuple lorsqu'il s'est prononcé sur l'extension autoroutière en novembre dernier. En revanche, le peuple a déjà plus d'une fois voté en faveur d'une extension ferroviaire et, selon Philipp Hadorn, «le transfert du trafic est au final une question de prix». Malgré les signaux politiques positifs, la direction Cargo capitule cependant et s'en tient à son projet de démantèlement et préfère irriter la clientèle au lieu de rechercher une solution valable avec les moyens à disposition et de se battre pour recevoir des moyens supplémentaires.

Concernant les négociations en cours sur les BAR pour le personnel du trafic voyageurs (P), le vice-président SEV Patrick Kummer a déclaré que le SEV rejetait toutes les pressions liées à des délais et que les quatre catégories professionnelles concernées allaient pouvoir se prononcer concernant «leur» BAR. Les délégué-es RPV ont décidé en outre de présenter le résultat des négos pour acceptation aux membres RPV employés chez P. Patrick Kummer a aussi précisé que la vidéo publiée par les CFF au sujet des BAR présentait uniquement la position des CFF et qu'elle n'avait pas fait l'objet d'une acceptation par le SEV. Parmi les objectifs que le SEV souhaite atteindre lors des négociations CCT qui devraient débuter en août, il a cité l'amélioration des allocations et des salaires minimaux.

Un autre thème lors de cette AD était la prescription de CFF Cargo pour le personnel de la manœuvre de porter une protection de l'ouïe et une protection de la nuque. «Maintenant que l'ancienne recommandation a été transformée en obligation de port, l'entreprise devrait mettre l'équipement de protection à la disposition des collaborateurs-trices au lieu que chacun-e doive se le procurer par ses propres moyens», ont critiqué des participants, se référant à la situation vécue.

Finances, évolution de l'effectif et élections

En 2024, la sous-fédération RPV a affiché un déficit qui sera compensé par sa fortune. Un budget a été adopté pour 2026 qui, avec un effectif moyen de 1100 membres, prévoit un déficit d'un ordre de grandeur similaire. Entre le 1^{er} janvier et la fin mai le nombre de membres est passé de 1141 à 1126 malgré 20 nouveaux membres, car 35 membres sont partis dans d'autres sous-fédérations ou ont quitté le SEV. Le président central Danilo Tonina a demandé que l'on aborde rapidement les nouveaux-elles collègues de travail pour les motiver à adhérer, surtout les personnes qui ont terminé leur apprentissage chez login en tant que «spécialiste en transport ferroviaire».

À la commission CCT CFF Cargo Bruno Schmid (RPV Thurtal) a été élu comme nouveau membre remplaçant, en plus des trois représentants RPV actuellement présents. A été élu dans la conférence CCT CFF Cargo Senthamilrajah Erakirthan, diminutif «Raki» (RPV Südostschweiz), mais parmi les 12 sièges de la RPV, trois sont restés vacants. Raki est aussi devenu membre remplaçant à la CG RPV et on a pris congé de Peter Zürcher (RPV Thurtal), qui quitte la CG, avec un petit présent. Au CC RPV, le Tessin est représenté par Alessandro di Bello qui succède à Yuri de Biasi. Commission migration SEV: Yuri de Biasi est remplacé par Luca Braga (RPV ZH). Commission des femmes: représentante RPV cherchée.



EVA SCHMID

13^E RENTE AVS

Victoire d'étape importante pour un financement solide

USS et Yves Sancey
journal@sev-online.ch

L'Union syndicale suisse (USS) salue les décisions claires du Conseil des États en faveur d'un financement solide et ménageant le pouvoir d'achat de la 13^e rente AVS.

Avec les décisions prises le 21 juin, le Conseil des États garantit le besoin de financement à moyen terme de l'AVS de manière solidaire et en ménageant le pouvoir d'achat. Il faut s'en féliciter. Affaiblir l'AVS peu à peu – et viser ainsi le relèvement de l'âge de la retraite que le peuple a clairement rejeté – n'est

pas la solution. L'Union syndicale suisse (USS) s'engagera pour que la décision du 21 juin soit suivie au Conseil national.

Au lieu de l'augmentation insuffisante et unilatérale de la TVA proposée par le Conseil fédéral, le Conseil des États se prononce pour un financement mixte solide, solidaire et ménageant le pouvoir d'achat, en plusieurs étapes, comprenant une hausse de la TVA et des cotisations salariales. Le financement partiel par les cotisations salariales est justifié car il assure un équilibre social. L'augmentation des cotisations salariales ne sera guère perceptible pour la population.

La décision claire de rejeter la réduction de la contribution fédérale à l'AVS proposée par le Conseil fédéral revêt également une importance particulière. C'est aussi un signal clair adressé au Conseil fédéral, qui souhaite économiser sur l'AVS dans le cadre du paquet d'allègement budgétaire.

La Confédération ne peut pas se soustraire à ses responsabilités. C'est également décisif du point de vue de la répartition des richesses. En effet, par le biais de la contribution fédérale, les bénéficiaires de dividendes et le secteur financier participent au financement de l'AVS.



28 mai 2021 – remise de l'initiative 13^e rente. Les radicaux en fulminent encore.

Cette proposition équilibrée de financement de la 13^e rente faisait consensus entre la gauche et le Centre qui se réservait la carte de la hausse de la TVA pour financer son initiative en faveur de l'imposition individuelle des couples mariés (coût estimé entre 600 et 800 millions par an).

Que la Chambre haute soit en faveur d'un financement social n'a pas plu aux PLR, UDC et Verts-libéraux du National. Au nom des défis budgétaires importants et par un vote serré – 13 voix contre 12 – sur un corapport le 27 juin à la Commission des finances (CdF-N), ils ont tenté d'influencer la Commission de la sécurité sociale et de la santé

publique du Conseil national (CSSS-N) pour qu'elle privilégie le projet moins social du Conseil fédéral.

En vain ! Le 4 juillet, la commission sociale indiquait qu'elle ne décidera qu'après la pause estivale de la suite à donner au financement de la 13^e rente AVS. Par 13 voix contre 12, elle a néanmoins pris une décision importante : la commission entre en matière sur le projet de financement de la 13^e rente AVS. Le PLR et l'UDC ont donc pour l'instant échoué dans leur projet de repousser la question du financement et de ne la régler qu'avec la prochaine grande réforme de l'AVS 2030. À suivre.

ANGLE DROIT

Droits des membres d'associations

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

Les droits d'un membre d'une association sont les piliers fondamentaux de la participation démocratique et de la cohésion sociale.

Le congrès du syndicat du personnel des transports s'est déroulé en juin 2025 – un événement qui a non seulement posé des jalons pour l'avenir des transports publics, mais également placé au centre les droits fondamentaux et les possibilités de participation des membres. Dans une association organisée démocratiquement telle que le SEV, il ne s'agit pas seulement d'avoir une direction ferme, mais aussi, et surtout un rôle actif pour chaque membre. Les droits des membres d'une association sont donc bien plus que de simples formalités – ils expriment la culture démocratique et sont un élément indispensable de la vitalité de la société civile.

Parmi les droits fondamentaux des membres d'une association figurent le droit de vote, le droit de proposition ainsi que le droit à l'information et à la transparence. Ces droits donnent à chaque membre la possibilité d'exercer une influence active sur l'orientation, la structure et les tâches de l'association. En outre, les droits dont bénéficient les membres les protègent également d'exclusions ou de décisions arbitraires – un aspect essentiel quand il est question de l'État de droit à petite échelle.

D'un point de vue social, les associations telles que le SEV proposent une plateforme où règnent solidarité, engagement et responsabilité collective. L'application des droits des membres contribue à ce que ne soit pas un petit nombre de personnes qui décident, mais un grand nombre qui développe ensemble des solutions raisonnables. À une époque où les processus démocratiques sont sous pression dans le monde, consolider ces structures est plus important que jamais. Une vie associative active attend des membres qu'ils adoptent un comportement démocratique, elle exige une certaine compréhension pour des valeurs communes et donne également aux minorités une possibilité de s'exprimer.

Avec les regroupements syndicaux, l'aspect démocratique des droits associatifs prend de l'ampleur. La participation individuelle devient alors une force collective. Si les membres connaissent et font usage de leurs droits, ils peuvent participer activement, dénoncer des injustices et provoquer des changements – dans leur environnement professionnel et dans l'ensemble de la société.

Le congrès SEV qui s'est déroulé en juin 2025 a illustré remarquablement comment la démocratie pouvait être appliquée dans une association. Les discussions, les élections, les décisions et la participation des membres le montrent bien : les droits des membres d'une association ne sont pas seulement des droits de protection, mais bien des outils pour façonner un meilleur avenir commun. Les appliquer ne renforce pas seulement l'association – c'est la démocratie qu'elle renforce aussi.

HELVETIA

Un revenu garanti – même en cas d'invalidité

Pourquoi assurer son salaire?

Lorsque l'on se retrouve en invalidité à la suite d'un accident ou d'une maladie, avec une incapacité de travail totale ou partielle, l'argent vient souvent à manquer. Dans la plupart des cas, en effet, les prestations de l'assurance-invalidité et de la caisse de pension ne suffisent pas à couvrir les dépenses quotidiennes, sans parler des éventuels moyens auxiliaires nécessaires.

Anticiper avec une prévoyance privée pour compléter le revenu

Une assurance-risque, appelée rente d'incapacité de gain, permet d'assurer la partie du revenu qui n'est pas couverte par l'assurance-invalidité et la caisse de pension en cas d'invalidité.

Et il n'est jamais trop tôt pour agir, car on ne sait jamais quand on sera concerné par un accident ou une grave maladie. C'est particulièrement vrai pour les personnes jeunes, au début de leur vie professionnelle: si l'invalidité survient tôt dans la vie, la perte de revenus peut durer très longtemps.

Ne pas oublier les femmes et hommes au foyer ni les étudiants

Une personne qui reste à la maison s'occuper des enfants et du ménage ne perçoit généralement aucun revenu. Une invalidité peut rapidement entraîner un problème financier, car il faut alors recourir à des services d'aide-ménagère ou de garde d'enfants. C'est pourquoi une rente d'incapacité de gain peut également être très judicieuse dans le cas des femmes et hommes au foyer.

Il en va de même pour les étudiantes et étudiants. En général, ils ne perçoivent pas en-

core de revenus. S'ils deviennent invalides, leurs perspectives de carrière et de revenus sont limitées à vie.

Choisir la bonne couverture

Une perte de revenu en cas d'invalidité peut menacer les moyens d'existence. Il est donc recommandé de parer suffisamment tôt à cette éventualité. L'étendue de la couverture doit être déterminée individuellement. Il s'agit en effet de prévoir un complément adéquat aux prestations de l'assurance-invalidité et, le cas échéant, de la caisse de pension. Pierre-Alain Graf, conseiller/conseillère en assurance et prévoyance de l'agence générale Lausanne et ses collègues de l'équipe de conseil SEV se feront un plaisir de vous aider et de trouver avec vous la solution qui vous convient. Vous trouverez des informations complémentaires à l'adresse helvetia.ch/sev.



En partenariat avec

helvetia

Votre assureur suisse

TRAPHEAC

Questionnaire santé : 2^e étape lancée !

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Depuis le 10 juin, tous les conducteurs et conductrices de bus qui ont rempli le questionnaire principal de l'enquête de cohorte Trapheac l'année passée peuvent remplir le questionnaire de suivi pour mieux comprendre l'impact des conditions de travail sur la santé. Le SEV, partenaire actif de cette recherche, vous invite à le remplir !

Combien de temps ?

Ce questionnaire de suivi est moins long que celui de l'année passée. Selon ce qui s'est passé cette année, cela vous prendra, en moyenne, 35 à 45 minutes. Il s'intéresse surtout aux changements qui ont eu lieu dans votre quotidien depuis un an.

Quel est le but ?

Ce questionnaire permet de suivre l'évolution de votre situation professionnelle et de santé depuis la première étape. Vos réponses sont indispensables pour identifier les changements sur le terrain au fil du temps et comprendre leurs causes et déterminants.

L'objectif principal de l'étude TRAPHEAC est de mieux comprendre votre expérience de travail, y compris les défis que vous pouvez rencontrer. Elle permettra de savoir si les conditions de travail et les éléments auxquels vous êtes exposés ont un impact sur votre santé et votre bien-être.

Les résultats de cette étude permettront à Unisanté de formuler des recommandations visant à améliorer vos conditions de travail et à préserver votre santé.

Et les critiques de la base ?

Pour tenir compte de vos critiques (trop long, trop compliqué...), ce questionnaire de suivi a été co-construit avec des conducteurs-trices partenaires – vos collègues donc qui ont cette expérience inestimable du terrain – pour être plus clair, efficace et adapté à votre réalité.

Qu'est-ce qu'une cohorte ?

Une cohorte est un ensemble de participant-es engagé-es dans une étude de recherche souvent étalée sur plusieurs années. Les membres de la cohorte TRAPHEAC répondent régulièrement à des questions portant à la fois sur leurs conditions de travail et leur carrière, leur santé et leur équilibre de vie. Les participant-es sont suivis au cours du temps, ce qui permet d'observer si des changements au niveau de chacun de ces facteurs se développent ou non.

C'est pour cette raison que les personnes qui ont rempli le questionnaire de base l'année passée ont reçu ou vont recevoir une invitation par mail de Unisanté à remplir ce questionnaire de suivi.

Quelle confidentialité ?

Vos réponses seront traitées de façon strictement confidentielle grâce au pseudonyme de l'étude qui vous a été attribué lors de votre inclusion dans la cohorte. Les scientifiques qui feront les analyses statistiques n'auront accès à aucune de vos données identifiantes. Ces données sont détachées des données de recherche et gardées sous haute protection. Les résultats publiés porteront toujours sur un grand nombre de participant-es, rendant impossible votre identification.

Votre participation contribuera à améliorer de façon générale la com-

préhension des conditions de travail et des éléments auxquels vous et vos collègues pouvez être exposés dans votre métier.

Un retour personnalisé ?

Unisanté travaille aussi à l'idée d'un rapport individualisé des résultats, qui permettrait à chaque participant-e de suivre l'évolution de ses conditions de travail et de santé et de les comparer au cours du temps mais aussi à celles de ses collègues.

Votre engagement continu est essentiel pour le succès de l'étude et nous vous remercions pour votre précieuse contribution.

.....

Première participation ?

Si vous n'avez encore jamais rempli le questionnaire Trapheac, il faut commencer par le questionnaire d'inclusion en trois parties sur trapheac.ch ou QR-code. Ce questionnaire abordera votre carrière professionnelle, vos conditions de travail, votre santé et votre équilibre de vie. Ces données permettront d'établir un point de référence pour suivre leurs évolutions.

Vous pourrez remplir le questionnaire depuis n'importe quel appareil connecté. Répondez aux questions dans l'ordre de leur affichage. Le temps estimé pour remplir l'ensemble du questionnaire est de 50 à 60 minutes, mais vous pouvez le faire en plusieurs fois. Une fois complété intégralement, vous recevrez une compensation de 25 CHF (sous forme de bon).

Nouveau: les conducteurs et conductrices frontaliers qui travaillent en Suisse peuvent désormais aussi participer !

TRAPHEAC
Transport Personnel Health Cohort Study

unisanté
Centre universitaire de médecine générale et santé publique - Lausanne

Conditions de travail des Conducteur-trices de Bus
Questionnaire de suivi

TRAPHEAC étudie les conditions de travail des conducteur-trices de bus en Suisse et leur impact sur la santé. Votre participation peut faire une réelle différence à l'échelle nationale.

Pourquoi participer ?

- Votre voix compte ! Contribuez à améliorer les conditions de travail des conducteur-trices de bus.
- Participez à une étude qui aura un impact durable sur les conditions de travail et la santé des conducteurs à l'échelle nationale.
- Un investissement de 35-45 minutes pour un impact à long terme!

Conditions de participation:

- Travailler comme conducteur-trice de bus en Suisse
- Avoir rempli le questionnaire d'inclusion

Pourquoi participer à TRAPHEAC ?

Contribuer à l'amélioration du métier
Valoriser le métier de conducteur-trice de bus et changer sa perception dans l'opinion publique
"Je pourrai changer quelque chose et aider les chauffeurs."

Représenter une voix collective et individuelle
Agir ensemble pour défendre ses droits
"Merci beaucoup d'avoir réalisé une étude pour nous."

Protéger sa santé et ses droits
Protéger votre santé en comprenant mieux les difficultés de votre métier
"Merci de vous intéresser à ma santé."

Bénéficier d'avantages personnels
Suivre l'évolution de ses expositions et de son état de santé
Une compensation vous sera offerte pour votre temps et vos efforts

Nos garanties

Indépendance totale
TRAPHEAC est une étude scientifique. Ce n'est ni une enquête syndicale, ni une enquête d'entreprise.

Confidentialité garantie
Seuls les chercheur-euses autorisés verront vos réponses. Les entreprises et les syndicats n'y auront pas accès. Seuls des résultats généraux seront partagés, pour garantir votre anonymat et protéger vos informations personnelles.

SEV
Quartier des Verrières
Syndicat du personnel des transports
Dobacco del personale del trasporto

VOLT FACE
UNIL | Université de Lausanne

TRAPHEAC



AGRESSIONS (3)

Des membres témoignent

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dans le cadre de la campagne du SEV « Stop violence – plus de respect pour le personnel », des membres racontent dans le journal du SEV comment ils ont été victimes d'agressions. Voici le troisième volet de cette série.

Andreas (nom modifié) a été insulté et menacé physiquement à plusieurs reprises au cours des 23 dernières années en tant que contrôleur dans un train régional. Il se souvient encore dans les moindres détails de sa confrontation, il y a dix-sept ans, avec une bande de jeunes qui semaient

le trouble dans les trains régionaux : après avoir jeté des prospectus dans un compartiment et causé des dégâts, ils ont bloqué les portes et empêché le train de repartir. Andreas et le conducteur tentent de discuter avec eux, mais le conducteur est bousculé, un poing se lève, et Andreas utilise alors son spray au poivre. Il s'enfuit avec le conducteur dans le train. Des pierres et un vélo sont lancés contre le train jusqu'à ce qu'il démarre. Le trajet se termine à une gare où une patrouille de police attend. Les jeunes ne sont pas retrouvés, mais ils laissent ensuite les trains tranquilles. Andreas est en état de choc. Il bénéficie d'une aide psychologique d'urgence, doit s'absenter du travail pendant quelques jours et ne

travaille que pendant la journée pendant quelques semaines. La Suva n'accepte aucune atteinte à la capacité de travail. L'incident est donc considéré comme un accident mineur et pris en charge par la caisse d'assurance maladie.

Crise de colère pour 1 franc 40

Trois ans plus tôt, Andreas avait déjà découvert le potentiel de violence inattendu d'un père de famille respectable : lorsqu'il lui avait demandé poliment de payer 1 franc 40 pour une zone manquante sur son billet, cet homme corpulent l'avait vertement réprimandé devant sa femme et ses enfants et s'était approché de lui de manière menaçante. Andreas reste calme, recule d'un pas et n'insiste pas pour obtenir le paiement supplémentaire. Il n'appelle pas non plus la police, « par égard pour les deux adorables enfants et la femme, qui voulait payer la différence ». Aujourd'hui, cependant, il signale systématiquement les agressions, qui comprennent souvent des attaques inattendues sans raison réelle.

Par exemple, l'automne dernier, il a été insulté et menacé à deux reprises en l'espace de deux jours : lors d'un contrôle dans un Regio-Express, un client l'a traité de « kapo nazi » et d'un peu aimable « Sturmbannführer », et le lendemain, lors d'un contrôle sporadique, deux jeunes hommes alcoolisés lui ont lancé des insultes et son collègue a reçu un coup à la poitrine. En gardant leur calme et en gardant leurs distances, Andreas et

ses collègues ont réussi à désamorcer la situation dans les deux cas. Le premier agresseur avait apparemment des problèmes personnels et, dans le second cas, l'un des deux hommes fêtait sa sortie de prison, comme l'ont révélé les interrogatoires de police. Dans les deux cas, le personnel du train a apparemment servi de paratonnerre pour une frustration accumulée.

Andreas estime que ce type d'agressions soudaines a augmenté ces dernières années. « Aujourd'hui, beaucoup de gens sont frustrés et n'ont rien à perdre. Par exemple, parce qu'ils sont sur le point d'être expulsés, mais aussi parce qu'ils sont Suisses. » Il constate aujourd'hui que les contrôles dans les trains ne sont possibles qu'avec la police des transports ou un service de sécurité, surtout tard le soir ou tôt le matin le week-end. « Après la pandémie de Covid, j'ai noté 30 personnes sans titre de transport lors d'un contrôle aléatoire dans un train régional. Jeunes et moins jeunes n'avaient pas de titre de transport valable. Des contrôles réguliers sont nécessaires pour éviter que le bordel ne s'installe. » C'est ce qu'Andreas souhaite recommander aux entreprises ferroviaires. Il leur conseille également d'offrir au personnel des trains davantage de formations avec des professionnels dans les domaines de la prévention de la violence, de l'autodéfense, de la psychologie, de la communication, des expressions faciales, des gestes, etc. Car les exigences de ce métier sont élevées.

TL LAUSANNE

CCT tl, vers un blocage? Plan mobilité, pas encore satisfaisant, et réforme de la caisse de pensions

Yves Sancey. CCT, plan mobilité et caisse de pensions, trois sujets sur lesquels syndicat et direction divergent. Tour d'horizon.

CCT et désaccords

La dernière séance de négociations en vue du renouvellement de la CCT avec la direction des transports publics lausannois (tl) a eu lieu le 19 juin. Celle-ci n'est pour le moment pas disposée à accepter les revendications syndicales sur le temps de travail. Divers sujets sont «parqués», en raison des désaccords. C'est le cas notamment de la revendication syndicale de la limitation à 40h/semaine pour le personnel de conduite. Actuellement, le personnel de conduite travaille une demi-heure de plus par semaine par rapport au reste du personnel. Cette situation engendre une inégalité de traitement.

Les autres sujets «parqués», sont ceux relevant de l'enveloppe des bonifications pour rattraper l'augmentation plus marquée du travail du dimanche, du soir et de la nuit, des grandes amplitudes, du «temps tablette», de l'aménagement du temps de travail (ATT), des lieux de service multiples (LSM) et des horaires annualisés au personnel de tous les OTS.

Les négociations vont reprendre à l'automne, mais sans mobilisation des collègues aux assemblées syndicales, la prochaine CCT risque de ne comporter aucune amélioration significative, voire de contenir des dégradations. En effet, la direction répète qu'elle doit rester à l'équilibre budgétaire.

Plan mobilité en demi-teinte

La direction des TL a présenté le 14 mai la nouvelle mouture de son plan mobilité lors d'une 4^e séance de concertation. Si le SEV salue des améliorations par rapport au plan de départ, plusieurs éléments de ce nouveau projet sont problématiques, sans compter le fait que c'est sans garantie que le conseil d'administration l'acceptera. L'inégalité de traitement qu'elle engendrerait, contraire à la CCT, est problématique. En effet, seuls les employés déjà engagés toucheraient une compensation pour la perte de pouvoir d'achat, la «prime mobilité», liée à ce plan.

Malgré la compensation en salaire, certain-es collègues qui n'auraient d'autre choix que d'utiliser le «full package» verraient quand même une perte de leur pouvoir d'achat à hauteur de 190 CHF par an, tandis que d'autres gagneraient

au change. La direction refuse de négocier ces points dans le cadre de la négociation CCT, alors que le SEV pense que de tels enjeux doivent faire l'objet d'un accord. Réuni en AG le 22 mai, le personnel a posé un certain nombre d'exigences et demandé que les tl s'engagent à de réelles négociations. Soutenu par le SEV, il se réserve le droit de convoquer une AG et de décider de mesures pour être entendu.

Caisse de pensions : garanties demandées

Le comité de la Caisse de pensions du personnel communal (CPCL), auquel le personnel des tl est rattaché, a lancé un projet de «modernisation» qui comporte certaines améliorations (couverture d'invalidité améliorée, création d'une couverture concubine, par exemple). Il introduit aussi l'abandon de la primauté des prestations pour la primauté de cotisations, reportant le risque sur l'assuré-e. Ces dernier-es, réuni-es en AG, demandent notamment la garantie d'ancrage du taux technique et la création d'un système de rentes transitoires, financé par l'entreprise. Une rencontre avec la direction des tl sur cette question a été demandée le 4 juin. À suivre.

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), 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,

Pré-press: CH Regionalmedien AG

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

Le prochain journal paraîtra le 29 août. Délais pour les annonces et l'agenda: 18 et 19 août à 12h

RIVIERA

VMCV en crise

Yves Sancey. Depuis plusieurs mois, le comité SEV-VMCV interpelle les transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) sur la question de la protection juridique LCR (Loi sur la circulation routière) de l'entreprise. Pour le personnel de conduite, un flou régnait quant à savoir si l'employeur les protégerait en cas d'accident. Aucune réponse claire de l'employeur ne ressortait des échanges et courriers.

Sans mandat du personnel syndiqué de la section SEV-VMCV, le groupe Agir a décidé la tenue d'une conférence de presse le 18 juin pour dénoncer l'entreprise. Le comité a exprimé sa solidarité sur les questions de fond déjà portées auprès de la direction. Le SEV a toutefois déconseillé cette action et mis en garde

le groupe sur le devoir de discrétion inscrit dans la CCT imposé aux employés non-membres du comité SEV-VMCV. Deux ont été licenciés.

La défense des intérêts des membres du SEV repose sur la mise en place d'un rapport de force, défini par la base syndiquée. Toute action syndicale doit être menée dans ce cadre, sur la base d'un mandat clair. Il s'agit là d'un principe fondamental. Le 19 juin, l'employeur a enfin confirmé qu'une protection LCR couvre bien le personnel roulant et toute la flotte.

Aux VMCV, la vie n'est pas rose. Il y a des vrais problèmes de conditions de travail. Des ouvertures se profilent pour rétablir et renforcer le partenariat social en vue d'améliorer les conditions de travail et répondre à la souffrance des salarié-es.

CJ

ArcExpress : objectif existentiel

Jean-François Milani
journal@sev-online.ch

Le projet ferroviaire ArcExpress permet une économie de temps spectaculaire avec le prolongement des convois des Chemins de fer du Jura (CJ) jusqu'à Delémont. Par exemple, un gain de 24 minutes entre La Chaux-de-Fonds – Delémont (60 km) et de 31 minutes entre La Chaux-de-Fonds – Bâle,

soit un temps de trajet de 1h13 en place de 1h37. Il s'agit du premier projet stratégique déployé entre 2026 et 2030.

Ce projet touche un potentiel de 120 000 habitants de l'Arc jurassien. ArcExpress c'est une offre régionale efficace, sans changement entre La Chaux-de-Fonds et Delémont, supprime les temps d'attente dans les gares de Saignelégier, Glovelier et

Delémont; projet possible avec de légères corrections de tracés, la double voie de deux tronçons et la pose d'un rail supplémentaire entre Glovelier et Delémont (circulation sans changement). Coût: environ 100 millions, sur une enveloppe de 40 milliards pour des projets de Développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2035).

Regards croisés avec Charles Juillard, Conseiller aux États JU, membre du Conseil d'administration des CJ et président de l'Association ArcExpress, et Aurélien Mouche, président de la section syndicale SEV VPT du Jura.

Monsieur Juillard, Albert Rösti, Conseil fédéral, a confié au professeur Ulrich Weidmann, de l'EPFZ, la tâche d'évaluer la pertinence des 250 chantiers (rail-route) en attente. À ce jour dans l'étape aménagement ferroviaire 2035, aucun projet en Suisse romande n'est retenu, même pas la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Le projet ArcExpress peut-il sortir son épingle du jeu ?

Ce projet existe et l'OFT a déjà accepté de financer diverses études reconnaissant ainsi sa pertinence. Ces premières études le confirment et indiquent que ce projet est réalisable sans obstacle majeur. La question sera de savoir ce qu'il sortira du Rapport de l'EPFZ. Pas sûr que ArcExpress soit mentionné. Mais il s'agit d'un rapport d'experts que le Conseil fédéral devra s'approprier et en faire un message à l'attention du Parlement. C'est à ce stade qu'il faudra glisser ce «petit projet» entre deux ou trois grands. Comment, c'est encore un peu tôt pour le dire.

Quelles sont les conséquences concrètes pour les CJ entre les deux scénarios avec ou sans Arc-Express, notamment en termes de maintien de l'emploi, sachant que le seuil fatidique des 20% du taux de couverture aurait un effet guillotiné ?

C'est un projet majeur pour l'avenir de la Compagnie. Il permettra d'assoier le rôle des CJ dans les transports de l'Arc jurassien. C'est aussi un projet important pour la cohésion cantonale et régionale. L'accélération des parcours ouvre des champs d'opportunité pour penduler de La Chaux-de-Fonds à Delémont, Porrentruy ou Bienne par Tavannes et Tramelan. Il faudra une offre attrayante pour que la population utilise les trains, sans quoi l'équation de la rentabilité minimale deviendra difficile à résoudre.

Aurélien, comment le projet Arc-Express est-il perçu par le personnel CJ et la section syndicale ?

Le personnel entend parler ligne directe du réseau CJ à Delémont depuis les années nonante. La section syndicale est consciente des enjeux de

cette liaison, elle la voit comme un développement important pour la compagnie. Les CJ ont plutôt tendance ces dernières années à régresser qu'à s'agrandir avec la perte du trafic marchandises à Tavannes, les lignes de bus des Franches-Montagnes reprises par CarPostal et bientôt la reprise par les CFF de la ligne Porrentruy-Bonfol.

À quel niveau l'entreprise dépendra-t-elle ou non de sa réalisation à terme et du maintien de l'emploi ?

Le taux de couverture tourne autour de vingt-cinq pour cent, l'avenir du TRV dépend beaucoup de la politique en matière de transport. La liaison à une gare nationale augmente la fréquentation dans les trains; cela s'est déjà vu ailleurs en Suisse. Cela permettrait notamment de pérenniser la ligne Saignelégier-Glovelier qui a déjà été menacée de fermeture par le passé. La liaison avec Delémont serait donc une bonne opportunité pour la compagnie et ses employés.



Charles Juillard porteur du projet: «Ce nouveau train pourrait rejoindre Delémont d'ici à 2035, sans changement!»



Aurélien Mouche, président de la section syndicale SEV VPT du Jura.

GEST - GENÈVE

CCT améliorée signée avec le groupement des sous-traitants tpg

Yves Sancey. Le résultat des négociations lancées en octobre 2024 entre le SEV et le Groupement des entreprises sous-traitantes des tpg (GEST), a été soumis aux membres lors d'une consultation menée du 12 au 18 juin. Une forte majorité (76,2%) a demandé à la délégation du SEV de l'accepter.



Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV et Michel Mooijman, président du GEST.

En tant que partenaire social, le SEV avait sollicité l'ouverture de négociations au sujet du renouvellement de la CCT qui datait de 2015. « Il était nécessaire d'actualiser ce texte et de chercher à l'améliorer », rappelle Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV en charge du dossier. C'était le cas de la question du salaire minimum, toujours établi à 4575 francs bruts par mois depuis jan-

vier 2020 et jamais indexé, tout comme celle des horaires de travail (durée maximale, jours de congés, pause, amplitude, etc.).

Tout n'a pas été simple puisqu'il a fallu contraindre – par le biais de la Chambre des relations collectives de travail – les directions des entreprises sous-traitantes à participer aux négociations qui ont donc débuté à l'automne 2024.

Parmi les entreprises privées sous-traitantes des transports publics genevois (tpg) réunies dans le GEST, on peut citer Globe Limousines (avec 25 lignes, Globe Limo est le plus important sous-traitant), Odier (filiale locale du géant espagnol Alsa) et Genève Tours.

Après six séances, un projet de CCT a été établi. C'est celui-ci qui a été soumis à consultation et que nos membres ont accepté très clairement.

La nouvelle CCT qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026 pour une durée minimum de cinq ans prévoit une augmentation salariale, la création d'une échelle des salaires prévoyant une progression annuelle à partir de la 3^e année, une semaine de vacances en plus, 115 jours de repos garantis sur l'année civile, etc. Les contributions de solidarité sont également introduites dans la CCT puisque la majorité du personnel des entreprises sous-traitantes des tpg en a décidé ainsi.

La délégation de négociations est satisfaite que les négociations aient abouti à une amélioration des conditions de travail et de rémunération de l'ensemble du personnel soumis à la CCT. Le SEV sera vigilant quant à l'application des nouvelles conditions de travail et se rendra disponible afin de répondre aux questions du personnel.

« Ce résultat démontre que le syndicat défend l'intérêt de ses membres, alors n'hésitez plus et rejoignez-nous ! » conclut Aurélie Lelong.

ZPV & LPV

Action de terrain en gare de Lausanne



Le jeudi 19 juin, de 10h à 15h, la ZPV et la LPV, en présence de leurs président-es respectifs, organisaient ensemble une action de terrain en gare de Lausanne sur le quai 1. Près d'une centaine de collègues de différents services ont pu obtenir les dernières actualités syndicales, partager des informations, le tout dans une ambiance conviviale.

OLTEN

La lutte des B100 se poursuit de plus belle



Le 5 juillet, une délégation de mécaniciens B100 a remis à Alexander Muhm, directeur de CFF Cargo, une pétition forte de plus de 100 signatures demandant à ce que le personnel B100 soit considéré comme du personnel roulant et touche l'allocation forfaitaire de repas au lieu de devoir établir des notes de frais. Divers moyens de transports rappelaient qu'on parle de « roulants ».



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

Décisions du 82e congrès ordinaire SEV les 12/13 juin 2025

1. Introduction

Les décisions du congrès (sauf les élections et les décisions urgentes selon les statuts du SEV, article 14, al. 14.6) sont soumises au référendum facultatif.

2. Décisions

Le congrès SEV a pris les décisions suivantes :

2.1. Rapport social 2022 – 2025

Le rapport social a été accepté.

2.2. Textes d'orientation SEV 2025 – 2029

Le congrès a adopté les textes sur les cinq thèmes suivants :

- Politique syndicale et contractuelle
- Protection de la santé et sécurité au travail
- Politique sociale
- Politique des transports
- Numérisation et automatisation / iA

2.3. 2.3. Nouvelles propositions au congrès

Le congrès a accepté 15 nouvelles propositions :

- K25.001: Financement intégral des frais pour l'achat d'un abonnement général (AG) FVP avec de l'argent Reka et possibilité de déposer l'AG FVP sans frais
- K25.002: Retraite anticipée dans les ETC pour les conducteurs-trices de bus
- K25.003: Durée minimale de l'affiliation au SEV
- K25.005: Modèle de retraite anticipée dès 60 ans dans les entreprises de transport concessionnaires ETC
- K25.006: Examen professionnel pour le personnel des trains
- K25.007: Création d'un brevet fédéral pour les assistant-es de voyage
- K25.008: Harmonisation et reconnaissance des (deuxièmes) formations dans l'assistance clientèle entre les entreprises de transport ferroviaires
- K25.009: Réglementer conformément aux réalités d'aujourd'hui la période donnant droit à des majorations de temps pour travail de nuit pour le personnel assujéti à la LDT
- K25.010: Introduction d'une allocation pour travail du samedi – le samedi fait partie du week-end!
- K25.011: Introduction d'une cartographie des processus de travail au SEV
- K25.012: Modification du mode d'élection pour le comité de section
- K25.013: Prochain arrêt: conductrice de bus – reconnaissance des curriculum vitae non linéaires et des compétences non professionnelles dans la fixation des salaires
- K25.014: Congé maternité de 20 semaines
- K25.015: Stop à la violence sexualisée et au harcèlement à la place de travail
- K25.016: Stop aux abus de la sous-traitance

Une autre proposition (K25.004) a été retirée avant le congrès.

3. Entrée en vigueur des décisions

3.1. Validité des décisions

Les décisions du congrès SEV (sauf les élections) sont soumises au référendum facultatif et sont considérées comme abouties après un délai de référendum de trois mois resp. après avoir été soumises à une éventuelle votation générale (article 14.6 des statuts SEV).

3.2. Délai référendaire

Le délai référendaire court depuis la publication des décisions dans la presse syndicale jusqu'au 11 octobre 2025.

Syndicat du personnel des transports SEV

Le président du congrès La secrétaire du jour
Danilo Tonina Christina Jäggi

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/>

Retraités

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 deux petites heures, au grès du sentier didactique. Équipez-vous de bonnes chaussures de marche et de bâtons nécessaires 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. Chez Dominique Tissières tél. 079 176 77 16 ou domi.tissieres@bluewin.ch

4.9. PV Fribourg

Soupe de chalet au Gros-Prarays sur les Monts de Marsens

Les organisateurs sont heureux de vous accueillir à la traditionnelle soupe de chalet. L'accès est assuré par bus TPF pour Marsens, départ de Fribourg à 11h06, arrivée à Marsens à 11h56. Le retour de Marsens est fixé à 16h18 ou à 17h00, avec arrivée à Fribourg à 17h02 ou à 17h59.

Les participants en transports publics avisent l'organisateur pour organiser le transport depuis l'arrêt de Marsens (village).

La soupe de chalet et les cafés sont offerts. Les desserts sont les bienvenus, merci d'avance !

Boissons à disposition sur place à prix raisonnables. La rencontre a lieu par n'importe quel temps.

Pour les besoins d'organisation, nous vous prions instamment d'annoncer votre participation, avec votre conjointe/conjoint/partenaire, et vos amis bienvenus en précisant les noms et prénoms à l'organisateur, Jean-Paul Hadorn, portable 079 946 75 42 ou par mail à l'adresse jphadorn@hotmail.com jusqu'au lundi 1^{er} septembre à 12h. Venez nombreux !

8.10. PV Vaud

Préannonce : Course d'octobre

Chères et chers collègues, pensez aussi à déjà bloquer la date de notre course d'octobre, le jeudi 8 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*

CFF TRAFIC VOYAGEURS

Avenir des CKB

SEV. En 2024 déjà, le projet de développement de la fonction des cheffes et chefs assistance clientèle (CKB) avec des ambassadeurs était à l'ordre du jour. Dans le cadre de la poursuite de ce projet, le comité central de la sous-fédération ZPV a adopté une résolution qui a été remise le 7 juillet à Ladina Purtschert, cheffe de l'unité Assistance clientèle et Cleaning (KBC). Pour le SEV ZPV, il est important que le métier de l'assistance clientèle reste attractif et puisse offrir des perspectives d'avenir et de développement au personnel.



RENE ZÜRCHER

NÉGOCIATIONS SUR LES BAR CHEZ CFF VOYAGEURS

Pause estivale

SEV. Les négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) pour les assistant-es clientèle, le personnel des locs, le personnel de la manœuvre et le personnel de nettoyage de la Production Voyageurs se poursuivront à la mi-août. De grandes divergences subsistent et les négociations proprement dites n'ont pas encore commencé pour les assistant-es clientèle. Les

CFF visent une nouvelle philosophie de planification des services et de répartition avec plus de flexibilité. Ils veulent uniformiser autant que possible les quatre BAR en vue de l'introduction d'un logiciel pour remplacer Sopre et veulent économiser des coûts. Pour le SEV, les besoins de chaque groupe professionnel et la santé des collaboratrices et des collaborateurs sont au premier plan.

PV FRIBOURG

Sortie au Pays d'Enhaut



LDO

Roland Julmy. Jeudi 26 juin 2025, traditionnelle sortie de section en train. Les 16 participants venant de tout le canton se sont retrouvés à Bulle dans le train pour Montbovon – Château-d'Oex où nous avons découvert le très intéressant Musée du Pays-d'Enhaut et le Centre suisse du papier découpé. Après

cette visite, c'est au restaurant Le Chalet que nous avons dégusté un excellent repas avant de prendre le train du retour pour Bulle – Fribourg. Une belle journée avec une sympathique équipe du SEV-PV Fribourg, protection des salaires. Les gens qui travaillent doivent pouvoir vivre de leur salaire.

Agenda 9/25

MÉMORIAL RENÉ GUIGNET

Oh ! La tiaf !



PHOTO PRÉTEXTE - ADOBESTOC

La section. Oh ! La tiaf ! Il a fait chaud, très chaud pour les 20 équipes qui participèrent le mercredi 18 juin 2025 à ce 4^e « Mémorial René Guignet ». Les équipes se répartirent ainsi : deux équipes de Dames, cinq équipes des Vieilles Boules, deux équipes du SEV PV Genève et onze du SEV PV Vaud. C'est avec un score de 13 à 4 que Jean-Marc Curchod et Madame du SEV PV Vaud battent Jean-Marc Harnisch et Martin J-L également du SEV PV Vaud. Félicitations aux vainqueurs et honneurs aux vaincus. Grâce à la coutume, les vainqueurs de chaque partie offrent la tournée aux vaincus. Comme quoi, perdre n'est point un déshonneur ...Mais s'avère une manière

agréable de se désaltérer. Puisque...Oh ! La tiaf ! La tiaf, il a fait chaud, très chaud, ce mercredi-là ! Très chaude aussi furent l'ambiance et les commentaires autour du terrain. Peu importe de bien ou de mal lancer une boule de pétanque, ce sera toujours la faute du terrain, du caillou mal placé ou des sarcasmes de l'équipe adverse, si le point est manqué. Mais, réussies furent la bonne camaraderie et l'amitié qui régnèrent ce jour-là.

Afin de revivre ces bons moments, le rendez-vous est pris pour l'an prochain, avec autant, sinon plus de participation, avec une cordiale invitation aux collègues des autres sections PV.

DÉCÈS

Jacot Maurice; 1931; mécanicien de manœuvre, Lausanne, PV Vaud.

Jakob Janine; 1930; veuve de Jean Jakob qui fut longtemps traducteur simultané pour le SEV PV Genève.

Joray Pius; 1934; mécanicien de loc (Lokomotivführer), Winterthur, PV Jura.

Loeffel Jean-Pierre; 1932; secrétaire, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Quinquard Jacques; 1941; Bouveret, VPT MOB.

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

INITIATIVE SUR LES LOYERS

Protection contre les loyers abusifs



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Pour un nombre croissant de personnes, le logement devient un fardeau financier. Dans de nombreux ménages, le loyer représente depuis longtemps le poste le plus important du budget mensuel. Et les loyers continuent d'augmenter, alors que le taux d'intérêt de référence a en fait baissé. L'association des locataires a donc lancé une initiative visant à garantir des loyers équitables.

En moyenne, un ménage suisse paie chaque mois 360 francs de trop pour son loyer. Chaque année, ce sont ainsi plus de 10 milliards de francs qui sont versés en trop aux propriétaires. Il s'agit là de loyers abusivement élevés, qui ne sont pas conformes à la loi. Cela touche non seulement les personnes à faibles revenus, mais aussi la grande majorité de la classe moyenne. Lorsqu'un tiers ou plus du revenu est consacré au loyer, il ne reste presque plus rien pour vivre.

Le profit plutôt que des prix décents

Cette évolution n'est pas simplement due à un «marché» défaillant ou à des propriétaires indi-

viduels, mais à des groupes immobiliers. Ces groupes spéculent sur le logement comme sur les actions. Ils achètent des appartements, les rénovent superficiellement, résilient les baux des locataires existants et les louent ensuite à des prix nettement plus élevés.

Cela n'a pas toujours été le cas : en 2000, la majorité des logements locatifs appartenait encore à des particuliers. Aujourd'hui, ceux-ci sont de plus en plus évincés par les groupes immobiliers, les fonds et les banques. Les appartements ne sont plus un toit au-dessus de la tête, mais des objets de rendement avec lesquels les groupes veulent gagner le plus possible.

Les lois ne sont pas appliquées

En fait, le droit du bail stipule clairement ce qui est autorisé : les loyers doivent être basés sur les coûts réels, c'est-à-dire la construction, l'entretien et un «rendement raisonnable». La Constitution fédérale (art. 109) stipule littéralement : «La Confédération légifère afin de lutter contre les abus en matière de bail à loyer, notamment les loyers abusifs.»

Mais souvent, le droit du bail n'est pas appliqué faute de contrôles. Aujourd'hui, les locataires doivent contester leur loyer initial dans les 30 jours suivant leur emménagement.

Pour beaucoup, déménager est déjà une situation stressante. Beaucoup sont incertains et n'osent pas agir. Au lieu d'être protégés dès le départ contre les abus, les locataires doivent se défendre eux-mêmes *a posteriori*.

Initiative pour l'équité dans le domaine du logement

C'est précisément là qu'intervient l'initiative sur les loyers de l'Association des locataires (Asloca). Elle vise à rétablir ce qui allait de soi depuis longtemps : le contrôle et l'équité dans le domaine du logement. L'initiative demande :

- **Un contrôle automatique et régulier des loyers**
- **Une limitation claire au loyer basé sur les coûts effectifs majorés d'un rendement limité**
- **L'ancrage de ces principes dans la Constitution fédérale**

Concrètement, cela signifie qu'à l'avenir, un loyer sera considéré comme abusif s'il dépasse les coûts réels plus un rendement fixé par la loi. Les achats spéculatifs à des prix excessifs ne pourront plus non plus être répercutés sur le loyer.

Si les rendements excessifs ne sont plus possibles, la spéculation sur les terrains coûteux ne sera plus rentable. Aujourd'hui, les investis-

seurs font grimper les prix des terrains, car ils savent qu'ils pourront tout récupérer grâce aux augmentations de loyer. C'est précisément ce cercle vicieux que l'initiative vise à briser.

Dans l'intérêt des propriétaires honnêtes

Il est important de savoir que l'initiative n'est pas une attaque contre la propriété privée et qu'elle ne vise pas non plus les bailleurs privés qui agissent de manière équitable. Ceux qui investissent dans leur propriété pourront continuer à le faire : l'initiative permettra à l'avenir de couvrir les coûts par le loyer et d'obtenir un rendement raisonnable. Elle limite les rendements excessifs et protège ainsi non seulement les locataires, mais aussi tous les bailleurs qui agissent de manière responsable. Ceux qui pensent à long terme et louent de manière équitable ne seront pas limités par l'initiative, mais au contraire renforcés. Cela vaut également pour les caisses de pension, qui investissent souvent dans l'immobilier. Dans l'intérêt de leurs assurés, elles misent elles aussi sur des loyers durables et équitables plutôt que sur des profits maximaux.

Le 3 juin, l'Association de défense des locataires a lancé la collecte de signatures pour l'initiative sur les loyers (initiative-loyers.ch).



EN CHEMIN, QUI SAIT ...

Omar Cartulano

2017, une jeune fille à Lviv – une ville de l'ouest de l'Ukraine, située à environ 70 km de la frontière polonaise – se rend à son dernier jour d'école.

Qui sait à quoi elle pensait,
Qui sait ce qu'elle rêvait pour
l'avenir.

Qui sait comment elle va aujourd'hui, qui sait si...

Je sais, on pourrait dire cela de chaque personne anonyme que l'on croise par hasard et avec laquelle on échange peut-être seulement un regard.

Chaque fois que j'écoute les dernières nouvelles sur ce qui se passe en Ukraine, mon esprit revient souvent à cette photo : à elle et à tous les autres que j'ai rencontrés.

Et tu te sens impuissant, mais surtout chanceux.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Quelle est l'activité de Giorgio Andreoli?

- a. Il est instructeur de kickboxing.
- b. Il vend des glaces dans les bus pendant les périodes de canicule.
- c. Il donne des cours sur la gestion des situations de violence.

2. Quelle est la priorité du SEV dans l'accord avec l'UE?

- a. Sur les rails suisses, des salaires suisses.
- b. Sur les rails suisses, des locomotives suisses.
- c. Sur les rails suisses, des horaires suisses

3. Que demande l'initiative sur les loyers?

- a. Une loi sur les coopératives d'habitation.
- b. Que des loyers équitables soient garantis.
- c. Que les propriétaires immobiliers soient mieux protégés.

4. Où est né et a grandi Juan Colomer, nettoyeur de voiture?

- a. Au Portugal.
- b. En Espagne.
- c. En Andorre

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 19 août 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° 8 / 2025:
c/b/a/a

C'est **Hansruedi Jampen**, Safnern, membre de la section PV Biel-Bienne, qui remporte des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Juan Colomer, nettoyeur de voiture

Christian Egg (Work – journal de unia)
journal@sev-online.ch

Par tour, Juan Colomer et son collègue nettoient au moins trentet trains à la gare de Zurich. Ancien étudiant en philosophie, il explique pourquoi cela ne lui fait rien de nettoyer des toilettes. Il mentionne également quels succès a remporté le personnel de nettoyage des CFF grâce au syndicat.

Ce qui est toujours difficile dans son travail, dit Juan Colomer, ce sont les odeurs. «Par exemple celle du vomi. Et cela arrive souvent pendant le week-end. Je ne peux pas m'y habituer, même après onze ans.» Âgé de 48 ans, il travaille à la gare centrale de Zurich comme nettoyeur de voiture aux CFF. C'est l'horaire qui détermine le temps qu'il doit consacrer au nettoyage. Ainsi, dans les trains qui ne s'arrêtent pas longtemps, il nettoie seulement le plus gros: «Nous débarrassons alors les vieux journaux ainsi que les déchets visibles et vidons les poubelles qui sont pleines. Nous nettoyons rapidement les WC.»

En revanche, les trains étrangers comme le TGV ou les ICE restent souvent une heure à Zurich. Alors il faut en plus passer l'aspirateur, essuyer les tables et nettoyer les toilettes à fond. Le travail pendant les tours de nuit est encore plus exigeant: «Nous devons remettre les sièges en place et relever ou abaisser tous les accoudoirs.»

En plus, pour chaque train, il faut remplir le réservoir d'eau des toilettes.

Une douche froide

Il n'aime pas du tout faire cela, nous dit-il. En effet, dans certains trains, le tuyau ne correspond pas à l'ouverture. Et si tu ne fais pas attention, tu es trempé!

Il travaille parfois tout seul, mais la plupart du temps en équipe allant jusqu'à 12 personnes. Ce qui donne toujours lieu à des discussions: qui veut nettoyer les toilettes? «Souvent ils disent l'avoir fait le jour avant, que c'est maintenant à quelqu'un d'autre». Cela ne lui fait rien de s'y «coller», dit Juan. Bon, il est vrai que parfois ce n'est pas très appétissant. Mais il faut dire que cette tâche est plus facile physiquement que d'autres. En effet, son travail est pénible. Pour ramasser les déchets, il doit se pencher à chaque fois. Quand il passe l'aspirateur, il fait souvent l'aller-retour jusqu'au dépôt sur une longue distance pour remplacer la batterie.

Troubles du sommeil

Ce qui lui pose un problème, ce sont les horaires de travail irréguliers. Il est vrai que les CFF respectent la loi sur le travail et la CCT, «là ils sont stricts». Mais, même avec ces règles, le temps pour se reposer est souvent très court. Si par exemple un tour dure jusqu'à minuit et le prochain commence le lendemain à dix heures, le temps de repos est bien de dix heures. «Mais il



MICHAEL SCHUCH

faut rentrer, se doucher, manger, et de nouveau se déplacer le lendemain matin... c'est serré. Beaucoup d'entre nous ont des troubles du sommeil. Moi aussi». Cependant, ce qui est très positif c'est la planification: au mois de décembre, il reçoit son plan de travail pour toute l'année.

Quand il est venu en Suisse en 2009, il a trouvé du travail dans le nettoyage seulement en tant que temporaire. Ses horaires étaient irréguliers, de même que son salaire. Puis il a suivi un cours d'allemand et après quatre ans il a trouvé un poste fixe comme nettoyeur de voiture. «C'était beaucoup mieux. Un emploi à plein temps, permanent. Mais j'étais toujours engagé par un bureau temporaire». Il a fallu encore trois ans jusqu'à ce qu'il soit engagé directement par les CFF.

Contrairement à de nombreuses entreprises privées, les CFF n'ont pas externalisé tout le service de nettoyage. En tant que collaborateur CFF, Juan reçoit un abonnement général; ses trajets lui sont payés et il est assujéti à une CCT. Depuis quelques années, les CFF engagent de plus en plus de temporaires, explique Juan. Il estime qu'ils constituent à peu près la moitié du personnel de nettoyage des trains. Secouant la tête, il ajoute: «Nous formons deux classes d'employés. Même si en fait nous faisons tous le même travail».

Actuellement, son salaire de base se monte à environ 4700 francs bruts par mois, plus le 13^e salaire. Ce n'est pas beaucoup, selon lui, mais s'y ajoutent encore des allocations équitables: 6 francs par heure pendant la nuit et 16 francs le

dimanche. Et encore un forfait de 50 francs par mois pour le nettoyage des toilettes.

Une réussite syndicale

En 2019, les CFF avaient voulu supprimer ces «allocations pour travaux pénibles». Mais le personnel s'est défendu, avec le soutien du SEV. «Nous avons récolté des signatures et fait des photos de toilettes souillées. Pour que les chefs constatent l'importance de notre travail», relate Juan Colomer. Et cela a eu de l'effet. Les CFF ont rapidement accepté le dialogue. L'allocation, qui jusqu'alors était versée par heure, s'est transformée en l'actuel forfait. Une très bonne chose: selon le SEV, les CFF versent ainsi davantage d'allocations qu'avec l'ancien système.

Amour et passion

Juan Colomer est né et a grandi en Espagne. Il y a accompli des études de philosophie. «C'était ma passion», dit-il. Il est venu en Suisse par amour pour une femme. Leur relation n'a pas duré et actuellement il profite de la vie en tant que célibataire. C'est avec conviction qu'il est au comité de la RPV section Zurich. Il représente ses collègues dans la commission du personnel CFF régionale pour le nettoyage. S'engager est une tradition dans la famille: son papa déjà, en tant qu'ouvrier dans une fabrique de guitares, était un militant syndicaliste actif. Juan raconte: «Lors de mon premier jour de travail aux CFF, j'ai demandé: qui est notre syndicat?»

EN PLEIN AIR

Micha Dalcol

