



SEV N°11

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CFF CARGO

Non à la casse

▶ p. 6 et 7

ÉDITORIAL de Barbara Keller

Un bon travail mérite un bon salaire

Les transports publics (TP) sont la colonne vertébrale de la Suisse : ils sont ponctuels, fiables et extrêmement bien cadencés. Ils nous amènent au boulot, dans la famille, à la montagne. Et ils sont essentiels à notre avenir respectueux de l'environnement. Mais il n'y aurait rien de tout cela sans les personnes qui, quotidiennement, font tourner ce système.

Le personnel qui œuvre dans les TP fournit un travail irremplaçable – souvent dans des conditions difficiles. Il travaille en effet de nuit, le week-end et par tous les temps. Il a dans ses mains la responsabilité de vies humaines, maintient le trafic à flot même en situation de crise, assure les correspondances, fournit les informations, garde son sang-froid en cas de retard, et le tout avec un engagement, un professionna-

lisme et une endurance exemplaires. Pourtant ce sont précisément ces personnes que l'on relègue souvent à l'arrière-plan dans les débats publics. On parle volontiers de nouveaux trains et infrastructures, mais on n'évoque guère celles et ceux qui rendent cela possible.

Or, leur travail est soumis à une pression de plus en plus forte, alors que dans le même temps la vie est devenue plus chère. Les loyers augmentent, les primes de caisse maladie s'envolent, les denrées alimentaires coûtent cher : autant d'éléments qui pèsent lourdement sur le portemonnaie. Les salaires réels sont donc sous pression. Simultanément, dans beaucoup d'entreprises, il y a un manque de personnel. Les collègues en place doivent donc en faire encore davantage. Mais les salaires stagnent. Si

le renchérissement et l'accroissement de la productivité s'accompagnent d'une hausse des salaires, la prospérité reste équitablement répartie. Si cette compensation fait défaut, la répartition se fait alors au détriment des salariés.

Le SEV demande que les systèmes salariaux inscrits dans les CCT soient bien équipés pour garantir la progression convenue des revenus. Il faut également une compensation du renchérissement, des mesures sociales visant à atténuer la hausse des primes maladie et une augmentation du salaire réel.

Les négociations salariales dans les TP cet automne sont le bon moment pour envoyer un signal clair : pour des salaires équitables, des réévaluations tangibles et le respect envers celles et ceux qui fournissent des prestations exceptionnelles.

Sur-tourisme

Les agressions envers le personnel dans le trafic touristique : un fardeau.

2

Violence

«Stop violence! Plus de respect pour le personnel». Retour sur la journée d'action.

3 et 4

tpg

Victoire syndicale, échec du projet de loi sur la caisse de prévoyance!

10

MGB réagit à la pénurie de mécanos de locs

En raison d'une pénurie de conducteurs et conductrices de locomotive au Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), la direction s'est entretenue avec le personnel les 3 et 4 juin. L'objectif était d'en déterminer les causes et de définir les premières mesures à prendre. L'entreprise a annoncé son intention d'organiser de nouvelles classes de formation et de mettre en place la semaine de 5 jours dès que possible. «La MGB a prouvé qu'elle était à l'écoute de son personnel et fait un premier pas important», déclare le secrétaire syndical SEV Toni Feuz.

Ciné-club syndical



Projection de «The Navigators», film de Ken Loach (2002, 92 mn). Paul, Mick et Gerry travaillent au dépôt de chemin de fer de Sheffield. Un matin, ils apprennent la privatisation des chemins de fer...

Vendredi 31 octobre à 19h au Zinema, rue du Maupas 4, à Lausanne.

Exclusivement réservé pour les membres SEV et gratuit ! Inscription jusqu'au 15 octobre: au 021 321 42 52 (lu-je) ou par mail: tony.mainolfi@sev-online.ch

Grève en France

L'intersyndicale appelait les salariés à la grève jeudi 18 septembre (après le délai de rédaction). Les revendications étaient nombreuses, tout comme les perturbations annoncées, notamment dans les transports et les écoles. Pour Sophie Binet, secrétaire générale de la CGT, «la situation de l'emploi est catastrophique aujourd'hui avec des emplois supprimés dans l'industrie malgré le niveau d'aide record pour les entreprises et des baisses d'impôts massives pour les plus riches» «Nous voulons de l'argent pour les services publics, les hôpitaux, et l'école.» Binet plaide en faveur d'un «budget de progrès, avec la justice fiscale, des moyens pour nos services publics, une hausse des salaires et des pensions» et continue de réclamer «l'abrogation de la réforme des retraites.»



Toni Feuz, secrétaire syndical du SEV, en déplacement dans une région touristique.



AGRESSIONS DANS LE TRAFIC TOURISTIQUE

La considération en péril...

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Que ce soit en bateau, en téléphérique ou à quai: le tourisme croissant entraîne non seulement des transports bondés, mais également une charge de travail accrue pour le personnel. Même si les agressions envers les collaboratrices et collaborateurs restent jusqu'à présent isolées, leurs causes sont multiples: promiscuité, barrière linguistique, attente parfois très longue. Certains lieux rendus célèbres par Netflix ou des influenceurs connaissent une énorme affluence. Toni Feuz, secrétaire syndical du SEV, analyse les causes de ce phénomène et les mesures nécessaires en vue de protéger efficacement le personnel. Interview.

Quelles sont les formes les plus fréquentes d'agressions et de violences dans les moyens de transport touristiques? Peux-tu citer des exemples concrets?

En effet, il y a déjà eu un incident au cours duquel une personne a craché sur un collègue de la navigation. Dans un autre cas, la police a dû escorter un passager hors du bateau à son arrivée, car celui-ci s'était livré, pour des raisons inconnues, à des actes de vandalisme et avait même endommagé une vitre. Au pied des stations de remontées mécaniques, la cohue est fréquente, ce qui complique la tâche du personnel chargé de faire respecter les consignes. À cela s'ajoutent, selon le pays d'origine des visiteurs, des problèmes de compréhension. Quand les mots manquent et que la communication devient difficile, la tension monte et certains cherchent à compenser... en haussant le ton.

Existe-t-il des statistiques à ce sujet?

Pas à ma connaissance. Il est possible que les entreprises recensent certains incidents qui

restent heureusement des cas isolés jusqu'à présent.

Les agressions ont-elles augmenté ces dernières années? Si oui, comment expliques-tu cette évolution?

Le phénomène dit de «surtourisme» se manifeste sous de nombreuses facettes, qu'il s'agisse de trains-navettes bondés, de scènes chaotiques avec les bagages ou encore de visiteurs pressés qui, de façon peu agréable à nos yeux, n'hésitent pas à forcer le passage.

Parlons du surtourisme (overtourism en anglais): peut-on dire qu'une affluence particulièrement élevée de visiteurs contribue à l'émergence de conflits et de violences?

Sans aucun doute, le respect mutuel peut en pâtir. On a également observé ces dernières années une transition du tourisme de groupe vers un tourisme plus individuel. Des conflits peuvent survenir lorsque de grands groupes de personnes montent à bord du train avec beaucoup de bagages qui ne peuvent pas être rangés correctement, mais aussi en raison de la promiscuité ou du niveau sonore élevé, notamment lorsqu'il y a beaucoup d'enfants.

La pandémie de coronavirus a marqué un tournant à cet égard: les voyageurs, par exemple ceux provenant de Chine, de Corée ou d'autres pays asiatiques, voyageaient auparavant très souvent en groupes organisés et accompagnés. Ils faisaient alors une excursion ou un voyage en train, pendant que leurs bagages étaient transportés en car jusqu'à la destination suivante. Or, ces dernières années, la proportion de voyageurs individuels a fortement augmenté. Une destination particulièrement prisée est Iseltwald, un village rendu célèbre par une série Netflix.

Les personnes voyageant seules emportent souvent une, voire deux grandes valises avec elles. De plus, les touristes indiens, par exemple, ne viennent plus exclusivement pen-

dant la saison des moussons, en mai et juin, mais tout au long de l'année. Il n'est pas prouvé que cela entraîne une augmentation du nombre d'incidents, mais certains voyageurs peuvent se montrer très exigeants, ce qui peut par exemple donner lieu à des discussions lors du contrôle des billets. Par rapport au nombre total de voyageurs, il s'agit toutefois de cas isolés.

Quel rôle joue la pression subie par les membres du personnel dans le secteur touristique?

J'ai constaté que la plupart des entreprises forment très bien leur personnel en le préparant à faire face à des visiteurs et à des situations difficiles. Les entreprises tiennent naturellement à élargir leur segment de clientèle à l'échelle intercontinentale. Elles demandent ainsi à leur personnel d'incarner pleinement l'image de l'hôte. Cependant, face à l'afflux massif de voyageurs, il n'est pas toujours aisé d'agir de manière appropriée.

Quelles sont les obligations des entreprises? Que peuvent-elles faire pour empêcher les agressions ou mieux protéger leurs collaboratrices et collaborateurs?

L'exemple d'Iseltwald mentionné plus haut nous montre que les entreprises ont la possibilité de désamorcer la situation: CarPostal SA, qui dessert cette ligne, a réagi à l'afflux de touristes asiatiques en mettant davantage de conductrices et de conducteurs et des véhicules plus grands sur la ligne menant à Iseltwald. Une augmentation saisonnière de la cadence est également mise en œuvre lorsque cela est possible. Un exemple de mesure efficace est une meilleure signalisation des compartiments de première classe dans les trains de la Zentralbahn. Cela permet de réduire le nombre de voyageurs amenés à acheter des surclassements. Des mesures ponctuelles d'orientation de la clientèle en cas de forte affluence se révèlent également très utiles.

STOP VIOLENCE

Journée d'action pour plus de respect

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le 3 septembre, le SEV a organisé sa première journée nationale d'action placée sous le thème «Stop violence. Davantage de respect pour le personnel des transports publics». Les agressions contre celui-ci sont en hausse et il faut de toute urgence renforcer sa protection. Dans de nombreuses villes suisses, le SEV, avec la collaboration du personnel, a fait passer un message clair : la violence n'est pas tolérable!

Le 3 septembre, le personnel des transports publics dans toute la Suisse a porté les badges et les bracelets contenant le message «Stop violence. Davantage de respect pour le personnel.» Le SEV a été présent dans de nombreuses villes de Suisse afin de discuter avec les voyageurs et les sensibiliser aux défis auxquels est confronté le personnel des transports publics (TP).

En Suisse romande (voir page 4), le SEV a été en particulier présent auprès des collègues dans les bus, les trains, les bateaux et aux guichets pour les informer par un tract et une petite carte récapitulative sur leurs droits face à ces agressions et sur les mesures immédiates à prendre.

Cette journée fait partie d'une campagne de sensibilisation du syndicat SEV face à cette problématique de la violence et de rappel de l'exis-

tence de l'article 59 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) qui prévoit qu'une agression physique ou verbale commise à l'encontre du personnel des TP sera poursuivie d'office par les autorités. Un travail d'uniformisation au niveau suisse est en cours pour que les entreprises annoncent systématiquement les agressions aux autorités pénales compétentes, et que celles-ci agissent selon l'article 59 LTV de la même manière dans tous les cantons.

Lettre commune SEV et UTP

Le SEV et l'Union des transports publics (UTP) ont écrit en commun le 28 août une lettre aux 26 ministères publics de Suisse pour rappeler que si la violence envers le personnel des TP est un délit qui doit être poursuivi d'office, «en pratique, ces infractions sont traitées différemment d'un canton à l'autre.» Informer pour uniformiser les pratiques est un des objectifs du renouvellement de la signature de la Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les TP dont entreprises et SEV commémoreront les 25 ans, le 25 novembre 2025 à Berne.

Violence en hausse

Depuis 2007, les insultes, menaces et agressions physiques envers le personnel des TP sont des délits officiels qui sont poursuivis d'office. Depuis la pandémie de coronavirus, aussi bien les syndicats que les entreprises des TP ont enregistré



Informers nos collègues de leurs droits face aux agressions était un des buts de cette journée.

une recrudescence des agressions. «La violence, même verbale, ne doit pas être banalisée», affirme Pablo Guarino, vice-président du SEV. Les CFF relèvent environ 10 agressions par jour, soit tout de même 3600 par année. Les statistiques ne sont par ailleurs que la partie émergée de l'iceberg, car une grande partie des agressions ne sont pas signalées.

Revendications

Le SEV incite l'ensemble du personnel et des usagers et usagers à signaler immédiatement toute agression. Pablo Guarino ajoute à ce sujet : «Les personnes qui prennent le bus ou le train doivent savoir que derrière chaque uniforme, il y a un être humain. Le respect n'est pas une option, c'est une obligation! La violence – que ce soit sous forme verbale ou physique – n'a pas sa place dans les TP. Les agressions laissent de graves séquelles aux personnes qui veillent jour après jour au bon fonctionnement de notre système de transports publics.»

Un appel est lancé également aux entreprises. Il faut qu'elles annoncent systématiquement les agressions aux autorités. De plus, le personnel doit être formé sur la manière de réagir en cas de situation d'agression. Il a besoin d'une prise en charge et d'un soutien psychologique. Par ailleurs, les entreprises des TP doivent veiller à ce qu'il y ait suffisamment de personnel pour assurer la sécurité, partout où cela est nécessaire.

Le SEV sollicite la Confédération, les cantons et les communes pour qu'ils accordent leur soutien aux TP et sensibilisent l'opinion publique. «Avec des mesures d'économies dans les TP, nous faisons fausse route – ceux qui économisent sur la sécurité du personnel, mais aussi de la clientèle le paieront cher finalement. La sécurité n'est pas négociable», affirme Matthias Hartwich, président du SEV.

Les autorités politiques doivent s'engager pour une aide aux victimes efficace et des campagnes de sensibilisation. Les cantons ont un défi majeur à relever : veiller à ce que les autorités pénales mettent en œuvre la loi qui protège les employés des transports publics.

Photos de la journée

Vous trouverez des photos à la page suivante, sur www.sev-online.ch ou via le code QR

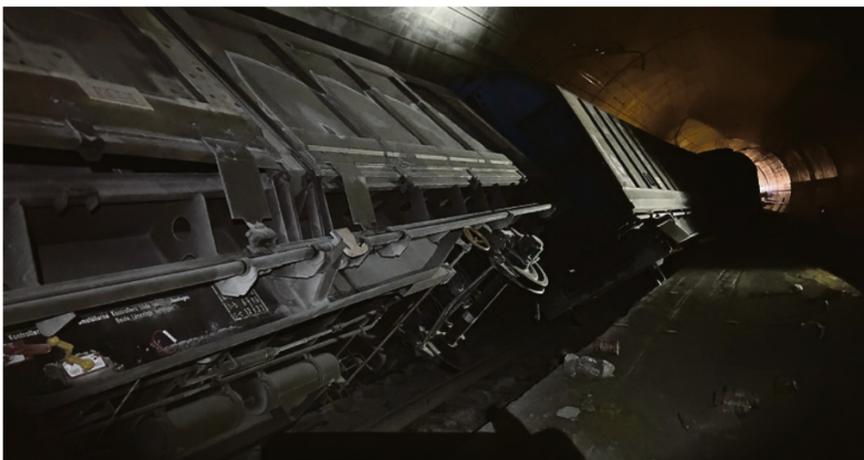


+

-

Après l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard en 2023, l'OFT renforce les prescriptions de sécurité dans le trafic ferroviaire marchandises. Les CFF saluent ces mesures qui réduisent considérablement le risque de rupture des roues et permettent de continuer à transporter tous les wagons. Ils misent en outre sur des contrôles renforcés et réclament des réglementations à l'échelle européenne. Le SEV avait déjà demandé davantage de personnel pour effectuer plus de contrôles.

L'étude qu'Unia vient de publier sur les écarts salariaux montre qu'en 2024, les salaires des dirigeants des 39 plus grandes entreprises suisses ont augmenté de 18%, tandis que les salaires moyens n'ont progressé que de 1,8%. Dans les grandes entreprises, le rapport entre les salaires les plus élevés et les plus bas est en moyenne de 1 à 143. Au lieu de limiter les excès, le Conseil national veut affaiblir les salaires minimaux. Les syndicats demandent au Conseil des États de bloquer la loi de baisse des salaire.



Des contrôles renforcés devraient permettre d'éviter des accidents comme celui survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard en 2023.

SIBYLLE LUSTENBERGER répond

Encore beaucoup à faire

En 2021, les partenaires sociaux européens du secteur ferroviaire signaient l'accord «Women in Rail» qui prévoyait de promouvoir, par des mesures concrètes, la cause des femmes dans les entreprises de chemins de fer. La phase de mise en œuvre de cet accord est arrivée à son terme. Comment se présente la situation ?

Le rapport 2025 de «Women in Rail», qui a été présenté début septembre par les syndicats et les entreprises de chemins de fer, montre les domaines où des progrès ont été réalisés et là où il reste encore beaucoup à faire.

Il y a des progrès dans les huit champs d'action définis en 2021. Entre-temps, les femmes représentent 23% des salariées (contre 21% en 2018) et même 25% des nouveaux engagements. Plus de 90% des entreprises ont appliqué l'accord contraignant de 2021, 80% d'entre elles ont élaboré des politiques en matière d'égalité entre les femmes et les hommes, 93% favorisent l'équilibre travail-vie personnelle, 82% mettent à disposition un équipement de protection spécifique à chaque genre et 89% ont mis en place des lignes téléphoniques confidentielles contre le harcèlement sexuel.

Le chemin qui mène à davantage d'égalité et à davantage de jobs attractifs pour les femmes dans le secteur des chemins de fer reste semé d'embûches. Elles continuent notamment d'être sous-représentées dans les professions techniques comme dans le personnel des locs (5%). En outre, les syndicats ne sont que rarement associés au développement des mesures. Sans surprise, les mesures prises par les entreprises demeurent le plus souvent invisibles et ne sont pas perçues comme telles par le personnel.

Je dresse malgré tout un bilan positif. À travers l'accord «Women in Rail», le thème de l'égalité et celui de la promotion des femmes au sein des entreprises et des syndicats sont devenus plus présents. Les mesures ont gagné en légitimité. La plateforme d'échanges que nous avons créée ici en Suisse entre le SEV, les CFF et BLS est aussi importante. Nous collaborons très bien dans ce domaine et poursuivons le même objectif. Grâce à ce rapport, nous disposons de chiffres comparatifs. Nous voyons les domaines où nous sommes bien classés et ceux où nous devons progresser. En résumé : nous sommes sur la bonne voie, mais il reste beaucoup à faire.

Sibylle Lustenberger est déléguée SEV à l'égalité et à la formation. Tu as des questions? Écris-nous à l'adresse: journal@sev-online.ch



SEV

Journée action Stop violence

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le 3 septembre, le SEV a organisé une conférence de presse où les collègues ont fait part des échos de la matinée «Stop violence» à Fribourg, Genève et Lausanne.

«On n'est pas là pour se faire menacer. Ces agressions quotidiennes peuvent briser des carrières ou pire, des vies. Nous méritons tous le respect», a insisté Pablo Guarino, vice-président du SEV, en ouverture de la conférence de presse de la journée contre la violence le 3 septembre. Les agressions envers le personnel ont gagné en intensité.

Katarzyna Rutkowska, présidente de la section ZPV Lausanne-Sion et assistante clientèle, a témoigné d'une agression subie par une collègue dans le TGV. «Elle avait simplement demandé à un jeune de mieux ranger sa trottinette dans l'espace dédié. Elle s'est pris trois coups de poing au visage. Elle est en arrêt maladie. Il n'y a plus de respect de l'âge et encore moins de l'uniforme.»

«Ce sont des agressions qui sont poursuivies d'office, c'est la raison pour laquelle il faut signaler chaque cas à son employeur et que chaque employeur saisisse systématiquement le Ministère public qui se chargera de juger de la gravité du cas», indique Guarino. «De nombreuses agressions verbales ne sont pas signalées par les employés, regrette-t-il, et passent donc sous le radar.»

Cela a été le cas de Christelle Cosson, membre du comité SEV-tpg et conductrice de bus. «C'était au début de ma carrière. Je me suis fait insulter par un homme. J'avais pris l'habitude de dire bonjour et au revoir à chaque passager, avec le sourire. Il m'a demandé ce que j'avais à sourire comme une grosse p... Il n'y avait eu aucun déclencheur. C'était juste gratuit.» Christelle a gardé cette agression pour elle. Elle n'en a parlé que trois ans plus tard.

Régulière sans être forcément spectaculaire, cette violence est banalisée, chacun-e se disant, «ce n'est pas grave, je gère». C'est ce que déplore la présidente d'AS Ouest Marie-Josée Juillet: «Les insultes, au guichet des TPG ou des CFF, sont quotidiennes. Un client ne veut pas être servi par une personne de couleur, un autre intime à une collaboratrice qu'il juge trop âgée de prendre sa retraite. C'est fortement minimisé par l'employé-e lui-même, comme si ça faisait partie du cahier des charges», regrette-t-elle.

Pour inciter les victimes à briser ce tabou, le vice-président du SEV estime que les régies de transport devraient créer des cellules de soutien psychologiques.



Lors de la conférence de presse du SEV de la Journée contre la violence envers le personnel des transports publics, nos collègues de Fribourg, Genève et Lausanne ont expliqué à plusieurs médias de la presse écrite comment se traduit cette violence sur le terrain.



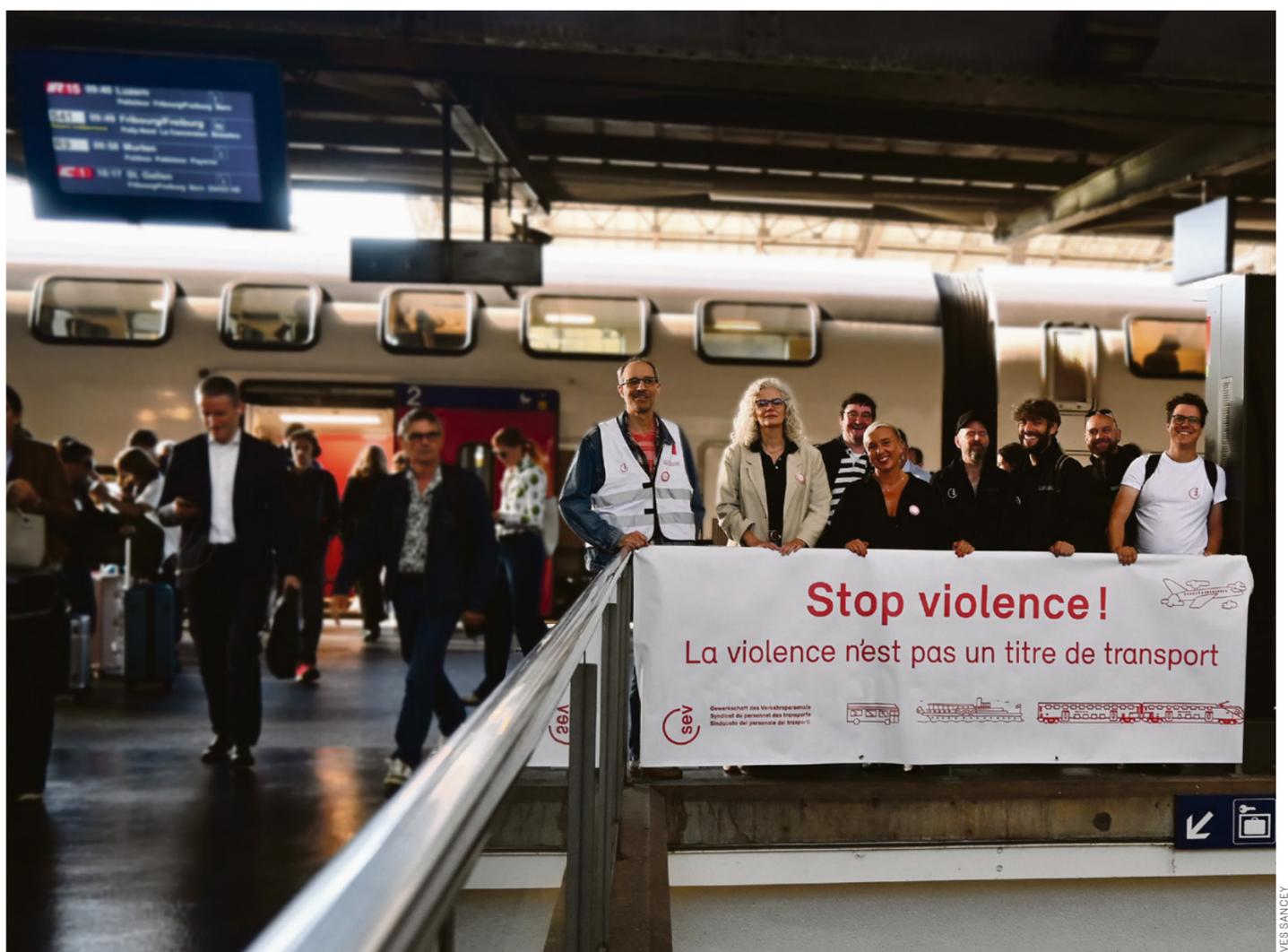
Sur tout le réseau, la section sev-tl (ici son président à gauche) et la secrétaire syndicale Aline Zuber ont informé les collègues sur leurs droits.



La présidente de la ZPV Lausanne-Sion répond à la RTS.



Les sections sev-tpg, AS et ZPV étaient présentes à Genève.



Deux grandes banderoles ont été affichées en gare de Lausanne pour dénoncer la violence que subit le personnel des transports publics.

NÉGOCIATIONS BAR ET CCT AVEC LES CFF

Où en sommes-nous ?

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Lors des négociations sur la réglementation sectorielle de la durée du travail (BAR), les thèmes spécifiques à la manœuvre et à Cleaning ont été négociés le 15 août. Les négociations sur des thèmes spécifiques à l'Assistance clientèle ont débuté les 25 et 26 août. Et le 2 septembre a eu lieu la 2^e ronde de négociations des thèmes liés à la Conduite des trains, donc du personnel des locomotives.

« Concernant les BAR manœuvre et Cleaning, nous avons trouvé un terrain d'entente avec les CFF sur certains points », a rapporté lors de la conférence CCT SEV du 4 septembre le secrétaire syndical René Zürcher qui dirige la communauté de négociation du SEV, du VSLF, de transfair et de l'ACTP lors des négociations BAR.

« La situation initiale était plus simple que pour les BAR Assistance clientèle et Conduite des trains, le personnel soumis aux BAR manœuvre et Cleaning ayant en effet moins à perdre. Pour ces deux domaines, il reste cependant aussi à négocier la philosophie de répartition, pour laquelle nous n'avons pas encore trouvé d'accord. »

Dans le domaine des BAR Assistance clientèle, les CFF attendent notamment que le personnel renonce à l'un des deux acquis obtenus auparavant : soit le temps de travail ininterrompu de 4 heures 30 soit la réglementation actuelle sur la fin du service avant un jour libre et sur le début du service après un jour libre. Les CFF laissent donc au personnel le choix de décider quelle détérioration il est prêt à accepter. Cette situation complique les négociations qui devraient se poursuivre le 6 octobre. Les CFF ne veulent pas réglementer dans

les BAR Assistance clientèle l'accompagnement à deux agents dès 22 heures, ainsi que sur les trains critiques, mais faire figurer ceci dans une convention séparée. « Il est bien clair que le SEV ne pourra pas se contenter d'une déclaration d'intention », a souligné Zürcher.

« Pour les BAR Conduite des trains, nous avons obtenu que les CFF renoncent à certaines de leurs revendications, par exemple, l'augmentation



La conférence CCT SEV a tiré le bilan des négociations BAR et CCT.

du temps de travail ininterrompu ou l'allongement des pauses non payées », a ajouté René Zürcher. La négociation des BAR Conduite des trains se poursuivra le 17 septembre.

Les thèmes transversaux, notamment la répartition annuelle, l'attribution des prestations dans les tours de service avec leurs délais et leurs limites, ne feront l'objet de nouvelles

négociations que le 15 octobre.

« Pour toutes les catégories professionnelles, on ressent une pression économique dans ces négociations des BAR », a constaté René Zürcher. « Jusqu'à présent, les CFF n'ont pas voulu entrer en matière par rapport à nos revendications qui engendraient des coûts pour eux, par exemple les majorations de temps pour le travail du samedi. »

Le SEV attend des CFF sérieusement disposés à négocier

La conférence SEV-CCT CFF & CFF Cargo du 4 septembre à Berne a fait le bilan des négociations BAR. Le vice-président du SEV, Patrick Kummer, a rappelé que les CFF avaient exigé les négociations BAR dans le contexte de la prolongation de la CCT – et que la communauté de négociation (CN) avait en contrepartie exigé des négociations sur des thèmes CCT.

« Nos revendications CCT portent principalement sur le renforcement du travail avec des horaires irréguliers, les allocations et les questions liées aux salaires », a résumé Kummer. Il a donné des infos sur la 1^{ère} rencontre du 25 août entre la CN et les CFF à ce sujet. « Les négociations BAR étant en cours depuis des mois et la recherche d'une solution progressant, le SEV

attend des CFF qu'ils se montrent sérieusement disposés à négocier les thèmes de la CCT », a déclaré Kummer. Il a souligné que des améliorations étaient déjà nécessaires pendant la durée de la CCT actuelle.

La conférence CCT a également abordé les négociations salariales pour 2026 et trois motions de la section SEV BAU Tessin.



AGRESSIONS (5)

Nos collègues témoignent

Markus Fischer et Veronica Galster
journal@sev-online.ch

Dans le cadre de la campagne du SEV « Stop violence – davantage de respect pour le personnel », des membres s'expriment dans le journal SEV au sujet des agressions qu'ils ont subies. Dans ce cinquième épisode, le sujet porte sur les menaces.

Colette (nom d'emprunt) est assistante clientèle depuis deux ans dans une entreprise de transport concessionnaire (ETC). Par un beau jour de printemps, il y a tout juste deux ans, elle contrôle un homme durant l'après-midi, un peu avant la fin de son service. Cet homme n'a pas de billet valable et son abonnement demi-tarif est suspendu. Elle lui dit qu'elle doit établir une facture. L'homme d'une quarantaine d'années avec un contexte de migration veut l'en dissuader en tentant de discuter avec elle. Mais elle lui dit qu'elle ne veut pas discuter et elle s'éloigne de quelques mètres sur la plateforme d'entrée pour remplir le formulaire destiné aux voyageurs sans titre de transport valable. Elle retourne ensuite vers le client pour lui présenter l'écran qu'il doit signer. Il continue cependant de vouloir lui parler et dit qu'elle doit être polie avec lui, et sur ce, il la menace : « Je suis un homme, tu es une femme, et je peux frapper ! » Elle est certaine qu'il pourrait effectivement le faire et cela la laisse sans mot. Elle prend son téléphone portable pour informer son collègue, le chef assistant clientèle, toutefois ce dernier ne peut pas venir tout de suite. Alors elle fuit ce client agressif et va se réfugier dans la cabine de conduite, auprès du mécanicien de loc. Peu après le train entre en gare terminus. Entre-temps, le chef assistant clientèle arrive auprès du client en colère qui lui demande où est sa collègue. Le chef répond qu'il ne sait pas. Le client dit que s'il la voit, il la frappe. Après cela, il des-

cend du train. Le chef poursuit son chemin dans le train et atteint lui aussi la cabine de conduite où il rejoint Colette. Pendant qu'ils parlent ensemble, ils voient dehors devant le train le client qui fait les cents pas, « comme un lion en cage », se souvient Colette. Par chance, il n'est pas possible d'ouvrir les portes depuis l'extérieur étant donné que le train ne se remet en route que 40 minutes plus tard. Le chef assistant clientèle appelle la police des transports. Après environ 10 minutes, trois agents de la police locale interviennent et questionnent le client, puis deux agents de Transsicura arrivent en renfort. L'homme est connu des services de police et a déjà été condamné. Malgré cela, ils le laissent partir. Ils signalent au chef assistant clientèle et à Colette qu'ils peuvent alors descendre du train. Colette craint que le client surgisse de nulle part, c'est pourquoi elle accepte la proposition des policiers de se rendre avec eux au poste et de remplir directement un rapport sur ce qui s'est passé.

L'agent de service est très aimable et après la déposition, il raccompagne Colette à son vestiaire puis à sa voiture. Bien qu'elle ne se sente pas vraiment bien, elle tient à conduire elle-même jusque chez elle. Elle se sent apte à le faire. Les deux jours suivants, elle a congé, mais le troisième jour elle doit aller travailler. Heureusement, elle est prévue sur une autre ligne. Malgré tout, elle ne se sent pas sûre d'elle et craint presque les clients. Les jours suivants se passent dans le même état d'esprit. Ce qui l'aide surtout dans cette situation, en plus du soutien de son mari, ce sont les séances chez le psychologue engagé et pris en charge par l'entreprise. Ce coaching dure plusieurs mois et contribue à ce qu'elle se sente aujourd'hui mieux préparée à une potentielle nouvelle agression, comparé à la dernière fois. Par exemple, elle observe toujours une distance suffisante lorsqu'un client ne coopère pas immédiatement et elle prévoit un chemin de

fuite. L'entreprise a en outre informé son personnel que l'auto-protection prime clairement sur l'encaissement des émoluments. De plus, aujourd'hui, Colette s'habille en civil et non pas en uniforme pour effectuer le chemin du travail.

Après l'incident, pour Colette il était très important que ses supérieurs hiérarchiques soient de son côté. Lorsqu'elle a été convoquée par le procureur pour une audition de confrontation, elle a appelé son chef de team et lui a dit : « J'ai besoin d'aide, tout de suite ». Le jour même, un avocat-conseil de l'entreprise est venu la voir et il l'a accompagnée le jour de l'audition. La protection des victimes a bien fonctionné : durant l'audition, elle et le client se sont retrouvés dans deux pièces séparées, reliées par un interphone. Le chef assistant clientèle s'est aussi proposé de participer à la confrontation. La contre-plainte du client a été rejetée et il a reçu une ordonnance pénale. Il a fait opposition à cette ordonnance pénale, mais ne s'est pas présenté à l'audience du ministère public, pas plus que son avocat (quant à Colette, elle n'a pas été convoquée). Le client s'est vu infliger une amende, une peine avec sursis, avec des frais de justice et des taxes. Les frais d'avocat pour la défense de Colette ont été imputés à l'entreprise.

Colette est contente d'avoir porté plainte pour cette menace et que le client ait été condamné. Elle est satisfaite du travail de la police et des autorités, à part l'erreur du ministère public qui a envoyé au client un document sur lequel figurait l'adresse de Colette... Lorsqu'elle a demandé à la police s'il y avait un danger, celle-ci a pu la rassurer de manière assez objective.

Après ce qu'elle a vécu, Colette en a conclu que malheureusement, les assistantes clientèle devaient être toujours bien préparées aux agressions. Il lui a semblé important que l'entreprise propose régulièrement des cours de formation à ce propos. Elle considère aussi qu'il est utile de se faire constamment des réflexions sur le sujet, comme une sorte d'entraînement mental.

Les manifestations de violence à l'égard du personnel des transports publics n'épargnent pas les guichets, comme le raconte Anael, employée de la gare de Locarno (l'un des « points chauds » du canton du Tessin) : « Heureusement, ce n'est pas quotidien et nous essayons toujours de nous aider mutuellement à gérer ces événements au sein de l'équipe. » Les CFF sont au fait de ces agressions, tant verbales que physiques, et organisent des formations afin que le personnel sache comment y répondre. Notre interlocutrice en a suivi plusieurs : « Nous apprenons à nous défendre par les mots et par notre posture, sans violence. Il s'agit de mouvements empruntés aux arts martiaux, exécutés à distance pour

se protéger, mais sans contact. Je dois dire que c'est utile et que cela fonctionne très bien dans la plupart des cas », explique-t-elle.

Il arrive malheureusement que ces techniques ne soient pas suffisantes, et Anael dit avoir été victime plus d'une fois de violences physiques : « Je m'efforce toujours d'expliquer gentiment aux clients pourquoi je ne peux pas accéder à leur demande, mais parfois, plus on se confond en explications, plus ils s'énervent. Ils se mettent alors à vous bousculer, à vous pousser, à vous agripper le bras... ». Un train annulé ou un bagage en retard suffit parfois à déclencher une réaction violente. « Ce qui fait mal, c'est de se faire insulter alors même qu'on essaie de les aider à résoudre leur problème, qui est, dans tous les cas, indépendant de notre volonté », poursuit-elle.

Comme l'explique Anael, elle et ses collègues ont tendance à laisser l'usager se défouler, dans l'espoir qu'il se calme, et à l'inviter ensuite à quitter les lieux. Conformément aux techniques qui leur ont été enseignées, ils répondent par monosyllabes : « Stop ! », « Ça ne va pas », « Je vous prie de sortir », etc. dans l'optique de faire retomber la tension. En cas de besoin, les collègues présents viennent à la rescousse : « En tant qu'équipe, nous essayons toujours de nous entraider quand un événement de ce type se produit. Le gros problème aujourd'hui, c'est que la police met trop de temps à arriver. » D'après Anael, lorsque la Police des transports est présente à la gare, l'effet dissuasif se fait sentir et la situation est plus calme. À son avis, les CFF font en sorte que le personnel puisse/sache se protéger, en lui fournissant des outils utiles, mais il arrive tout de même que les choses dérapent : « Récemment, une personne âgée s'est soudainement mise en colère. Je n'étais pas préparée parce que je ne m'y attendais pas, alors je n'ai pas pu mettre en pratique ce que j'avais appris. Le monsieur en question m'a tiré le bras et m'a insultée parce que sa valise était arrivée en retard. Cet épisode m'a secouée et j'ai eu le ventre noué tout le reste de la journée. »

Anael évoque également un autre épisode qui l'a beaucoup marquée, car elle s'est sentie vraiment en danger. Elle était alors enceinte de ses jumeaux et une cliente s'est présentée au guichet pour demander un remboursement : « elle a commencé à me bousculer et à m'insulter, elle a cassé le porte-parapluie qui était dans la salle... Nous avons réussi à la faire sortir, mais je devais accompagner les clients au guichet automatique à l'extérieur et elle me suivait à chaque fois. Ça a duré plusieurs minutes, j'étais terrifiée à l'idée qu'elle me fasse tomber et que quelque chose arrive à mes bébés. » Heureusement, la femme a fini par s'en aller, mais le sentiment de peur et d'insécurité qu'Anael a ressenti ce jour-là est resté.



En 2012, Nicolas Perrin, PDG de Cargo, qualifiait l'inauguration du terminal de Cadenazzo d'«engagement clair en faveur du transport durable par wagons complets». 2025: Cargo souhaite l'abandonner.

CFF CARGO

Ce que je pense de « G-ensis »

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Voici ce que disent les délégués des sous-fédérations du SEV, les collègues de CFF Cargo et les secrétaires syndicaux au sujet des réorganisations en cours ou planifiées sous le titre de « G-ensis ». Nous avons aussi demandé son avis à la présidente de l'association Pro Alps qui s'engage depuis des années en faveur du transfert du trafic marchandises de la route au rail.

Christian Eichenberger

Vice-président central de la sous-fédération du personnel de la manœuvre (RPV): Je suis très inquiet au sujet de l'actuelle réorganisation de CFF Cargo, qui est très différente de celles qui ont eu lieu par le passé: et Dieu sait si j'en ai déjà connu quelques-unes! Nul ne sait s'il pourra conserver son poste à l'avenir ou s'il sera victime de cette réorganisation, ce qui génère des angoisses existentielles. Pousser les clients de CFF Cargo sur la route ou dans les bras de la concurrence parce qu'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas payer le prix exigé n'est pas la bonne solution. Et que fait-on de la mise en application de la volonté exprimée par le peuple, qui souhaite transférer le trafic marchandises de la route au rail?



MARKUS FISCHER

Hanny Weissmüller

Présidente centrale de la sous-fédération du personnel des locomotives (LPV): Le démantèlement de CFF Cargo est une évolution préoccupante qui ne répond ni aux intérêts de la population ni à l'objectif à long terme consistant à transférer le trafic marchandises de la route au rail. Apparemment les réorganisations sont menées tambour battant sans prendre en compte les graves conséquences qu'elles ont sur le savoir-faire ferroviaire. Ces connaissances sont en effet un précieux trésor qui, une fois perdu, ne pourra pas être reconstitué de sitôt. Les réorganisations en cours au sein de Cargo ne débouchent pas seulement sur des



MANU FRIEDERICH

pertes d'emploi: elles menacent le savoir-faire et l'efficacité de toute l'exploitation ferroviaire. Les premières répercussions sont déjà perceptibles. La situation continuera de se dégrader si l'on ne met pas un terme à ce démantèlement.

En tant que sous-fédération LPV du syndicat SEV, nous exigeons de la direction de CFF Cargo la mise en place d'une stratégie claire qui fixe comme priorité le maintien des places de travail et du savoir-faire, et mise sur la durabilité à long terme du trafic marchandises par le rail. Nous attendons d'elle de la transparence et une meilleure prise en compte des besoins à la fois des collaborateurs et du public. Le démantèlement est-il vraiment le bon moyen d'assurer l'avenir des chemins de fer? Ne devrait-on pas plutôt investir dans l'extension et le renforcement de CFF Cargo, afin de rendre le transport de marchandises plus efficace et plus respectueux de l'environnement?

Fabio Morandi

Président de la section RPV Suisse du Sud-Est: Depuis huit ans au sein de CFF Cargo, c'est déjà ma troisième restructuration. Mes collègues et moi-même ne savons plus depuis longtemps dans quelle direction Cargo est censé évoluer. Partout en Europe les conditions-cadres sont comparables: dans chaque pays il existe un trafic routier par camions, de l'industrie et des clients. Néanmoins, presque partout le transport de marchandises par le rail est démantelé, parce qu'il ne peut guère être exploité de manière rentable. DB Cargo mène une politique d'austérité massive, et des chemins de fer comme DSB ou NS ont largement renoncé à leur réseau de trafic de marchandises par wagons complets. Ils ne desservent plus que les gros clients ou les transports de transit. Partout, on procède à des redimensionnements. La Suisse est le seul pays où le message est: on va y arriver et on pourra gagner de l'argent. Cela reste une utopie.

Ce dont nous aurions grand besoin, c'est d'un objectif clair fixé par la direction, lié à un plan directeur réaliste sur la manière d'atteindre cet objectif. À l'heure actuelle, les collaborateurs ne se sentent ni valorisés ni recherchés. Ils ont plutôt l'impression d'être le problème auquel il faut trouver une solution. Dans les locaux où l'on fait la pause j'entends fréquemment dire que les collègues plus jeunes passent au privé, parce qu'un emploi au sein de Cargo n'est plus perçu comme



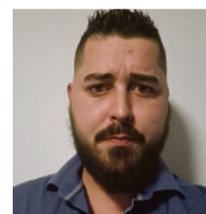
LDD

fiable et orienté vers l'avenir. Les perspectives sont peu claires, surtout pour la relève: nul ne sait s'il ne sera pas muté sous peu dans une autre équipe, sur un autre lieu de travail lointain, voire affecté à une autre fonction certes «raisonnable» du point de vue de la CCT, mais qui constitue pour l'entourage personnel un fardeau est considérable.

Il manque de possibilités de perfectionnement: un mécanicien Ai40 ne peut pas faire un B100, et un B100 ne peut pas suivre une formation B. Se pose cette question: comment CFF Cargo entend-il attirer de nouveaux collaborateurs motivés sans aucune perspective?

Vincent Bovier

Délégué de la section TS Romandie à l'assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel du service technique (TS), mécanicien B100 et formateur Cargo/Infra: Les réorganisations en cours chez Cargo génèrent une forte incertitude parmi les collaborateurs. La redéfinition des rôles, la perte de repères et la crainte d'une évolution non souhaitée des postes déstabilisent le quotidien et peuvent nuire à la motivation et à l'engagement. Lorsque la communication fait défaut, ces changements accentuent les tensions internes et renforcent l'impression d'une «réorganisation permanente», ressentie depuis de nombreuses années. Les restructurations répétées ont également entraîné des déficits d'effectifs récurrents, alourdissant la charge de travail des personnes restantes et provoquant un stress constant. Mes attentes envers la direction sont les suivantes: assurer une communication claire, régulière et transparente sur la vision, les priorités, les étapes et les bénéfices attendus des réorganisations, afin de redonner du sens. Veiller à préserver la cohésion sociale en valorisant le travail accompli, en reconnaissant les compétences et en maintenant un climat de confiance. En résumé, j'attends une direction à la fois visionnaire, proche du terrain et attentive aux collaborateurs.



LDD

Ewald Berchtold

Membre de la LPV Ticino, mécanicien de loc B à Bellinzzone: Durant mes 35 ans d'activité en tant que conducteur de loc au Gotthard, j'ai assisté à un déclin continu du transport de marchandises aux CFF.

Avec l'instauration du libre accès, ils ont d'abord perdu des transports au profit d'autres chemins de fer. Ensuite, il y a quinze ans, le trafic de marchandises national a été séparé du trafic international, ce qui a renchéri la production. Dans un premier temps, les mécaniciens de loc ont fait l'objet d'échanges à l'échelle nationale et internationale, mais depuis deux ans, il n'y a plus guère de collaboration. De plus, on a réparti les trains nationaux en deux catégories: avec ou sans accouplement automatique numérique, ce qui a rendu encore une fois la production plus compliquée. Et voilà que les huit paires de trains quotidiens dont CFF Cargo s'occupait jusqu'ici pour DB Cargo seront supprimées à la fin de l'année, ainsi que la plupart des trains de transport combiné à partir de Cadenazzo et de Lugano Veduggio. Avec pour conséquence la perte d'autres revenus marginaux et d'autres synergies. Quant au transport de marchandises par wagons complets (TWCI), il continue de se réduire comme peau de chagrin en raison de la hausse des prix. Si les chemins de fer entendent rester concurrentiels, ils doivent impérativement maintenir une certaine offre et un certain volume, sinon la spirale descendante les conduira à la mort. N'oublions pas que Cargo a reçu des instances politiques le mandat de transférer le trafic des marchandises de la route au rail et qu'il n'est pas tenu de présenter tout de suite des chiffres noirs. Avant l'ère Muhm, nous étions pauvres, mais nous avions des clients. Aujourd'hui nous perdons nos clients et nous faisons faillite.



LDD

Philipp Hadorn

Secrétaire syndical et responsable du team Cargo au SEV: Cargo opte donc de nouveau pour une

Discussions avec le conseiller fédéral Albert Rösti

Après la prise de parole de collaborateurs Cargo en présence d'Albert Rösti lors du congrès du SEV et d'autres événements attirant l'attention sur les risques encourus par CFF, deux discussions ont eu lieu sur ce thème difficile avec le conseiller fédéral et son équipe. Ce qui montre que le Conseil fédéral et l'OFT sont conscients de la gravité de la situation.

stratégie réactive.

Les responsables ont changé, mais les idées demeurent : simplifier la production, abandonner les prestations qui ne couvrent pas les coûts, tenter de répercuter les coûts sur les clients. Le propriétaire aussi choisit la voie réactive : injecter à nouveau des fonds et rattacher l'opération à l'exigence que l'affaire devra fonctionner de manière financièrement autonome dans quelques années. Et les CFF semblent suggérer à Cargo de se focaliser sur les tâches rentables qui relèvent des grandes entreprises. L'OFT semble caresser l'idée d'une concurrence, dans un marché qui ne pourra jamais autoriser une innovation durable par ses propres moyens. Franchement : la rentabilité dans le transport de marchandises par wagons complets isolés ne sera jamais possible. Il est pourtant la clé de voûte de toute politique de transfert fructueuse de la route au rail, et il se trouve qu'une majorité de la population souhaite voir les marchandises disparaître le plus loin possible de nos routes. Encadré par des dispositions de transfert légales, le prix se devra d'être équitable, et les coûts devront être indemnisés. Renoncer aujourd'hui déjà de manière précipitée à des (infra)structures, des offres et un savoir-faire existant constituerait une perte irréversible pour les collaborateurs, la logistique, la politique des transports et l'environnement.

Thomas Giedemann

Secrétaire syndical responsable de Cargo au Tessin.

G-ensis est un projet mené de manière improvisée, vis-à-vis du personnel et des clients. Prenons l'exemple du terminal de Cadenazzo. En mai, sa fermeture est annoncée pour cause de non-rentabilité, alors que l'installation est saturée et que le personnel se met en quatre pour satisfaire les clients. La Poste, qui y base la logistique liée au centre de traitement voisin. Les clients apprennent la nouvelle par la presse. Quelques semaines plus tard, il est annoncé que la cession de Cadenazzo à des particuliers est en cours de négociation. Et que pourraient-ils faire de mieux ? Rien, simplement leur personnel n'est pas soumis à la CCT CFF, ce qui, aux yeux de la direction de Cargo, est un luxe. CFF Cargo refuse des transports, comme ceux liés aux travaux du 2^e tube autoroutier du Saint-Gothard, sans penser aux conséquences pour le personnel. Des mécaniciens du Tessin se retrouvent sans travail ? Pas de problème, ils peuvent déménager au nord des Alpes, où il y a une pénurie de personnel. Les CFF ne cessent de répéter qu'ils respectent la CCT. Et comment pourrait-il en être autrement ? Mais aujourd'hui, une responsabilité sociale supplémentaire est exigée.



© MANU FRIEDERICH

Patrick Kummer

Vice-président du SEV, directeur de la communauté de négociations face aux CFF.

La situation de Cargo montre clairement à quel point les conditions cadre dans le transport des marchandises par le rail sont délicates. Les responsables politiques se doivent de les façonner de telle sorte que le transport des marchandises par le rail en sorte renforcé, et que son rôle économique et écologique reste garanti.

La protection des collaborateurs est au centre des préoccupations du SEV. La CCT offre de la sécurité dans une branche qui se trouve confrontée à de profondes mutations. Nous voyons avec inquiétude que ce démantèlement provoque la perte d'un précieux savoir-faire, mais ruine aussi une bonne partie de la fierté professionnelle qui a longtemps caractérisé les collègues de Cargo. Or, le savoir-faire et la fierté sont indispensables pour assurer l'avenir prospère d'une entreprise.

En Suisse, le transport de marchandises par le rail – donc aussi Cargo – doit avoir une perspective. Les milieux politiques ainsi que l'entreprise portent conjointement cette responsabilité : les places de travail et le savoir-faire doivent être protégés, les collaborateurs doivent être renforcés et l'avenir du trafic marchandises par le rail doit être assuré.



© CHANTAL FISCHER

Nara Valsangiacomo

Présidente de Pro Alps.

Les CFF entendent réduire de manière drastique le transport des marchandises par le rail en Suisse : l'autoroute ferroviaire (RoLa) est mise prématurément à l'arrêt, plusieurs terminaux du transport combiné ont été fermés et même le TWCI est sur le point d'être massivement démantelé. Cela signifie qu'à l'avenir il y aura encore plus de marchandises transportées par la route en non par le rail : un véritable scandale ! Jusqu'à présent, les milieux politiques restent les bras croisés devant la situation. Il manque une vision à long terme ; le Conseil fédéral et le parlement bafouent le mandat constitutionnel qui veut qu'on protège les Alpes avant de protéger le trafic. Comme Tessinoise, je m'inquiète des répercussions dramatiques sur notre canton et sur le Mendrisiotto. Il risque en effet d'y avoir une recrudescence massive du trafic des poids lourds dans une région déjà fortement impactée, et une perte considérable de places de travail. Le 29 août, nous avons protesté contre cette coupe sombre des CFF, envoyant un signal clair. Il est grand temps d'agir, afin que les Alpes ne soient pas envahies par un flot supplémentaire et ininterrompu de camions !



© MANU FRIEDERICH



© MONIKA FLUCKIGER

Matthias Hartwich au Tessin le 29 août

Le président du SEV lors de la manifestation CFF Cargo organisée à Mendrisio : « la démarche d'aujourd'hui n'est pas facile. Il ne s'agit plus "seulement" de sauver des emplois, même si cela reste crucial. CFF Cargo argue que les dispositions de la CCT sont appliquées. C'est vrai, mais c'est normal. Nous sommes en droit d'attendre plus d'une société qui nous appartient à tous, notamment en termes de respect et de responsabilités. La Suisse vise depuis longtemps le transfert du transport de marchandises de la route au rail et nous craignons que les décisions de CFF Cargo ne produisent l'effet inverse. Il est prévu de réduire l'offre et d'augmenter les tarifs du trafic de wagons isolés et certaines prestations du trafic combiné seraient purement et simplement supprimées sans recherche d'alternative. Cette évolution est jugée particulièrement préoccupante pour le Tessin. Comme le soulignent nos collègues, CFF Cargo perd les capacités stratégiques nécessaires pour assurer de nouveaux ces trafics. »

La politique et la direction de CFF Cargo se renvoient la balle, et CFF Cargo dit : « Nous devons devenir autonomes, cela n'ira pas sans économies d'échelle – et le transfert n'est pas



© VERONICA GALSTER

notre mission, nous ne sommes pas un service public ». La politique dit : « Nous avons alloué beaucoup d'argent à CFF Cargo, maintenant ça suffit ». Le SEV, quant à lui, dit : « Pour nous, pour le Tessin et surtout pour le personnel, peu importe qui est le "coupable" : ces décisions sont mauvaises et nous exigeons un changement de cap – pour le Tessin, le transfert et l'avenir du trafic marchandises et la pérennité des emplois. »

MANIFESTATION À MENDRISIO

Du Tessin, colère et résistance

Veronica Galster. Le vendredi 29 août à Mendrisio, même le ciel semblait crier sa révolte contre la politique de démantèlement de CFF Cargo. Toutefois, les nuages noirs et l'alerte de niveau 3 pour orages violents émise par MétéoSuisse n'ont pas empêché plus de 300 personnes de se rassembler en signe de protestation contre la décision de CFF Cargo d'abandonner les deux terminaux tessinois, la suppression de 40 emplois dans le canton et le risque concret de voir déferler des dizaines de milliers de camions supplémentaires sur les routes tessinoises. Partis de la gare, les manifestants regroupés derrière la banderole « No allo smantellamento di FFS Cargo / Non au démantèlement de CFF Cargo » du syndicat SEV ont rejoint le marché couvert sous la pluie. Là-bas, avec une attention soutenue, dans un silence rompu par quelques applaudissements, ils ont écouté chaque intervenant avec le sérieux et la vive inquiétude que soulève la question au Tessin.

Le cortège n'était pas constitué de « têtes brûlées auxquelles il est préférable de ne pas se mêler », selon la formule du PDG des CFF exprimée la veille de l'événement à Matthias Hartwich, président du SEV. C'est au contraire un front syndical uni et complet qui a défilé, composé de personnalités politiques de toutes tendances, de citoyennes et de citoyens, et de membres du personnel ferroviaire. Ces derniers ont pris la parole en premier, relayant la consternation causée par l'énigme réorientation de CFF Cargo : « Les manœuvres qui, après des décennies de dur labeur physique, ont exercé par tous les temps, sont tout d'un coup considérés comme une charge inutile. Le personnel administratif, qui a déployé des efforts considérables pour répondre aux besoins des clients les plus fidèles au transport ferroviaire, se retrouve maintenant face à un directeur qui impose à ces mêmes clients de choisir entre une hausse vertigineuse des prix et le passage au transport routier. Les techniciens d'atelier, qui se sont spécialisés au fil des ans dans l'entretien des locomotives les plus modernes en circulation, notamment celles de compagnies fer-

roviaires et de propriétaires privés, générant ainsi de précieux revenus, s'entendent aujourd'hui dire que la priorité doit être donnée au parc de véhicules de CFF Cargo, qui est fortement revu à la baisse », a expliqué sur l'estrade Alan Tettamanti, vice-président de la LPV Tessin. Il a également souligné les craintes des machinistes par rapport aux 40 emplois amenés à disparaître pour lesquels, si l'on en croit les CFF, des solutions auraient été trouvées. Or de nombreux points restent flous.

Du côté de la direction syndicale, Matthias Hartwich, président du SEV, s'est également rendu au Tessin pour l'occasion. Il a réaffirmé que si CFF Cargo déclare respecter les procédures prévues par la CCT, c'est le minimum attendu, et non une faveur qu'elle fait au personnel : « Nous attendons plus de responsabilité et de respect de la part d'une entreprise cofinancée par l'argent public et qui nous appartient donc à tous », a-t-il déclaré (voir encadré pour l'intégralité de son discours).

Pierre-Yves Maillard, président de l'USS, était également sur place et s'est dit impressionné par la mobilisation et la combativité tessinoises, bien que surpris qu'aucun conseiller d'État ne soit présent. Selon lui, « il serait bon que Vincent Ducrot passe quelques jours avec les cheminots dans l'un des terminaux touchés par la réorganisation. Parce que pour comprendre la situation, il faut savoir écouter et, souvent, si le personnel est contre une restructuration, c'est le signe qu'elle est mauvaise. »

Nara Valsangiacomo, présidente de Pro Alps, a également pris la parole pour attirer l'attention sur le fait que les CFF minimisent l'impact de la réorientation stratégique en matière de trafic de marchandises, laquelle générera un report important de trafic poids lourds sur la route. Elle a aussi critiqué la trop faible taxation de 90 % des camions qui traversent la Suisse, car ils entrent dans la catégorie de redevance sur le trafic poids lourds la moins chère. Si la stratégie de transfert des marchandises de la route au rail doit être revue, cette façon laisse à désirer.



© VERONICA GALSTER

ANGLE DROIT

Soins prodigués à des proches malades. Congé ?

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

Qui ne connaît pas cela : au milieu de la nuit, des toux et des étouffements retentissent dans la chambre des enfants. Malgré toutes les inquiétudes et les tracas organisationnels, nous savons que nous avons le droit de rester à la maison et de nous occuper de notre enfant malade. Mais qu'en est-il lorsque le ou la partenaire ou les parents tombent malades et ont besoin de soins ?

1. Fondements juridiques

Depuis la révision du Code des obligations (CO) et de la Loi sur le travail (LTr) dans le cadre de la mise en œuvre des réformes de la politique familiale (en vigueur depuis le 1er janvier 2021), il existe un droit légal à un congé payé pour s'occuper de proches malades.

- L'art. 329h du CO régit le droit aux congés pour s'occuper de proches qui ont des problèmes de santé.

2. Conditions requises

Un/e employé/e a droit à un congé lorsque :

- un proche parent (par exemple, conjoint, partenaire enregistré, concubin, enfant, parents, beaux-parents, frères et sœurs) est concerné et
- qui souffre d'un problème de santé qui nécessite une prise en charge,
- la prise en charge est prodiguée gratuitement et personnellement par l'employé-e.

3. Durée du congé

- Chaque cas de maladie donne droit à un maximum de trois jours de congé rémunéré.

- Le droit total est limité à dix jours par année.

4. Réglementation spéciale : prise en charge d'un enfant gravement malade

En plus du congé d'assistance général, il existe un droit particulier conformément à l'art. 329i CO :

- les parents ont droit à un congé d'assistance pouvant aller jusqu'à 14 semaines s'ils doivent s'occuper d'un enfant souffrant d'un grave problème de santé.
- Ce congé peut être pris dans un délai de 18 mois.
- Le droit au salaire est assuré par le régime des allocations pour perte de gain (APG).

5. Rapport avec le devoir d'assistance et de loyauté

Les dispositions concrétisent l'équilibre entre :

- l'obligation de travailler et le devoir de loyauté de l'employé-e d'une part,
- et le devoir d'assistance de l'employeur (art.328 CO) d'autre part.

6. Conséquences en cas de refus

Si l'employeur refuse d'accorder le congé d'assistance garanti par la loi, il enfreint le droit impératif. L'employé-e peut :

- obtenir par voie de justice l'exemption de travailler,
- en cas de refus persistant, envisager éventuellement une démission immédiate pour motif grave (art. 337a CO).

Selon les dispositions de la CCT, des délais plus longs peuvent également être possibles.

Nous pouvons donc rester à la maison et prendre soin des nôtres. Mais là encore, la prise en charge ne peut durer que tant qu'il n'existe pas d'autres solutions et qu'elle est réellement nécessaire d'un point de vue médical. Une discussion ouverte avec le ou la supérieur-e hiérarchique vous aidera à trouver le juste équilibre.

COMITÉ

La nouvelle présidence à l'œuvre



Suisse s'engage pour qu'Israël protège la population et que les personnes aient accès à l'aide humanitaire. Il est également précisé dans sa lettre que la Suisse exige la libération inconditionnelle des otages détenus par le Hamas. Le coordinateur responsable réaffirme en outre que la Suisse considère la solution des deux États comme la seule approche réaliste pour parvenir à une paix juste et durable, conformément au droit international.

Budget 2026

L'administrateur des finances, Aroldo Cambi, présente le budget 2026 du SEV. « Nous avons durablement amélioré l'évolution de notre effectif ces dernières années. Mais nous devons rester vigilants, car nous constatons toujours une légère baisse des recettes provenant des cotisations des membres ». Grâce à de bons résultats, les finances du SEV sont équilibrées. Malgré des taux d'intérêt très bas, les perspectives financières sont également bonnes. Le SEV table même sur un léger bénéfice en 2026. Le comité approuve le budget à l'unanimité.

Les autres membres de la direction syndicale présentent les thèmes d'actualité qui préoccupent le SEV en ce moment. Parmi ceux-ci figure notamment la situation difficile chez CFF Cargo Suisse, en particulier au Tessin. Matthias Hartwich explique qu'après la séance, il se rendra à Mendrisio pour participer à une manifestation contre les coupes prévues chez CFF Cargo Suisse. Il rend compte des échanges qu'il vient d'avoir avec des collègues européens. Pratiquement partout en Europe, le transport ferroviaire de marchandises est sous pression. Il faut donc se battre également au niveau européen pour que le transfert de la route vers le rail se poursuive.

Le comité décide de laisser la liberté de vote sur les projets qui seront soumis au vote le 28 septembre (suppression de la valeur locative et e-ID). Enfin, le comité approuve une révision du règlement du personnel du SEV. Il approuve également la création d'une nouvelle section VPT Stadtbuss Winterthur (SBW).

Michael Spahr. C'est sous la houlette de la nouvelle présidence et vice-présidence que s'est tenue la première séance du comité. René Schnegg (président) et Hanny Weissmüller (vice-présidente) ont mené avec assurance la réunion du 29 août 2025, première rencontre des membres du comité depuis le congrès.

Le congrès a également été au centre des discussions. Rétrospectivement, les membres du comité se sont déclarés satisfaits du déroulement. Quelques propositions d'amélioration ont été formulées et devraient être mises en œuvre lors du congrès 2029. « Nous devons être fiers de nous et pouvons nous montrer un peu plus confiants vers l'extérieur, par exemple face aux médias », a relevé de façon critique René Schnegg. Comme le congrès n'a plus lieu que tous les quatre ans, le SEV organise désormais une assemblée des délégués chaque année. La première d'entre elles se tiendra le 11 juin 2026. Le lieu sera fixé lors de la prochaine séance.

Le président de la VPT, Gilbert D'Alessandro, revient sur la lettre que la VPT a adressée au Conseil fédéral à l'issue du congrès. Dans ce courrier, la VPT a appelé le Conseil fédéral à s'engager pour la protection de la population à Gaza. Depuis lors, il a reçu une réponse du Secrétariat d'État compétent. Le coordinateur responsable y confirme que la Suisse participe activement aux efforts diplomatiques visant à résoudre le conflit. En effet, la

ENQUÊTE SANTÉ BUS

Votre voix compte, participez !



indique où vous en êtes et vous amène à la bonne page chaque fois que vous vous y connectez.

Une autre nouveauté : TRAPHEAC teste en ce moment l'intérêt de vous livrer un rapport avec vos résultats individuels au questionnaire d'inclusion. Certains participants ont reçu l'information de comment accéder à ce rapport. Ce rapport a été conçu suivant les préférences exprimées par les 10 conducteurs-trices partenaires de TRAPHEAC.

Enfin, l'équipe de TRAPHEAC a trouvé des fonds additionnels pour offrir de nouveau un **bon de 25 francs** à ceux et celles qui remplissent le questionnaire de suivi **avant le 18 octobre 2025**. Les paiements vont commencer dès le 3 octobre. Trois bonnes raisons donc pour vous connecter et participer à cette étude que nous menons ensemble pour vous sur www.trapheac.ch/fr/participer

Il est utile de souligner que cette étude amènera des changements positifs seulement si vous y participez massivement et durablement. Pour l'instant c'est loin d'être le cas et il est temps de réagir. Nous serons heureux-euses de vous montrer bientôt tout ce que cette étude combinée à l'action syndicale a permis de changer en seulement un an depuis son démarrage. Chaque voix compte ! Participez !

SWISS TECHNIK

Groupe de travail: accord sur un modèle de travail posté

Markus Fischer. Swiss Technik aura besoin d'un nouveau modèle de travail de nuit à partir de 2026, car le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) ne souhaite plus prolonger son autorisation spéciale pour le modèle actuel 5:5, qui prévoit 50 heures de travail de nuit sur cinq jours, pour des raisons de protection de la santé. C'est pourquoi, depuis le printemps, des représentants de Swiss et du personnel ont formé un groupe de travail afin de trouver une nouvelle solution conforme à la loi et répondant également aux besoins du personnel.

Le modèle 5:5 actuel – 5 jours de travail, 5 jours de congé – permettait au personnel spécialisé, recruté dans toute l'Europe, de disposer de suffisamment de temps pour se reposer et mener une vie sociale et familiale. Une enquête menée en juillet par SEV-GATA auprès des collaborateurs concernés montre que le maintien du rythme 5:5 est la priorité absolue pour la grande majorité d'entre eux, devant le maintien du salaire en 2^e position et la suppression des jours supplémentaires en 3^e position. Jusqu'à présent, les collaborateurs travaillant selon le modèle 5:5 doivent en principe

effectuer 8 jours supplémentaires, qui peuvent toutefois être évités en renonçant à une partie de leur salaire ou à des jours de vacances.

Après plusieurs ateliers et de nombreuses discussions, les représentant-es du personnel et de Swiss au sein du groupe de travail se sont mis d'accord au début du mois sur un nouveau modèle pour les équipes de nuit permanentes, qui doit encore être approuvé par les collaborateurs concernés de Swiss Technik aux aéroports de Zurich et de Genève. SEV-GATA organisera un vote en ligne sur la proposition de solution auprès des départements TMH et TMG et informera au préalable les collègues sur place : les 21 et 22 septembre à partir de 19h30 dans la salle de pause à Zurich et le 26 septembre à partir de 19h dans la salle de pause à Genève. Il est prévu de maintenir le modèle 5:5 avec 10h par nuit, mais avec de nouveaux horaires, d'augmenter la prime de nuit de 10 à 20% et de porter le nombre de jours supplémentaires de 8 à 10, ceux-ci pouvant désormais être effectués en partie sous forme de jours de formation pour préparer les examens de licence.

JOURNÉE DES PENSIONNÉ·ES VPT

Sur la reine des montagnes



Photo de groupe au Rigi: les retraité·es de la VPT.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 11 septembre, les pensionné·es de la sous-fédération SEV-VPT se sont retrouvés au restaurant Rigi-Kulm, sur le Rigi. 120 militant·es du SEV ont échangé leurs points de vue et savouré un délicieux repas. Les orateurs ont souligné l'importance des retraités pour le SEV.

«Merci d'être venus. Surtout: merci pour tout ce que vous avez accompli. Car vous n'avez pas simplement travaillé – vous avez fait fonctionner les transports publics avec un engagement total. Vous les avez fait vivre, les avez défendus et transmis.» C'est par ces mots que Gilbert D'Alessandro, président central de la VPT, a souhaité la bienvenue aux personnes présentes.

«Vous avez vécu des tours impossibles, des horaires de travail à toute heure du jour et de la nuit, de la grêle à cinq heures du matin sur le quai, des appels qui arrivaient toujours au pire moment. Malgré tout, vous étiez là. Fiables. Engagés. Sans vous, les transports publics ne seraient pas ce qu'ils sont aujourd'hui. Ce que je tiens particulièrement à saluer aujourd'hui, c'est votre engagement syndical. Car vous n'avez pas seulement conduit, réparé, organisé. Vous vous êtes battus» a souligné Gilbert D'Alessandro.

«Vous avez créé, structuré et rempli de vie le SEV et la VPT – souvent dans des conditions guère confortables. Vous avez participé à toutes les actions, à tous les débats. Et vous avez posé les bases de ce syndicat fort, respecté et influent que nous sommes aujourd'hui.» À la fin de son exposé, Gilbert D'Alessandro remercie le comité de la branche des pensionné·es de la VPT, Danièle Dachauer et Eric Russi, ainsi que le secrétaire syndical Toni Feuz qui ont organisé cet événement au Rigi.

Une montagne riche en histoire(s)

En 1871, le premier chemin de fer de montagne d'Europe était inauguré: le Vitznau-Rigi-Bahn, qui circule encore aujourd'hui. De nombreux collègues se sont déjà retrouvé·es avant le trajet, ils ont traversé le lac des Quatre-Cantons en bateau ou sont venu·es en bus et en train. On sent la cohésion qui règne entre ces membres syndiqués de longue date. L'ambiance sur la «Reine des montagnes», le Rigi, est très bonne, malgré le brouillard et une visibilité réduite.

Dans son allocution, Matthias Hartwich, président du SEV, aborde l'histoire du chemin de fer du Rigi, mais aussi la cohésion syndicale.

Trois jours pour Mark Twain

«Le célèbre écrivain américain Mark Twain décrivait déjà son voyage sur le Rigi, qu'il n'a toutefois pas effectué en train, mais à pied», raconte Matthias Hartwich en lisant quelques lignes du livre «Un vagabond à l'étranger» («A Tramp Abroad») publié en 1880. Ce texte satirique décrit les efforts déployés par l'écrivain pour gravir le Rigi. Il a fallu trois jours et demi à Mark Twain, explique Matthias Hartwich. «Grâce à vous, grâce au travail infatigable du personnel des transports, il est aujourd'hui beaucoup plus facile et plus rapide de se rendre au Rigi.»

La nouvelle vice-présidence, Barbara Keller et Pablo Guarino, participe pour la première fois à une grande manifestation de la VPT. La nouvelle vice-présidente Barbara Keller prend la parole en premier et aborde le thème des retraites: «Il est important que nous, les syndicats, nous soyons battus pour la 13^e rente AVS. Et il est important que nous veillions à ce que les caisses de pension soient solides et qu'elles fassent profiter leurs assuré·es des gains qu'elles réalisent. Malheureusement, notre système de rentes fait régulièrement l'objet d'attaques. Il est donc d'autant plus important que nous restions solidaires en tant que syndicat et que nous nous engagions pour le maintien de la prévoyance vieillesse. Il est inadmissible d'avoir travaillé toute sa vie et, une fois à la retraite, de peiner à joindre les deux bouts.»

La solidarité ne s'arrête jamais

Le nouveau vice-président Pablo Guarino souligne également que la solidarité syndicale ne s'arrête pas à la retraite: «Une expérience vécue il y a quelques années m'a particulièrement touché: à Genève, les collègues des Transports publics genevois se sont mis en grève. Par conséquent, les retraités se sont joints à eux et ont grillé des saucisses pour les grévistes. C'est ainsi que nous démontrons la cohésion syndicale.»

Après un délicieux repas, les 120 membres retraité·es de la VPT et leurs invités ont posé pour une grande photo de groupe sur la terrasse du restaurant. Et voyez-vous, le brouillard s'est dissipé, dévoilant l'exceptionnel panorama des montagnes de la Suisse centrale.

USS

Rattrapage salarial

USS. L'Union syndicale suisse (USS) et ses fédérations exigent des augmentations générales de salaire de 2% à 2,5% pour 2026. L'économie suisse se porte bien dans de nombreux secteurs. 99% des salarié·es ne sont pas directement concernés par les droits de douane américains. Depuis des années pourtant, les salaires n'ont pas suivi l'évolution économique.

Tandis que la productivité progressait de 11%, les salaires réels de nombreuses personnes ont stagné. Corrigés du pouvoir d'achat, ils ne sont guère plus élevés qu'en 2015 dans de nombreuses branches. Le besoin de rattrapage est considérable.

Des augmentations générales de salaire de 2% à 2,5% s'imposent. Les entreprises en ont les moyens, leur situation est globalement bonne. Dans certains secteurs, comme celui des banques ou des transports (SEV), les syndicats de l'USS exigent jusqu'à 3% afin de compenser l'inflation attendue, d'amortir socialement la hausse des primes d'assurance-maladie et de garantir une augmentation réelle des salaires.

NOUVELLE TÊTE

Aline, 47 cordes à son arc !

Yves Sancey. Aline Zuber a commencé à travailler au SEV le 1^{er} mai avec une sortie terrain organisée par le comité SEV-TL et un défilé syndical à Genève. Comme secrétaire syndicale, elle remplace Pablo Guarino devenu vice-président. À la suite d'une petite réorganisation des dossiers, elle s'occupe des tl, du leb, des VMCV et de l'aéroport de Genève (Swissport, Vebego, ISS et Equans). Elle travaille à 80%. Cette Genevoise de 31 ans a grandi et fait ses études à Genève. Après un Bachelor à l'UNIGE, elle a poursuivi ses études avec un master d'histoire internationale à l'Institut de hautes études internationales et du développement (IHEID) conclu fin 2020 par un travail sur le passé colonial de la Suisse. Elle a exercé ensuite divers mandats dans la recherche et, en parallèle, elle a travaillé aux archives historiques du CICR. Active

politiquement et militante bénévole dans un certain nombre d'associations, elle a voulu être plus proche des gens et du terrain en bifurquant vers le syndicalisme.

De 2022 à 2025, elle a donc été secrétaire syndicale au SSP de Genève en charge des secteurs enseignement, hautes écoles et de la commission féministe. Son bureau dans les locaux de la CGAS étant au même étage que ceux du SEV, Aline a pu voir la bonne organisation du syndicat avec un comité et une secrétaire syndicale très actifs. Le bon taux de syndicalisation et le rapport de force qui en découle l'impressionnent.

Quand elle voit l'annonce, elle pose sa candidature. Le taux d'engagement lui convient également mieux. Après quatre mois au SEV, Aline a eu la confirmation de la bonne organisation des sections.



YVES SANCEY

«Je me plais beaucoup au SEV», dit-elle. «Cela n'empêche pas bien sûr que certains dossiers restent compliqués, comme partout. Cela reste un métier exigeant avec des employeurs qui ont une vision du dialogue social parfois un peu unilatérale. Dans nos secteurs, les conditions de travail déjà pénibles ont tendance à se détériorer et une certaine souffrance au travail s'exprime, de façon individuelle ou collective.» Pour Aline, ce qui est au centre du syndicalisme, c'est le rapport de force. C'est la seule façon de faire entendre les intérêts des travailleurs, mais il faut sans arrêt le construire et le renouveler sur le long terme. «Nous avons une base très bien organisée au SEV et cela est très positif. Cela demande néanmoins de penser l'action de façon collective et ce n'est pas toujours simple d'avancer ensemble au même

rythme pour garder une unité qui fait notre force», explique Aline. Dans les dossiers individuels, pour elle, il faut être à l'écoute, effectuer un travail d'accompagnement et de conseil et un suivi pour soutenir des collègues dans des situations parfois difficiles. Ces dossiers permettent parfois de mettre à jour des points qui méritent d'être clarifiés ou modifiés dans les CCT qu'elle négocie.

En dehors du travail, Aline trouve un espace de respiration dans la harpe avec laquelle elle compose des morceaux ou joue des compositions. «Pour bien jouer, il faut totalement se vider la tête pour se connecter à l'instrument et ses 47 cordes.» Elle aime beaucoup dessiner, au crayon et un peu à la peinture. Des dessins plutôt oniriques. Elle aime aussi les balades. D'autres engagements militants lui donnent aussi de l'énergie.

CAISSE DE PRÉVOYANCE TPG

Victoire syndicale, échec du projet de loi!

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Genève · Depuis plus d'une année, le SEV se mobilisait aux côtés du Cartel intersyndical de la fonction publique afin d'empêcher une hausse des cotisations à la caisse de pension pour les nouveaux employé-es des TPG. Le Conseil d'État voulait modifier la répartition de la cotisation des caisses de pensions en défaveur du personnel. Portée par le SEV, la mobilisation a payé en obtenant le veto du Grand Conseil.

Le Conseil d'État genevois entendait économiser 14 millions de francs pour 2024-2027 en inscrivant, dans le plan financier quadriennal de l'État, une modification de la répartition des cotisations de cinq caisses de pensions de l'État et du secteur parapublic, dont celle du personnel des tpg. Raté : vendredi 29 août, le Grand Conseil a refusé ces projets de loi à l'unanimité et sans débat.

Attaque contre la solidarité

La répartition en reste, donc, à un tiers pour l'employé et deux tiers pour l'employeur. La droite parlementaire souhaitait augmenter la part employé-e de 29 à 42% (58% pour l'employeur), mais uniquement pour les nouveaux collaborateurs-rices, soit une perte de salaire net moyenne de plus de 2%. Le SEV s'est toujours opposé à ce type d'attaque contre la solidarité des salarié-es : à travail égal, salaire égal!

Annoncée il y a une année (cf. *journal du SEV*, n°9/2024), cette mesure d'économies au détriment du salaire net des nouveaux entrants avait provoqué une levée de boucliers au sein des syndicats. Le projet concernait les caisses des fonctionnaires (CPEG), des tpg, de la police et du pénitentiaire, et celles couvrant le Conseil d'État et la Cour des comptes. Pour

les nouveaux employé-es des tpg par exemple, la perte de revenu aurait été de 170 francs par mois et par personne.

Projet non conforme au droit supérieur

La constitution de deux catégories d'assuré-es au sein des caisses s'est avérée contraire au droit, comme l'avait argumenté avec force le SEV lors de ses rencontres avec les partis politiques présents au Grand conseil (excepté le MCG). Comme le relève *La Tribune de Genève*, l'Autorité cantonale de surveillance des fondations et des institutions de prévoyance a en effet estimé que le projet n'était pas conforme au droit supérieur.

Mobilisation payante

En plus de cette division injuste du personnel et d'une atteinte au pouvoir d'achat, le SEV dénonçait une mesure qui pouvait conduire à une baisse de l'attractivité des tpg alors que la région a déjà des difficultés de recrutement, notamment dans les ateliers. Réuni en assemblée, le personnel tpg avait exprimé son opposition, appelant à un rassemblement devant le Grand conseil.

Enfin, l'augmentation du taux de cotisation des employé-es aurait menacé l'équilibre financier de la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des TPG (FPTPG) et nécessité, à terme, des mesures d'assainissement que l'ensemble du personnel, ancien comme nouveau, aurait dû payer.

Après des rencontres avec les partis politiques, le rassemblement devant le Grand Conseil et une audition devant la commission des finances, la lutte a porté ses fruits. Le 29 août, la majorité du Grand Conseil a finalement refusé ce projet de loi. « La mobilisation, organisée par le SEV, a permis d'obtenir cette victoire face aux volontés d'économie et la démagogie des partis de droite! » conclut le SEV.

COURRIER DE LECTEUR

Le fondement du syndicalisme



Gilbert D'Alessandro,
président central VPT

Une question fondamentale est : le syndicat doit-il uniquement se consacrer aux conditions de travail ou doit-il aussi défendre les droits humains?

Le syndicat et historiquement et philosophiquement un mouvement de défense des droits humains. Les droits humains ne s'arrêtent pas à l'entreprise ou à son lieu de travail. Il englobe la dignité, la sécurité, la liberté et la justice dans toutes les sphères de la vie. S'engager pour l'humanitaire et la paix, c'est élargir naturellement et historiquement un champ d'action syndical. La solidarité internationale est une valeur fondatrice du syndicalisme. Il faut s'en souvenir.

Le syndicalisme repose sur le principe de la solidarité. S'impliquer dans les causes humanitaires ou pour la paix, c'est exercer la solidarité au-delà des frontières en particulier lors de victimes de conflits ou de persécutions. Un syndicat qui agit pour la justice et la paix incarne concrètement ces valeurs et renforce sa légitimité morale. Face aux guer-

res et au génocide ou à la famine, le silence équivaut à renier nos valeurs.

Conscient de notre liberté sociale et humaine, je dis bien humaine, nous avons le devoir historique et moral de nous mobiliser ceci au nom justement de la dignité. L'action humanitaire est l'expression de notre éthique syndicale.

Le syndicat a une force collective et une capacité d'influence politique en se mobilisant sur les questions de paix et de justice. Il peut faire pression sur les gouvernements les institutions internationales pour qu'ils adoptent des politiques respectueuses des droits de l'homme. L'action humanitaire et la promotion de la paix s'intègrent dans une vision globale de transformation sociale.

Conclusion : Un syndicat qui s'engage pour l'humain pour la justice et pour la paix est cohérent avec ses principes fondateurs c'est-à-dire la solidarité, la dignité et l'émancipation. Notre action est une extension naturelle à la mission sociale et humaniste que nous exerçons. Par cette démarche, nous renforçons notre autorité morale ainsi que notre légitimité démocratique.

SOUS-FÉDÉRATIONS RPV/LPV/AS/BAU/TS

Journée portes ouvertes SEV à MuttENZ



Un petit cadeau égaye la journée.

Rolf von Däniken, RPV-Bâle. La nuit du 27 au 28 août 2025, les orages et les fortes pluies ont suscité quelques inquiétudes quant au bon déroulement de la manifestation du 28 août. Les travaux d'installation ont donc commencé à 9 heures sous une pluie légère, mais persistante. Cependant, nous avons pu montrer que Saint-Pierre est peut-être bâlois ou, du moins, très certainement un ami du syndicat SEV. En effet, peu après 10 heures, la dernière goutte de pluie est tombée et, malgré les nuages parfois sombres, il n'y en a pas eu d'autres. Nous avons donc pu commencer un peu plus tôt que prévu et établir les premiers contacts avant même le début officiel à 11 heures. De plus, la S3 en provenance de Bâle nous a apporté des renforts supplémentaires et la machine à popcorn tant attendue.

Lorsque les premières portions ont été prêtes, certains collègues se sont mis en route pour rendre visite à leurs collègues au travail ou sur les lieux de la relève. Les collègues de la sous-division (UV) AS ont visité le poste d'aiguillage ouest de la gare de triage de Bâle, où ils ont été accompagnés par des experts et ont ainsi pu avoir un aperçu intéressant du travail des différents domaines professionnels.

Les collègues de l'UV RPV et TS ont pris le bus pour se rendre chez leurs collègues de l'atelier de réparation des wagons, un peu plus éloigné. Outre le service technique, cet atelier abrite également les locaux du personnel de manœuvre, de la direction de la gare et de

l'équipe RCP de CFF Cargo. Une visite aux collègues en service au poste d'aiguillage Est n'a pas non plus été oubliée. Lors des visites des postes extérieurs, du « matériel publicitaire » a été déposé et quelques mots ont été échangés avec les collègues rencontrés.

Au stand de hot-dogs et de boissons, situé directement à la gare de MuttENZ (BL), des collègues sont venus régulièrement profiter de la restauration et échanger avec leurs collègues syndicalistes. Les collègues du LPV ont également eu l'idée d'adoucir la journée de travail de leurs collègues dans les cabines de conduite des trains régionaux en leur offrant quelques mots gentils et de petits cadeaux. Ce geste a été une surprise, mais il a été très apprécié et toujours récompensé par des remerciements chaleureux. Bien sûr, le recrutement de nouveaux membres n'a pas été oublié et de nombreuses informations sur l'adhésion au SEV ont été fournies, distribuées et communiquées. Certains se sont rapidement décidés et ont bien sûr reçu un petit cadeau en souvenir de cet événement.

À 19 h 30, nous avons terminé la journée de visite du SEV, un peu fatigués mais très satisfaits de son déroulement et, bien sûr, du temps sec qui a duré si longtemps.

Une conclusion appropriée pour cet événement serait : « L'union fait la force! »

Pour ma part, je tiens à remercier chaleureusement mes collègues des sous-fédérations AS, TS, Bau, LPV, LPV BLS et RPV pour leur soutien actif dans tous les domaines.



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), Renato Barnetta, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

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

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

annuel pour non-membres: CHF 40.-.

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

Pré-presses : CH Regionalmedien AG

Imprimerie : CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 10 octobre.

Délais pour les annonces : 29 septembre à 12h.

Délais pour les sections et l'agenda : 30 septembre à 12h.

ATELIERS CFF YVERDON

Grillade et présence syndicale



Le 28 août, la section SEV-TS Romandie, présente notamment aux Ateliers CFF d'Yverdon, y organisait sa traditionnelle grillades. Accompagnée du secrétaire central René Zürcher et des secrétaires syndicaux régionaux Vincent Barraud et Aline Zuber, la section a pu rassasier pas moins de 300 personnes. L'occasion bien sûr de faire remonter les infos et les problèmes. De nombreuses questions posées par des membres ont ainsi trouvé réponse. Un beau succès.

YVES SANGNEY

PV BIENNE

Excursion à la Maison Cailler à Broc



LDD

Robert Drewes. Trad. P. von Ballmoos. Le 20 août, les Biennois ont pris le train de 7h44 en direction de Berne où ils ont été rejoints par d'autres membres. À la suite des travaux de réfection entre la capitale et Fribourg, les 24 participants ont testé les bus de remplacement à deux étages. Voilà une façon originale

d'effectuer ce parcours. Après un changement à Fribourg nos voyageurs sont arrivés à « Broc-Chocolaterie ». Tinu et Francis nous ont surpris avec un chocolat chaud et un croissant à la Maison Cailler.

Pour la visite guidée, nous avons reçu un appareil audio qui nous a fourni de nombreuses informations sur l'histoire et la fabrication du chocolat Cailler.

En fin de visite, nous avons pu déguster les différentes sortes de chocolat. Un délice !

Après une courte marche ou un trajet en train jusqu'à Broc-Village, nous sommes arrivés à l'Hôtel de Ville, où un apéritif copieux nous attendait. Les rôtis fribourgeois ainsi que la meringue à la double crème de Gruyère ont complété la partie gustative.

Bien nourri, nous avons entamé le voyage du retour via Fribourg - Ins - Täuffelen, la pluie nous a accompagné jusqu'à Bienne.

Un grand merci à Martin Demisch et Francis Wessner pour l'organisation parfaite.

J'espère que nous aurons fini de digérer quand nous nous reverrons lors de la prochaine réunion des membres le vendredi 19 septembre et/ou lors de la randonnée d'automne du jeudi 9 octobre 2025.



LDD

SOUS-FÉDÉRATION PV, COMITÉ CENTRAL

Perte de membres : le comité central examine d'autres mesures d'économie

Alex Bringolf. C'est à Zurich que le Comité central (CC) s'est réuni pour la première fois après la pause estivale et la cinquième depuis le début de l'année. En juillet, l'excursion du CC avec les présidents de section a eu lieu, cette année à Fribourg.

Le caissier central Daniel Pasche est en train de planifier le budget 2026. La PV approche malheureusement la limite symbolique des 10 000 membres. Le CC n'aura d'autre choix que d'examiner de nouvelles mesures d'économies. Le PC Roland Schwager propose donc de ne plus organiser les assemblées des délégués à l'automne que tous les deux ans, sur deux jours. Les journées de formation continue supplémentaires existantes sont à intégrer dans les AD. Comme il n'y a souvent pas de points importants à l'ordre du jour nécessitant de longues discussions en automne, cela devrait être possible. Les assemblées des délégués au printemps ne sont pas concernées par cette mesure.

Le Comité central a déjà planifié l'agenda annuel 2026. Ainsi, tous les responsables peuvent déjà noter leurs rendez-vous pour l'année prochaine. À l'avenir, le congrès SEV n'aura lieu que tous les quatre ans, la prochaine édition étant prévue en 2029. Les autres années, il y a désormais une assemblée des délégués SEV, pour laquelle la PV dispose de 19 mandats. Les membres du CC et de la Commission de gestion du SEV participent d'office. Étant donné que René Läubli représente la PV à la Commission de gestion SEV, toutes les autres sections peuvent nommer chacune un délégué et l'annoncer au président central. Marc Derungs créera une clé de répartition avec rotation lorsque le nombre de nos mandats changera.

Daniel Pasche enregistre les inscriptions pour l'AD du 7 octobre à Grolley. Conformément à la clé de répartition, les sections comptant moins de 250 membres n'ont droit qu'à un seul mandat. Afin que les futurs responsables aient néanmoins la possibilité de nouer des contacts, les sections peuvent inscrire et amener un invité.

Le recouvrement des cotisations des membres pose des difficultés à certains caissiers de section, car certains membres ne paient malheureusement pas leurs cotisations et doivent être relancés. Roland Schwager rappelle qu'avec l'accord du SEV, celui-ci peut se charger contre paiement du recouvrement des cotisations.

L'AVS se porte bien aujourd'hui, a-t-on pu lire dans les médias. Le financement de la 13e rente AVS sera traité par la commission du Conseil national lors de cette session. Les associations patronales et le Conseil fédéral privilégient une augmentation de la TVA afin que les retraités participent également au financement. Cette augmentation devrait toutefois être soumise au vote populaire, et un oui n'est pas garanti. Les associations professionnelles et d'autres organisations s'opposent également à une augmentation des cotisations patronales.

Depuis avril, les primes d'assurance maladie ne peuvent plus être payées par déduction de la pension de la CP. Certains membres concernés ont contacté Roland Schwager en raison de problèmes financiers, car les primes doivent désormais être payées avant d'avoir reçu la pension. Le PC va demander à la caisse maladie Atupri si les personnes concernées pourraient à l'avenir payer leurs primes après le 6 du mois. Dès qu'une réponse aura été reçue, le comité central vous en informera.

Une assemblée extraordinaire aura lieu début septembre pour discuter de l'avenir de la FSG. Marc Derungs informe sur les préparatifs sérieux du Comité de la FSG et sur les variantes proposées. En tant que membre collectif de la FSG, le CC PV vote en faveur du maintien de la coopérative, associé à la vente du bien immobilier à Samedan et au réinvestissement dans les deux sites de Grindelwald et Bettmeralp.

Le CC se réjouit déjà de la prochaine séance avec les présidents de la région Est et d'une discussion sur le thème : « Enrayer la baisse du nombre de membres grâce à des sections attractives. »

COMITÉ CENTRAL VPT BLS

Les salaires en mire



Lors de sa séance du 2 septembre, le comité central du BLS a adopté les revendications salariales et discuté de l'évolution possible du système salarial. Sur la photo, au premier plan à partir de la gauche : la nouvelle vice-présidente du SEV Barbara Keller, la secrétaire syndicale Katrin Leuenberger et le secrétaire syndical Marcel Burmeister.

DANIEL EGGENBERGER

Retraité·es

19.9.
PV Biel/Bienne

Réunion des membres

A 14 h, au Restaurant Bahnhof, Bahnhofst. 3, à Brügg BE. Nous accueillons aussi les partenaires des membres de SEV-PV *Le comité*

23.9.
PV Genève

Traditionnel Café des dames seules

Notre section de pensionné·e·s est constituée, pour un tiers, de dames vivant seules. Nous souhaitons traditionnellement les rencontrer pour un moment organisé spécialement pour elles, savoir peut-être ce que nous pourrions faire de plus ou de mieux et pour les remercier de leur fidélité.

Nous vous invitons à une réunion autour d'un café ou autre chose qui vous fera plaisir mardi 23 septembre 2025 dès 14.30 h à la cafétéria de l'UOG, place des Grottes 3 à Genève.

Lignes 14, 18, 3 arrêt « Lyon », lignes 6, 9, 10, 19 arrêt « Cornavin »

Ce sera sans façon, sans ordre du jour, seulement un moment où quelques membres du comité seront à votre disposition et à votre écoute. Si une personne qui n'est pas membre du SEV souhaite vous accompagner, elle sera la bienvenue.

Inscription jusqu'au 18 septembre, un petit coup de fil au 076 332 93 70 en laissant éventuellement un message ou un mail à serge.anet@sunrise.ch permettra de réserver de la place à la cafétéria et de mettre quelque chose à grignoter sur les tables. Merci d'avance.
Le comité

30.9.
PV Neuchâtel

Assemblée générale

Lieu: Hôtel des Communes, Les Geneveys-sur-Coffrane.

Dès 11:30, apéritif pour ceux qui le désirent. 12:15, repas (salade mêlée – piccata de poulet – bavette de bœuf – pâtes – légumes – crème brûlée) à CHF 32.-. Cafés offerts. 14:30: assemblée, ordre du jour statutaire. Inscriptions pour le repas jusqu'au 25 septembre au 032 846 10 30 ou marcel.bochud@bluewin.ch

2.10.
Amicale des Mécaniciens retraités de l'ex-arrondissement 1

Rencontre de l'amicale

Les collègues du dépôt de La Chaux-de-Fonds t'invitent cordialement à la prochaine rencontre de l'amicale le 2 octobre à Saignelégier dès 11 h à la BFM pour l'apéritif garni et ensuite au restaurant Bellevue pour le repas.

Les boissons du repas sont à la charge des participants ! Menu: Salade mêlée, Bœuf braisé sauce pinot noir, gratin, Crème brûlée et sa boule de glace, café. Pour les végétariens, merci de vous annoncer à: Gilbert Houriet 079 698 45 36 / gilhouriet@bluewin.ch

Le paiement des CHF 65.-, comprenant l'apéritif garni, le repas et le café, fait office d'inscription et est à verser sur le compte de l'amicale IBAN CH52 0900 0000 1735 1281 0 jusqu'au 24 septembre

Le fichier d'adresses est tenu par: Beat Schumacher, Furkastrasse 105, 3904 Naters, 079 360 80 32 ; schumacher.beat@outlook.com

8.10.
PV Vaud

Course d'octobre. Visite Arche de Noé à Vicques (JU)

Où allons-nous ? L'Arche de Noé existe ! Elle a

échoué à Vicques dans le canton du Jura. Ses cales regorgent d'animaux empaillés, rescapés du déluge qui méritent notre visite.

La visite: durée environ 2 heures comprenant une présentation orale de 20 minutes, suivie d'une vidéo de 7 minutes, agrémentée de la visite libre des galeries, suivi d'un apéro sympa, avec le traditionnel gâteau à la crème du Jura (le totché), vin blanc, eau, jus...

Combien? Le forfait, par personne, est de Fr. 60.-. Ce forfait comprend le trajet en car Delémont – Vicques et retour + Visite Arche de Noé + apéro + le repas de midi.

Comment s'y rendre ? En transports publics, au départ de Lausanne: 08h04 V 3 / départ de Renens : 08h11 V 1 / arrivée à Bienne: 09h13 V 3 / départ de Bienne 09h19 V2 / arrivée à Delémont 09h48 V 1. Pour le transport, de la gare de Delémont à Vicques, l'aller et retour avec les Bus Catherine, Delémont, gare sud.

Se sustenter. Le repas est prévu dans la vieille ville Delémont, au restaurant de la Croix Blanche, nous dégusterons le menu du jour (Entrée - plat – dessert - café et eau minérale compris). Le vin et autres boissons sont à la charge des participants.

Et après? Retour à pied du restaurant jusqu'à la gare de Delémont, environ 15 min. Pour les personnes à mobilité réduite, possibilité de descendre en bus à la gare.

Puis le retour dans vos foyers. Delémont dép. 16h12 V 1 / Bienne arr. 16h41 V 4 / Bienne dép. 16h48 V 5 / Yverdon arr. 17h29 / Renens arr. 17h50 V4 / Lausanne arr 17h56.

Titre de transport : chaque personne est responsable de prendre son titre de transport de son lieu de domicile jusqu'à la gare de Delémont, aller et retour.

Inscriptions obligatoires jusqu'au 29 septembre via D. Tissières par mail : domi.tissieres@bluewin.ch ou par tél. 079 176 77 16. Venez nombreux. Membres sympathisants et accompagnants bienvenus. *Org. Comité SEV PV-Vaud*

9.10.
PV section Biel/Bienne

Randonnée d'automne

Rendez-vous 9h00 devant Coop-Pronto côté Pl. Walsler à Bienne. Nous prendrons le train S3 de 9h24 (voie 9) pour Kehrsatz, où nous prendrons quelques forces avant la balade. Une randonnée d'une heure nous mènera au restaurant Jägerheim, à Belp juste pour le dîner.

L'après-midi nous continuerons jusqu'à l'aéroport de Belpmoos d'où on peut prendre le bus pour rentrer. Les plus aguerris auront la possibilité de poursuivre la balade jusqu'à Rubigen (+ env. 1h30 de marche facile).

Chaque participant est responsable de son titre de transport.

Inscription souhaitée avant le dimanche 5 octobre 2025. Indiquez votre nom et votre numéro de portable à : Peschehabegger@gmx.ch ou par téléphone ou WhatsApp au 079 677 03 13
Le comité

16.10.
PV Fribourg

Visite d'un musée

Nous vous proposons une sortie à Fribourg, avec la visite du Musée de la Bière. Rendez-vous à l'entrée du musée (Passage du Cardinal 1, Bluefactory) au plus tard à 9h45 ou dans le bus No 5 depuis la gare.

La visite, individuelle, est prévue pour 10h et elle dure environ 30'. Elle sera suivie d'un petit apéro. Ensuite, nous nous rendrons au bistrot « Les Menteurs » pour le repas de midi (menu du jour).

Horaire des trains pour Fribourg:

Au départ de: Estavayer à 08.49, Payerne à 09.01, Bulle à 08.50, Romont à 09.08. A Fribourg, depuis la gare jusqu'à l'arrêt « Arsenaux » (bus No 5 à 09.36)

L'entrée au musée (8 francs par personne), le repas et les boissons sont à charge des participants. L'apéro au Musée de la Bière est offert par la section.

Inscriptions jusqu'au 13 octobre chez : Roland Julmy par mail (rjulmy@bluewin.ch) ou tél au 079 502 7211 (sms ou Whatsapp)

PV FRIBOURG

La traditionnelle soupe de chalet



Jean-Louis Scherz, le secrétaire. Le succès de la soupe de chalet organisé par notre section se répète d'année en année. Il en va de même pour celle du 4 septembre dernier.

Il faut dire qu'un tel repas pris dans l'ambiance du chalet du Gros Prarays et préparé à la perfection par Joseph Odin et son épouse et par Bernard Rumo ne déçoit personne parmi la trentaine de membres qui ont fait le déplacement dans ce merveilleux paysage surplombant le Lac de Gruyères et donnant une

vue panoramique sur les Préalpes fribourgeoises.

Le comité vous donne déjà rendez-vous à la prochaine soupe de chalet en 2026, mais avant, il y aura l'assemblée générale d'automne qui aura lieu le jeudi 6 novembre prochain à la salle Marcello, au Centre Le Phénix, rue des Alpes 7, à Fribourg, dès 13h45 lors de la remise des agendas 2026.

Le comité et le groupement vous adressent ses meilleures salutations.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

50 ans du tournoi de football pour le personnel des trains



Janine Truttman. Le 21.08.2025 a été célébré à Bienne le 50^e anniversaire du tournoi de football du personnel des trains. À cette occasion, le team biennois accueillait aux terrains de foot Long-Champ 14 équipes composées de sections des CFF et des RhB. Les jeux se sont déroulés avec fairplay. Ce fut un réel plaisir de voir que non seulement les sportifs et les sportives ont pris du plaisir à ce tournoi du jubilaire, mais également les supporters, les accompagnants et les familles. Les équipes ont été fortement encouragées par leurs sympathisants. Autour des terrains, les

discussions allaient bon train. Et bien sûr, ce fut aussi la fête!

Pour la finale, le team Genève a affronté le team Zürich. Les Romands ont gagné et donc pu ramener la coupe à Genève. Les matchs auront lieu dans ce canton romand l'année prochaine. L'année suivante, ce sera organisé en Suisse centrale, puis en 2028 à Berne. Les dates des événements seront communiquées suffisamment à l'avance.

Le comité d'organisation remercie tous les sponsors, les bénévoles et les accompagnants pour leur formidable engagement.

Bertholet René; 1946; Les Acacias, VPT TPG Retraité(e)s.

De Grandis Ermando; 1959; chef de groupe, Prilly, VPT TL.

Rappaz Michel; 1934; chef de bureau d'exploitation, St-Maurice, PV Valais.

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

DÉCÈS

Agenda 11/25

CLIMAT ET TRANSITION JUSTE

Une transition avec et pour les gens



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Durabilitas, le laboratoire suisse de réflexion et d'expérimentation dédié à la durabilité, mobilise une large variété d'acteurs dont les syndicats pour mettre l'idée de « Transition Juste » à l'agenda politique et à intégrer la justice dans les processus de transition socio-écologiques afin de les rendre plus équitables et mieux acceptés.

Pour lutter contre le changement climatique, les politiques mettent en œuvre de façon technocratique des politiques de transition visant à réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Jusqu'ici avec peu de succès.

En France, le mouvement des Gilets jaunes en 2018 a clairement montré que fin du monde et fin du mois peuvent être en opposition si le gouvernement impose à une population hors des centres urbains dépendante de la voiture une augmentation massive du prix des carburants automobiles au nom du climat. En Suisse, la loi sur le CO₂ soumise au vote populaire en juin 2021 a été rejetée, principalement parce qu'elle contenait des mesures incitatives, dont une taxation, jugées trop contraignantes par une majorité de la population, notamment rurale.

Ces deux exemples démontrent que des politiques de transition prises sans intégrer l'idée de Transition juste, et donc sans se soucier des im-

plications socio-économiques et des injustices qu'elle peut créer, sont vouées à l'échec. C'est ce que constate Nils Moussu, chargé de programme à Durabilitas, le Think & Do Tank politico-scientifique à but non lucratif dédié à la durabilité : « en examinant ces situations de près, un constat récurrent peut être fait : le manque de prise en compte des enjeux de justice sociale. Au contraire, l'idée de Transition Juste soutient qu'une transition écologique ne se fera pas sans justice. En d'autres termes, la réduction des injustices lors des processus de transition est la condition même de ces transitions. »

À l'origine, une idée syndicale

L'idée de transition juste n'est pas à proprement parler une nouveauté puisqu'elle trouve ses origines dans les luttes syndicales étatsuniennes des années 80 revendiquant la création d'un fonds de soutien aux travailleurs mis au chômage en raison de l'impact environnemental de leur secteur d'activité (pétrole, chimie et nucléaire). L'idée est aujourd'hui largement diffusée et fait partie par exemple de l'Accord de Paris sur le climat de 2015. L'Organisation internationale du Travail (OIT) plaide ainsi à l'ONU lors de la COP29 fin 2024 : « Les politiques de transition juste doivent donner la priorité aux droits du travail et au travail décent. » Durabilitas fait néanmoins le constat qu'en Suisse « le caractère vague, voire l'absence des enjeux de justice sociale dans les politiques environnementales suisses est flagrant. » Or, si les personnes mo-

destes et vulnérables contribuent relativement moins à la dégradation de l'environnement, elles sont surexposées à la pollution et à un environnement dégradé. Un article du *Temps* (8.3.25) montrait récemment le contraste entre deux villes genevoises. Vernier d'un côté, où vit la population la plus pauvre du canton, a été longtemps traitée comme la « poubelle » et le tout-à-l'égout des Genevois, coincée entre le survol des avions, des citernes pétrolières et des zones polluées. Vandoeuvres de l'autre côté, commune huppée de la rive gauche genevoise, en pleine campagne, n'a pas toutes ces nuisances et bénéficie d'un parc splendide et de bons transports publics. On comprend bien que les politiques environnementales ne vont pas toucher de la même manière ces deux populations-là.

Durabilité et justice sociale

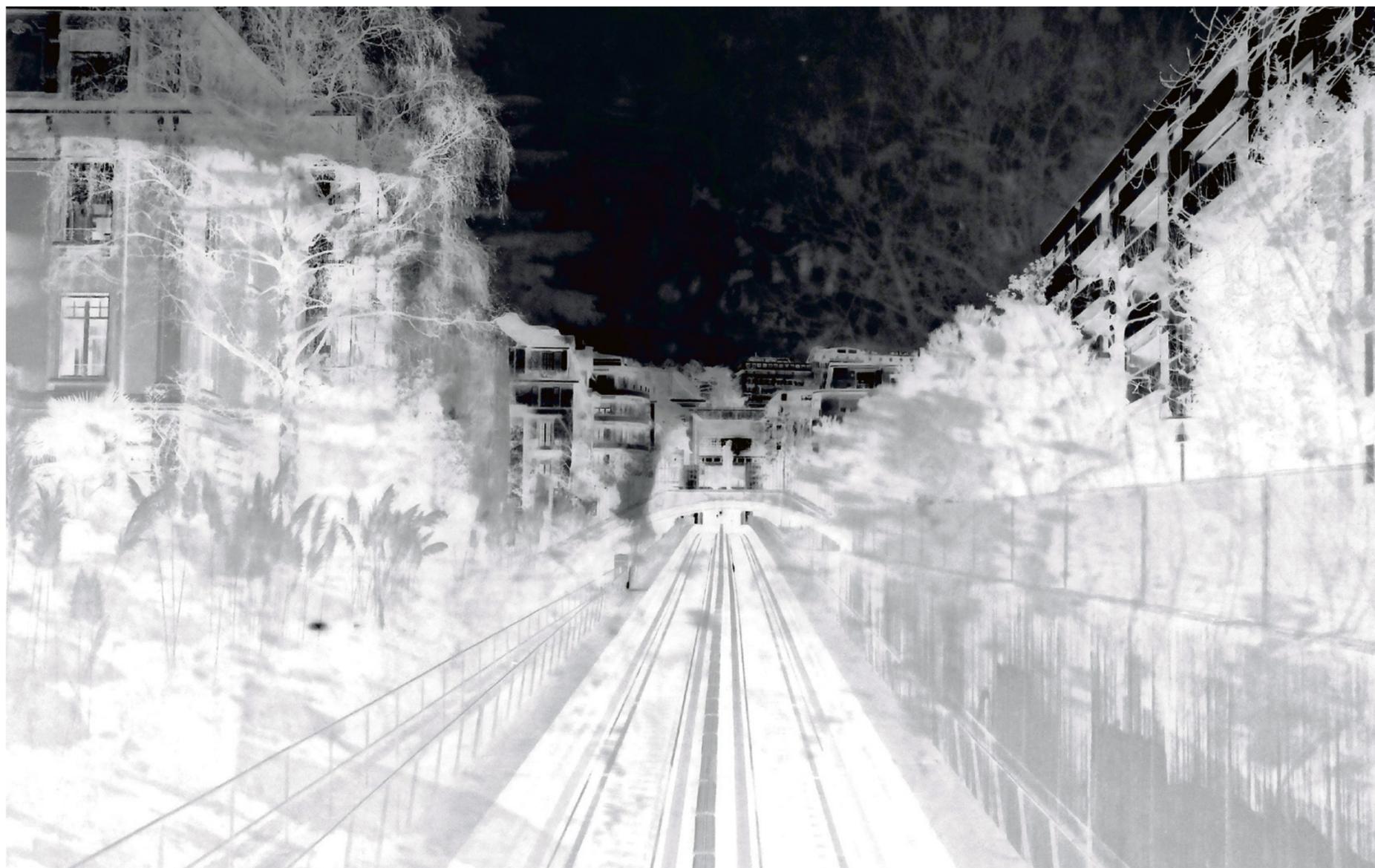
Si l'inaction et ne pas entreprendre de transition aura des conséquences négatives bien documentées, les politiques de transition peuvent également comporter des risques d'accroissement des inégalités sociales. Durabilitas attire l'attention sur ces risques de transition souvent peu visibles. Il faut évaluer comment les politiques environnementales touchent de manière différenciée les individus et les groupes. Il convient donc de lutter contre l'aveuglement social de ces politiques : « Une Suisse durable est impossible sans justice sociale. » Il faut placer les droits sociaux et la participation au cœur des politiques environnementales. On est encore loin du compte avec des ap-

proches qui visent une « acceptabilité sociale » plutôt que de chercher à réduire les inégalités environnementales. Durabilitas le résume ainsi : « La transition socio-écologique ne peut se faire sans et contre les gens. »

Tables rondes

En Suisse, deux tables rondes ont été organisées en mai à Lausanne et Berne pour présenter et discuter cette notion avec différents acteurs de la société civile – ONG, syndicats, administrations publiques, recherche, etc. Le SEV était présent et y a défendu l'idée que le transport public est une des solutions contre le dérèglement climatique. Il a montré que la question de la justice sociale est liée à ce défi environnemental. Au centre de l'attractivité des métiers du transport se trouvent les questions essentielles de la santé et des conditions de travail des salarié-es qui doivent s'améliorer.

Après les deux phases d'élaboration du projet et de mobilisation d'une large variété d'actrices et acteurs, une troisième phase va débiter pour inscrire la justice sociale, les droits sociaux et la participation au cœur des politiques environnementales. Il s'agit de travailler à des méthodes de diagnostic de risques en lien avec les travailleurs eux-mêmes, p. ex., sur les effets de la canicule ou des mesures pour une mobilité décarbonée en pensant aux conditions de travail des acteurs de cette mobilité. Cela passe par l'identification en commun de l'exposition aux risques avec les travailleurs et leurs représentants. Pour que la Transition Juste ne soit pas juste une transition.



VILLE IMAGINAIRE (À VENIR)

Anne Voeffray

Ville imaginaire (projet à venir) explore une cité dans sa dimension mémorielle, symbolique et onirique. Parfois, je prends une photographie, parfois, c'est l'image qui me saisit. Ici, c'est la vision de l'ancienne *Ficelle*, devenue *M2* (le métro lausan-

nois), qui m'a saisie comme dans une rêverie. Une tranchée technologique, en symbiose totale avec des herbes folles. La Beauté sait s'immiscer partout. Née à Lausanne en Suisse où elle vit et travaille, Anne Voeffray pratique

depuis près de trente ans la photographie, d'abord par passion, puis aussi professionnellement. Autoportraits, portraits, sorcières, paix, elle explore plusieurs voies artistiques et organise des ateliers de photos. www.annevoeffrayphoto.ch

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Comment dit-on en anglais quand le tourisme est un fardeau ?

- a. Full House Tourism
- b. Overtourism
- c. Holiday Breakdown

2. Où a eu lieu la manif' contre les suppressions d'emplois chez CFF Cargo ?

- a. Biasco
- b. Lugano
- c. Mendrisio

3. Depuis quand les agressions dans les TP ont-elles augmenté ?

- a. depuis le 11 septembre 2001
- b. depuis le championnat d'Europe de football 2008
- c. depuis la pandémie de Covid

4. Avant d'être accompagnateur de clientèle, Jeylan Beck a appris ...

- a. boulanger-pâtissier
- b. gestionnaire du commerce de détail
- c. laborantin en chimie

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 30 septembre 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° 10/2025:

b/a/c/a

C'est **Roland Benjamin Brachmann**, Rheinfelden, membre de la section AS Bern, qui remporte des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Jeylan Beck, assistant clientèle



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Que ce soit dans le train des pendulaires qui traverse la vallée du Rhin, sur une aire de dépôt ou dans un train de nuit, Jeylan Beck veille à ce que tout tourne rond. Le jeune assistant clientèle de Buchs (SG) adore son métier et, en tant que syndicaliste, se bat pour de bonnes conditions de travail. Un portrait entre le quotidien du rail et le romantisme des trains de nuit.

Le soleil brille sur les montagnes qui bordent la vallée du Rhin lorsque Jeylan Beck, dans son uniforme bleu foncé, arpente le quai pour préparer au départ le premier train de sa tranche horaire. Peu auparavant, il a partagé quelques mots au téléphone avec son collègue autrichien, afin de recevoir les données indispensables pour le train de nuit en direction de Graz et Zagreb. Durant son quart à Zürich, il est chargé de préparer et d'accompagner ce train. Le jeune assistant clientèle a 21 ans et travaille aux CFF. Entre Buchs, Sargans, Coire et Zürich, son quotidien est riche en surprises, qu'il s'agisse de portables égarés, de messages spontanés ou de conflits à arbitrer.

La passion des trains est ancrée dans sa famille. À Schaan, au Liechtenstein, où Jeylan a grandi, son grand-père a créé la fondation principale des chemins de fer romantiques. Tout gosse, il traînait déjà au milieu des contrôleurs, et avait même la permission de poinçonner les billets. À l'école secondaire, sa voie était toute tracée: il travaillerait un jour dans les chemins

de fer. Jeylan a d'abord effectué un apprentissage débouchant sur le CFC de gestionnaire du commerce de détail. Puis, en 2022, il a entrepris la formation d'assistant clientèle, achevée en 2023. Depuis lors, il travaille sur les rails. «Je ne vois pas ce que j'aurais pu faire d'autre», dit-il. «Avoir pu faire de mon hobby ma profession est la meilleure chose qui me soit arrivée». Pour partager sa passion et transmettre son savoir, il s'est engagé comme formateur depuis l'été 2024 et accompagne les apprentis.

Entre routine et état d'urgence

Dans le train, Jeylan observe le moindre mouvement. Tantôt il aide les gens à monter, tantôt il explique le trajet aux touristes, tantôt il veille à ce que les bagages n'obstruent pas les couloirs. «En tant que chef de train, j'ai souvent la responsabilité de 800 personnes», raconte-t-il. «C'est dire si les directives doivent être respectées». Hélas, l'irrespect, les incivilités et les agressions font aujourd'hui partie de son quotidien. Récemment, un voyageur à qui il avait demandé plusieurs fois de baisser le son de sa musique, l'a agrippé au bras. Jeylan a conservé son sang-froid et alerté la police des transports. «De tels agissements ne doivent pas rester sans conséquence. C'est le seul moyen de se faire respecter et d'assurer la sécurité», poursuit-il.

Et de citer cet autre exemple illustrant à quel point sa profession peut être exigeante: l'année passée, jusqu'à 300 réfugiés descendaient chaque matin à Buchs (SG) de trains en provenance d'Autriche. La gare devenait brusquement un point de convergence, les trains pre-

naient du retard, le climat était tendu. «C'était une crise», se souvient Jeylan, «mais la collaboration avec la douane et les autorités a bien fonctionné». Aujourd'hui la situation s'est calmée.

Jeylan est entré au SEV déjà durant son apprentissage. Depuis mai 2025, il est président de la section ZPV du SEV, région Vallée du Rhin-Coire. À 21 ans, il est l'un des plus jeunes responsables dans toute la Suisse. «J'ai pris conscience très vite à quel point le syndicat est important. Il nous donne une voix, surtout à notre époque où beaucoup de choses changent», déclare-t-il. Actuellement, il s'occupe des négociations sur les BAR. Beaucoup de ses collègues sont déstabilisés ou découragés. C'est pourquoi on espère un bon compromis. Jeylan ne cache pas sa préoccupation devant l'introduction des nouveaux trains de nuit Nightjets ou devant des situations difficiles sur certaines lignes ferroviaires.

Sur le plan privé, Jeylan trouve son équilibre dans la nature, avec ses amis et avec son conjoint. Celui-ci représente pour lui un indispensable havre de paix. «Le travail de nuit par équipes implique des horaires irréguliers. Il est donc d'autant plus important d'avoir à son côté quelqu'un qui comprend cela». Ils aiment voyager ensemble, sur un coup de tête ou de manière planifiée, souvent pour retrouver des amis.

Changement de décor: avant de quitter Zürich pour Graz et Zagreb, le Nightjet doit se rendre à Zürich-Altstetten, au dépôt. Jeylan est à bord. Ce qui n'est que routine pour un assistant clientèle déconcerte un peu le profane: examen des freins, contrôle des accouplements, vérification des tableaux de commande. Chaque poignée

doit répondre dès qu'on l'actionne, bien qu'il s'agisse parfois de wagons vétustes qui rappellent les vieux films de James Bond.

Petit à petit, l'équipe croate arrive. On se connaît, on rigole, on passe la pause ensemble. Puis c'est au tour du conducteur de loc d'arriver, qui conduira le train dans un premier temps jusqu'à la gare principale de Zürich, où les collègues autrichiens embarqueront, juste avant les voyageurs, parmi lesquels beaucoup de jeunes.

Gardien de la nuit

Un coup de sifflet, et Jeylan donne l'autorisation de départ. Pour l'équipe et le conducteur de locomotive, le signal est clair: c'est parti! Le train de nuit se met en mouvement. Il est 20 h 40. Les voix se font plus discrètes, les lumières sont tamisées. Jeylan traverse les compartiments, contrôle les billets, vérifie les portes, adresse un signe de tête aux voyageurs qui se sont déjà confortablement installés sur leurs couchettes. Jeylan se mue en passeur qui aide les gens à franchir la nuit.

Pour lui, le voyage se terminera là où il avait commencé sur le coup de midi: à Buchs (SG). Il aurait volontiers continué la route, mais ici aussi il y a encore du travail qui l'attend, avant que son pensum s'achève, un peu avant minuit: il faut préparer le train pour la poursuite du voyage vers l'Autriche. Et c'est seulement quand le Nightjet sortira de la gare que Jeylan pourra respirer. Alors il sort son portable, photographie les feux arrière du convoi qui disparaissent dans la nuit, et esquisse un sourire. «Un sentiment agréable».

RENTRÉE

Bertschy

