



SEV N°12

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MICHAEL SPAHR

PROGRAMME D'ALLÈGEMENT 2027

Économiser, quoi qu'il en coûte?

Éditorial de Matthias Hartwich,
président SEV

► p. 3

La Conseillère fédérale Karin Keller-Sutter et son groupe d'expert-es veulent économiser et ce que cela va nous coûter, à nous tous, leur importe peu. Ils appellent cela un « programme d'allègement »... ce nom paraît toutefois très fantaisiste vu ce que projette le Conseil fédéral. En effet, les restrictions budgétaires concernent surtout les domaines de l'avenir et du social, de la culture, des infrastructures, de la protection du climat et... des transports publics (TP). « Allègement » en clair signifie la suppression d'investissements fédéraux. Il ne s'agit pas d'un allègement pour les citoyen-nés. En réalité, aucun-e Suisse-sse ne s'en trouvera « allégé-e » ! Nous n'aurons au contraire pas d'autre choix que de passer à la caisse.

Par exemple, si l'on veut relever le taux de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs

de 60 millions de francs par année, alors ni la clientèle ni le personnel ne se sentira allégé-e mais bien plutôt accablé-e : les prix seront plus élevés, l'offre sera moins bonne, et il y aura des répercussions sur les salaires. Si nécessaire on « économisera » même sur la sécurité ! Et celles et ceux qui se préoccupent de l'environnement ou fournissent le travail seront pénalisés.

Autre exemple : si les versements dans le Fonds d'infrastructure ferroviaire sont réduits chaque année de 200 millions de francs, il n'y aura plus d'investissement pour l'extension ou l'entretien. Cela ne constitue pas un allègement, mais s'appelle économiser au mauvais endroit !

Si l'aide financière accordée aux modes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux est réduite de près de 60 millions de francs par an, cela se fera au détriment de l'environnement et de la

réduction – nécessaire – des gaz à effet de serre. Si l'on consulte la liste des mesures, on constate que les économies réalisées touchent majoritairement les gens qui utilisent les services publics – les TP mais aussi les offres culturelles et sociales – et les domaines où un encouragement de l'État est indispensable. Pour les coupes budgétaires dans les mesures climatiques, on peut se demander dans quelle mesure ces économies massives – jusqu'à 400 millions de francs par an – sont judicieuses ? L'été que nous venons de vivre a démontré de quelle manière, nous, en Suisse, pouvons souffrir du dérèglement climatique.

En conclusion, le soi-disant « programme d'allègement » est une tromperie car personne ne s'en trouvera soulagé, mais pénalisé. Le Parlement doit corriger ce programme afin de ne pas alourdir la charge qui pèse sur la population.

Violence

En 25 ans, la loi et la société ont changé. Une nouvelle charte est en préparation.

2 et 4

Comité

Réponse du SEV à la consultation Bilatérales III et organisation de la nouvelle AD.

3

Flottille Gaza

Deux capitaines du SEV illégalement arrêtés pour de l'aide humanitaire.

11

Rentes de veuves

À une très courte majorité, le Conseil national a pris le 24 septembre des décisions irresponsables concernant l'AVS et fermement critiquée par l'Union syndicale suisse (USS). Le National a décidé de supprimer les rentes pour enfants et de réduire les droits des veuves. En parallèle, il prévoit d'abolir le plafonnement des nouvelles rentes pour les couples mariés. Ces choix détériorent massivement les prestations des femmes et des enfants au profit de couples mariés à hauts revenus. Inéquitable du point de vue de la répartition, le paquet de mesure est également injustifiable puisqu'il engendrera en fin de compte des coûts supplémentaires d'environ un milliard de francs pour l'AVS – sans en prévoir le financement. L'USS demande au Conseil des États de corriger ces décisions.

Émoluments

Neuf des dix-neuf participant·es suisses de la Flottille Global Sumud, dont nos collègues capitaines Lionel et Marco, détenues illégalement en Israël depuis le 1^{er} octobre, sont arrivés ce dimanche 5 octobre à Genève (voir page 11). Ils ont tenu à saluer la générosité du peuple turc et de son gouvernement, qui ont assuré leur rapatriement, hébergement et repas. À l'inverse, ils et elles dénoncent l'attitude du gouvernement suisse et le manque d'assistance du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE). À Istanbul, le Consul général de Suisse s'est limité à prêter 40 euros à chaque personne – un montant à rembourser, accompagné d'un... émoulement administratif de 150 francs. Ce geste a été perçu comme mesquin, indécent et irresponsable. Colère et déception pour les rapatriés.

Mobilise à Sion

Après les cantons de Fribourg, Vaud (page 9), et bientôt Genève, c'est le service public valaisan qui se mobilise ! En Valais également les conditions de travail dans le secteur public et parapublic ne s'améliorent pas, et seront les prochaines cibles des tentatives d'économie budgétaire du Grand conseil. Pour lutter contre ça, et pour réclamer des meilleures conditions de travail et de meilleurs salaires pour permettre une vie digne à toutes et tous, l'Union syndicale valaisanne appelle à la mobilisation le samedi 11 octobre à Sion ! 10h30. Rassemblement devant l'hôtel le Castel, Rue du Scex 38 à Sion puis départ.



27 mars 2006 – Le SEV remet au secrétaire général du DETEC, Hans Werder, une pétition contre la « violence dans les transports publics » comportant environ 10 000 signatures. Un moment important avec la loi de 2010 qui inscrit la poursuite d'office en cas d'agression dans l'article 59 de la LTV.

KEYSTONE/LUKAS LEHMANN

CHARTES



25 ans de lutte contre la violence

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

En 2000, les pionniers du Gatu se sont battus pour que les entreprises des transports publics s'engagent à protéger leur personnel en cas d'agression par une charte et que les délits soient poursuivis d'office. Vingt-cinq ans plus tard, une nouvelle charte intégrant l'article 59 LTV réaffirme que la sécurité du personnel est une priorité. Petit rappel.

Que de chemin parcouru depuis 25 ans, même s'il reste encore beaucoup à faire ! C'est le constat que l'on peut faire en voyant ce qui s'est passé depuis les premières mobilisations pour améliorer la sécurité du personnel des transports publics (TP) face aux agressions et aujourd'hui.

En 1999, le Groupe autonome des transports urbains (Gatu) avait organisé un forum à Lausanne sur le thème des agressions. Des représentants de la police, de la justice, ainsi que des syndicalistes des TP de Montpellier confrontés à des problèmes d'incivilité et de violence aigus. Durant les débats, l'idée de rédiger une charte d'engagement pour améliorer la sécurité dans les transports publics est née. Nous reviendrons dans notre prochaine édition sur la création de la Charte avec les pionniers du Gatu dont Johan Pain, considéré comme son « père spirituel ».

La Charte de 2000

Retenons que son texte engage les directions et les sections syndicales des entreprises de transport qui le signent à mettre tout en œuvre pour « diminuer les risques de violence et d'agression, diminuer le sentiment d'insécurité chez la clientèle et au sein du personnel et assurer tout le soutien nécessaire aux victimes éventuelles d'agression ». Tous s'engagent à mettre sur pied un groupe paritaire pour observer les faits d'agressivité et de violence, de les analyser et de faire des propositions aux directions respectives. Et de se voir au moins une fois l'an pour faire le point. C'est le 16 novembre 2000 à Fribourg que

les premières entreprises et sections syndicales ont signé la Charte. Soutenue par des conducteurs de bus urbains romands, les six premières signataires étaient logiquement les principales ETC romandes. En 2002, le nombre de signataires explosait, passant à près de 50 dont de nombreuses ETC alémaniques – dont Berne et Zurich – et tessinoises. Des entreprises ferroviaires comme les CFF, BLS ou SOB en 2002, puis de navigation comme la CGN en 2005, ont rejoint alors le mouvement.

Poursuite d'office

À la fin du texte de la charte de 2000 figure cette phrase importante : « les signataires s'engagent à mener une réflexion ayant pour objectif principal de modifier la législation (en associant les pouvoirs publics) pour renforcer le respect de l'intégrité morale et physique du personnel des TP. » L'idée était d'arriver à introduire dans la législation helvétique un article facilitant la condamnation des auteurs d'actes d'agression à l'encontre du personnel des TP en introduisant la poursuite d'office.

La direction du SEV suggère le nom du conseiller national fribourgeois Erwin Jutzet, à l'époque avocat-conseil au SEV sur mandats. Celui-ci a déposé une motion au Parlement demandant que les auteurs d'agressions physiques ou verbales à l'encontre du personnel des transports publics soient poursuivis d'office. La bataille politico-syndicale fut longue et âpre. Le dépôt d'une pétition munie de près de 10 000 signatures le 27 mars 2006 au Département fédéral des Transports (DETEC), marquait les esprits. La Loi sur le transport de voyageurs (LTV) entré en vigueur le 16 avril 2007 avec, à son article 58, l'idée de la poursuite d'office demandée par la motion. Le 20 mars 2009, l'article 58 devenait l'article 59 LTV tel qu'on le connaît aujourd'hui. Cet article précise ainsi explicitement que l'article 285 du Code pénal, qui parle de fonctionnaires, s'applique également au personnel des TP. Certains parlementaires avaient en effet avancé cet argument pour refuser la motion.

Quelle application ?

Avec cet article 59 LTV, le changement est radical. L'employé-e des TP agressé-e n'a plus besoin de déposer plainte soi-même. Dès que l'agression a été commise, il suffit qu'elle soit signalée au juge d'instruction de l'arrondissement où l'agression a été commise et la machine judiciaire se met en marche. Le syndicat, l'entreprise ou un usager sont habilités à dénoncer l'agression. Mais, rapidement, une question s'est posée. Cette loi est-elle réellement appliquée ? Certaines entreprises signataires de la charte ne portent pas plainte d'office, notamment en cas d'agression verbale. Le SEV et l'UTP ont aussi fait remarquer le 28 août dernier dans une lettre commune aux 26 Ministères publics cantonaux que l'application de la loi diverge trop d'un canton à l'autre par incertitude ou méconnaissance.

Nouvelle Charte

Pour toutes ces raisons, et surtout parce que la charte de 2000 est antérieure à l'article 59 LTV, il a paru important de mettre à jour le texte, de le faire resigner et d'organiser une journée pour s'accorder sur les meilleures pratiques et commémorer ces 25 ans de charte le 25 novembre prochain au Centre de conférence d'Unia à Berne.

La nouvelle charte qui est en train d'être signée par les entreprises de TP précise ainsi en préambule le cadre légal et l'article 59 LTV. Féminisée, la charte indique clairement qu'elle intègre la violence contre les femmes. Les termes de violence et d'agression sont mieux définis. Le rythme de rencontre du groupe paritaire est précisé : au moins une fois par an. L'idée que les directions s'engagent « à dénoncer à l'autorité de manière systématique les infractions relevant de la poursuite d'office en vertu de la LTV », y compris donc les agressions verbales, est précisée. Il est rappelé l'importance de contacter les instances judiciaires pour mieux faire respecter l'article 59. L'idée d'une rencontre tous les quatre ans de l'ensemble des signataires pour faire le point est précisée. Que le 25 novembre soit un pas marquant pour la sécurité de nos collègues !

COMITÉ

Sécuriser nos acquis

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La réponse à la consultation du SEV au sujet des Bilatérales III et l'organisation de la nouvelle assemblée des délégué-es étaient les thèmes importants de la sixième séance du comité SEV de cette année, le 26 septembre dernier.

Le président du comité René Schnegg a salué les personnes présentes et dirigé la séance dont l'ordre du jour comportait un point principal : la politique européenne.

« La base de notre réponse aux Bilatérales III est et reste : nous ne devons pas sacrifier notre système ferroviaire qui a fait ses preuves sur l'autel d'une libéralisation prônée par des idéologues, nous devons préserver notre système qui fonctionne », a déclaré le président SEV Matthias Hartwich en présentant la réponse du SEV à la consultation sur les nouveaux accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE.

Accords bilatéraux et revendications SEV

« Au cours des négociations entre la Suisse et l'UE, nous avons déjà attiré l'attention sur des points importants de l'accord sur les transports terrestres qui doivent être pris en compte par la délégation de négociation. Je suis satisfait de

voir que nos critiques ont influencé positivement les négociations. Le résultat des négociations est aujourd'hui tout à fait honorable. »

Dans sa réponse à la consultation, le SEV a écrit que le résultat des négociations est positif dans l'ensemble pour les transports terrestres, malgré l'ouverture du marché pour l'IPV que nous avons critiquée, parce qu'il a été possible de garantir de manière efficace des acquis importants des transports publics (TP) suisses. En particulier le respect des conditions salariales et de travail d'usage dans la branche en tant que condition pour l'octroi des concessions, la priorité accordée à l'horaire cadencé pour le trafic voyageurs ferroviaire national, l'intégration tarifaire, la garantie du modèle de coopération, la souveraineté en matière d'attribution des sillons et la possibilité de continuer à attribuer directement des prestations dans le domaine du trafic voyageurs ferroviaire régional transfrontalier sur le territoire suisse étaient parmi les revendications du SEV et ces éléments font maintenant partie des accords bilatéraux.

Il faut espérer que les effets négatifs de l'ouverture du marché pourront effectivement être compensés. Des risques subsistent, par exemple l'interdiction de fournir des aides et la reprise dynamique du droit. Cela pourrait aboutir sur un surcroît de concurrence, également dans le trafic intérieur. Cependant, les restrictions liées



à la reprise dynamique du droit garantissent la pérennité du système suisse de TP. On peut en outre lire dans la réponse du SEV que « l'approche globale semble avoir permis de trouver des solutions spécifiques dans les différents dossiers. Le résultat des négociations dans le domaine des transports terrestres permet de préserver et de développer l'accès au marché des transports terrestres sans pour autant compromettre le système suisse de TP. Le fait que la collaboration entre la Suisse et l'ERA ait enfin pu être clarifiée et réglementée contribue à la sécurité juridique et à la sécurité de planification et aide à améliorer les liaisons ferroviaires internationales entre la Suisse et l'UE. »

Maintenant, le Parlement doit débattre et se prononcer sur les accords bilatéraux III avant que ceux-ci ne soient soumis au vote populaire. Pour Matthias Hartwich, il est bien clair que « nous allons observer ce processus de manière critique et seulement ensuite nous pourrions décider s'il faut dire oui ou non au nouvel accord sur les transports terrestres. » Le comité SEV a accepté la réponse à la consultation du SEV à l'unanimité.

Le SEV s'engage non seulement dans le dossier européen, mais aussi de manière générale sur le plan international. La vice-présidente du comité Hanny Weissmüller a rapporté sur la journée au sujet du travail décent, qui s'est dé-

roulée au début septembre à l'OIT (Organisation internationale du travail) à Genève. La représentante du comité central LPV Esther Weber y a participé. Elle faisait partie d'un groupe de travailleurs-euses des syndicats du monde entier. Ensemble, ces personnes ont élaboré un document avec des points qu'elles trouvent importants pour le travail dans les transports publics, pour revendiquer des conditions de travail équitables et renforcer la sécurité dans le transport ferroviaire. Le travail syndical dépasse les frontières!

Nouvelle AD dans 3 régions linguistiques

Le SEV dépassera à l'avenir la frontière des langues avec sa nouvelle assemblée des délégué-es annuelle. Au lieu de se dérouler tous les deux ans, le congrès aura lieu dès maintenant tous les quatre ans et continuera d'être organisé à Berne. Dès 2026, il y aura une assemblée des délégué-es de l'ensemble du SEV. Elle se déroulera en alternance dans les différentes régions linguistiques, soit en Suisse romande, au Tessin ou dans une autre ville alémanique que Berne. La première AD SEV aura lieu le 11 juin 2026.

Pour terminer, le SEV a élu un nouveau membre dans sa délégation à l'assemblée des délégué-es de Movendo, l'institut de formation des syndicats : Andreas Lüdin, nouveau président AS, a été élu à l'unanimité.

+

Après une pénurie notable en 2022/23, le marché de l'emploi dans les transports publics (TP) devrait se détendre à nouveau en 2024. Selon une analyse de la Litra, de nombreux secteurs – tels que les entreprises de transport, les fabricants de matériel roulant ou les services – disposent d'une **main-d'œuvre qualifiée suffisante pour les TP.**

La formation des jeunes talents reste **déterminante**, par exemple grâce à login formation professionnelle SA, une initiative des CFF, du BLS, des RhB et de l'Union des transports publics.

-

Karin Keller-Sutter a imposé son **programme d'économies malgré les critiques** des cantons, des associations de TP et des États. Sont particulièrement touchés les subventions pour les trains de nuit et les liaisons dans les régions rurales. Avec la pétition **« Respecter la volonté du peuple : transition vers la mobilité durable plutôt que construction d'autoroutes »**, « actif-traffic » demande au Parlement de mettre fin aux coupes budgétaires. Le ministre Rösti ne cache pas son intention de ne pas mettre en œuvre au moins trois des six projets autoroutiers rejetés. Démocratie, vraiment?



HANNY WEISSMÜLLER répond

Ainsi, la profession perdra en attractivité

? Le concept d'engagement de la Conduite des trains (concept d'engagement 2.0) présenté cet été par les CFF suscite une forte désapprobation parmi les mécanicien-nés de locomotives. Pourquoi le LPV se montre-t-il critique vis-à-vis de ce concept ?

Selon le personnel des locomotives, ce concept ne conduit pas à l'amélioration souhaitée de la productivité, mais à la péjoration des conditions de travail.

Même si l'outil d'optimisation Phoenix, en combinaison avec Sopre, est censé permettre en théorie des tournées plus efficaces, il manque les exemples réels et vérifiables qui attestent les gains de productivité promis. Le LPV déplore que les CFF n'aient présenté à ce jour que des hypothèses, sans preuve concrète.

La nouvelle logique de planification entraîne avec elle des prestations fortement fragmentées, des connexions plus fréquentes, ainsi que des courses à répétition sur les mêmes tronçons et sur les mêmes types de loc. Cela engendre la monotonie, réduit la motivation et, à long terme, met en péril les compétences professionnelles du personnel des loc.

L'application n'est pas possible partout de manière identique. Ceci conduit à une inégalité de traitement d'un site à l'autre. À la clé : jalousies, désirs de mutation et accroissement du mécontentement dans les dépôts moins attractifs.

La perte de certaines habitudes routinières et la disparition croissante des compétences peuvent augmenter les risques d'erreur surtout si, en parallèle, l'attractivité de la profession chute, ce qui a un impact négatif sur la rotation du personnel et sur l'intérêt à se former.

Tant que des points essentiels resteront inexpliqués et que les preuves requises feront défaut, nous évaluerons ce concept d'engagement 2.0 de façon critique. Sans preuve indéniable, les promesses d'efficacité mettent en péril la solidité d'une planification et les conditions de travail. Nous attendons des contenus substantiels d'ici à la séance d'info et, jusque-là, une implication digne de ce nom de ceux censés porter ce concept : les membres du personnel.

Hanny Weissmüller est présidente de la SEV-LPV (personnel des locomotives). Des questions ? Écrivez-nous à : journal@sev-online.ch.

ANGLE DROIT

Résidant en France – licencié en Suisse

Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Lorsqu’une personne réside en France, mais travaille en Suisse, elle fait partie de ce qu’on appelle les frontalier-es. En cas de résiliation du contrat de travail en Suisse, ces personnes se retrouvent entre deux systèmes sociaux : celui de la Suisse et celui de leur pays de résidence. Cette situation particulière est encadrée par l’Accord sur la libre circulation des personnes (ALCP) entre la Suisse et l’Union européenne, ainsi que par le Règlement (CE) n° 883/2004 relatif à la coordination des systèmes de sécurité sociale.

De la situation décrite ci-dessus, il découle des règles de compétence précises, mais aussi une responsabilité individuelle claire. Voici les points les plus importants à retenir.

1. Les frontalier-es au chômage doivent s’inscrire auprès du service public de l’emploi français (France Travail, ex-Pôle emploi), dans leur lieu de résidence, et non en Suisse. Cette inscription doit être effectuée sans tarder, car un retard peut entraîner des pertes financières.

2. Étant donné que la personne concernée n’a pas cotisé au système social français pendant son activité en Suisse, elle doit prouver les périodes d’assurance accomplies en Suisse. Cette preuve se fait au moyen du formulaire européen « PD U1 », à demander auprès de la caisse de chômage compétente en Suisse ou auprès du Secrétariat d’État à l’économie (SECO). Il est de la responsabilité de la demandeuse ou du demandeur d’obtenir ce document, qui est indispensable pour que France Travail puisse calculer les droits au chômage correctement.

3. Même si l’allocation chômage française est calculée sur la base du salaire précédem-

ment perçu en Suisse, elle est souvent inférieure à celle qui aurait été versée en Suisse. En Suisse, l’indemnisation représente généralement 70 à 80 % du salaire brut assuré, tandis qu’en France, un mode de calcul différent s’applique, combinant un montant journalier fixe et un pourcentage du salaire antérieur. Le montant perçu est donc fréquemment plus bas.

4. Pendant la période d’indemnisation par France Travail, la personne est automatiquement affiliée au régime français d’assurance maladie, d’assurance vieillesse et d’assurance dépendance. L’assurance maladie suisse – généralement une assurance LAMal – doit être résiliée. Une double assurance est interdite et entraînerait des frais inutiles.

5. La fin de l’activité salariée signifie également la sortie de la caisse de pension suisse (2° pilier). Les personnes souhaitant continuer à se couvrir contre les risques d’invalidité et de décès peuvent le faire volontairement via la Fondation Institution supplétive LPP. Cela nécessite une résidence dans un pays de l’UE ou de l’AELE (comme la France), que l’ancien employeur soit soumis à la LPP, et que la demande soit déposée dans un délai de six mois après la fin du contrat. Les primes sont à la charge de l’assuré-e.

6. L’avoir de vieillesse existant dans la prévoyance professionnelle suisse (2° pilier) peut être transféré sur un compte ou une police de libre passage auprès d’une banque ou d’une assurance en Suisse. Les fonds y restent jusqu’à un nouveau cas de prévoyance (par exemple, la reprise d’une activité avec une nouvelle caisse de pension), la retraite ou, dans certains cas exceptionnels, un versement en espèces.

Être frontalier-e signifie naviguer entre deux systèmes. Mais en étant bien informé-e et en agissant à temps, il est possible d’éviter des désavantages et de mieux gérer cette période de transition.



STOP VIOLENCE

Agressions (6) – aussi dans le domaine du tourisme

Eva Schmid, vingt Sara (prénom d’emprunt) est assistante clientèle depuis presque vingt ans, principalement dans le domaine des transports touristiques. Elle a travaillé durant dix-sept années aux Chemins de fer de la Jungfrau. Aujourd’hui elle est au Zentralbahn.

Durant les années passées aux Chemins de fer de la Jungfrau, elle a noté un changement en ce qui concerne l’ambiance parmi les voyageurs-euses. « Il n’y a plus de respect. Depuis la pandémie, les gens se comportent de manière beaucoup plus égoïste », explique-t-elle. Les agressions de passagers ne se manifestent pas seulement de manière verbale : Sara en a fait l’expérience, parfois elles sont aussi physiques.

Il s’agissait une fois d’une querelle entre deux groupes de voyageurs, un groupe de chinois et un

autre de sud-coréens. Une directive avait été donnée de ne pas mettre des groupes de ces nationalités dans une même voiture mais à cause du manque de place, il n’a pas été possible d’en tenir compte. « La situation entre les deux groupes a dégénéré. J’ai essayé de trouver une solution et j’ai même proposé un bon cadeau. Soudain l’un des guides touristiques est venu vers moi et m’a frappée au visage. » Ce fut un choc pour Sara, mais l’auteur n’a subi aucune conséquence. « J’ai annoncé le cas à mon employeur et je n’ai jamais reçu de réponse. En revanche, on m’a signalé que j’avais provoqué cette réaction. »

Un autre incident plus grave est survenu un peu plus tard dans la carrière de Sara. Elle s’est alors retrouvée en présence d’un homme sans

JOURNÉE DES TOP RECRUTEURS

Sur la Flèche rouge



Les collègues qui ont recruté des membres avec succès en 2024 devant la Flèche rouge.

Michael Spahr. Le 18 septembre, le SEV a organisé sa journée annuelle pour remercier les collègues qui sont parvenus à recruter le plus de nouveaux membres pour le syndicat durant l’année précédente. En 2025, cette journée s’est déroulée à Balsthal – entre autres, sur la légendaire « Flèche rouge ».

« Vous avez une valeur inestimable pour le SEV », déclare le président SEV Matthias Hartwich lorsqu’il salue les 20 collègues venus à cette journée ensoleillée dans la ville soleuroise de Balsthal. « Cela me touche que vous vous efforciez année après année de convaincre vos collègues de devenir membres de notre syndicat. Vous êtes notre carte de visite et une partie importante de notre organisation. Pour cette raison, nous sommes heureux de vous montrer notre reconnaissance en organisant pour vous cette journée. »

Les membres SEV qui ont syndiqué durant l’année écoulée au moins huit nouveaux membres sont traditionnellement invités à la journée annuelle des top recruteurs-euses. Cette année la journée débute à la gare de Balsthal, où Markus Schindelholz, directeur de la compagnie de train Oensingen-Balsthal (OeBB), accueille les participants (pas de femmes cette année). La compagnie OeBB exploite la ligne la plus courte d’Europe en interopérabilité : son réseau ferroviaire comprend en tout et pour tout 4,1 kilomètres, sur lesquels non seulement des voyageurs, mais aussi des marchandises sont transportées.

Le principal domaine d’activité de la compagnie OeBB concerne les courses nostalgiques. La compagnie existe depuis 1899, mais au dépôt, il y a des locomotives à vapeur qui sont encore plus anciennes. Une visite de ce dépôt nous permet d’avoir une jolie vision de l’histoire de la compagnie. Après la visite, l’at-

traction principale du jour fait son entrée : la Flèche rouge (RcE 2/4 607) qui vient tout droit des années trente. Cette automotrice rouge, reconnaissable à son nez proéminent à l’avant et à l’arrière, a circulé jusqu’en 1997 sur la ligne Oensingen-Balsthal pour assurer l’horaire. Maintenant, elle effectue les courses nostalgiques. C’est justement ce qui attend notre groupe aujourd’hui, et surprise : le train dépasse le réseau OeBB pour se rendre exceptionnellement jusqu’à Soleure. De plus, le directeur de la compagnie OeBB sert l’apéro à ses hôtes.

La journée des top recruteurs-euses se poursuit avec une grillade agrémentée de jeux, la compétition portant sur diverses disciplines ayant trait au travail de cheminot.

« L’année prochaine également nous organiserons une journée pleine de surprises pour les collègues qui ont rencontré du succès en matière de syndicalisation », déclare Stefanie FÜRST, la responsable du recrutement du SEV. « En plus de la prime de recrutement que tout recruteur reçoit de toute façon, il y aura en 2026 de nouveau une récompense spéciale. »

Vidéo

Scanne le code QR ou rends-toi sur www.sev-online.ch et regarde la vidéo.



billet. « Je lui ai dit que soit il achetait un billet, soit il descendait au prochain arrêt. Il a refusé et est devenu agressif. Soudain il m’a fait une prise de catch et j’ai atterri violemment sur le dos, il se tenait debout au-dessus de moi », raconte-t-elle. C’est grâce au mécanicien de loc qui s’en est mêlé que l’homme a laissé tomber. Pendant ce temps, les autres voyageurs regardaient sans broncher. Sara a eu des contusions, mais, heureusement, elle n’a pas été véritablement blessée. Psychiquement, elle a pu se remettre de cet incident en parlant de ce qui s’était passé avec sa famille et son supérieur. « À l’époque il n’y avait pas de *care team*. Le mot d’ordre était : tu passes à autre chose et tu retournes au travail. »

Les agressions physiques sont heureusement restées des exceptions. Cependant, les insultes, les propos malhonnêtes ou tout simplement l’inattention étaient monnaie courante. « Beaucoup de voyageurs, en particulier les Suisses, sont très exigeants. Ils attendent beaucoup en contrepartie de leur billet. Si quelque chose ne leur convient pas – pas de place assise, des retards, une bousculade – tout de suite, ils protestent. « Les passagers internationaux sont souvent plus détendus, mais il y a là aussi des exceptions. »

Au Zentralbahn, elle se sent plus en sécurité. « Nous avons un *care team* composé de collègues qui ont suivi une formation et peuvent apporter

leur soutien. En cas d’incident, nous faisons une annonce ESQ avec le téléphone mobile ou l’ordinateur portable. Cette annonce va directement à la police des transports (TPO). Selon la gravité, le cas atterrit devant le Tribunal. » Les moyens techniques de soutien sont particulièrement importants. « Nous, les assistant-es clientèle, nous avons un appareil de contrôle avec un bouton d’alarme. Si j’appuie dessus, la police des transports est immédiatement avertie. Grâce au GPS, elle voit où je me trouve et peut ainsi réagir rapidement. »

Malgré tout, il y a parfois des moments critiques. « Il y a peu de temps, je me suis retrouvée en face de deux hommes qui étaient couchés sous les sièges en 1^{re} classe. Je les ai réveillés et leur ai demandé leur billet. Le premier m’a insultée gravement, l’autre était blessé. J’ai tout de suite appelé la police des transports et j’ai écrit un rapport. »

Sara a aussi été le témoin de propos racistes à Brienz et Meiringen, où des habitants ont insulté des touristes. « Dans ces cas également, je fais une annonce et si nécessaire, je donne l’alarme. »

Sara explique qu’avec ce qu’elle a vécu, elle a développé une autre manière d’appréhender la sécurité : « Avant je voulais tout faire comme il faut, contrôler chaque billet, suivre toutes les règles. Aujourd’hui, je me dis que ma sécurité passe avant tout. »

PERSONNEL D’AIR BALTIC EN SUISSE

Protection salariale juste au sol?

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le canton de Zurich a décrété que le personnel de maintenance d’Air Baltic était soumis à la loi sur les travailleurs détachés lorsqu’il intervient pour Swiss dans le cadre d’un contrat de location avec équipage. Mais pas le personnel navigant.

Pour le domaine d’organisation de SEV-GATA, notre syndicat du personnel au sol du domaine aérien, il s’agit là d’une décision importante qui clarifie les choses. Mais l’exclusion du personnel navigant met en péril les salaires de celui-ci et les emplois en Suisse. C’est la raison pour laquelle Kapers, le syndicat du personnel de cabine, s’apprête à déposer un recours contre cette décision. SEV-GATA soutient sans réserve sa démarche.

Swiss a conclu son premier contrat de location avec équipage (dit contrat *wet lease*) avec la compagnie d’aviation lettone en août 2022 pour une durée courant du 30 octobre 2022 au 26 mars 2023, valable pour six avions au maximum. Le contexte était le suivant : après la pandémie de Covid, la demande en vols aériens est rapidement repartie à la hausse, alors que Swiss n’avait pas assez d’avions opérationnels, en raison du manque de réacteurs, et parce que la compagnie, après les licenciements massifs de mai 2021, n’avait pu ni engager, ni former suffisamment de personnel.

À l’époque, plusieurs syndicats, dont Kapers et SEV-GATA, avaient adressé à la direction de Swiss une sévère note de protestation : « La planification du personnel de Swiss, qui a pris trop tard les contre-mesures qui s’imposaient, a plongé la compagnie dans une situation où elle n’est pas capable de réaliser la production qu’elle a planifiée. Aujourd’hui, on a recours à des avions et à des équipages d’Air Baltic qui œuvrent à des prix nettement inférieurs aux nôtres. À nos yeux, il s’agit d’un dumping salarial inacceptable. Après que toutes les catégories de personnel ont massivement contribué à la sortie de cette

crise, nous assistons aujourd’hui à une délocalisation pure et simple de nos emplois. » Dans un entretien, Swiss avait expliqué qu’il s’agissait d’une mesure d’urgence exceptionnelle et limitée dans le temps. Or, Swiss a non seulement appliqué cet accord sans rien y changer, mais la compagnie l’a prolongé pour une autre saison de vol jusqu’à aujourd’hui. À l’origine, l’accord prévoyait six avions, puis huit, et aujourd’hui à nouveau six. Entre janvier et août 2023, au total 860 membres d’équipage d’Air Baltic ont exercé leur activité à Zürich dans le cadre de vols *wet lease*, et au total 107 technicien·nes sur avions, comme le précise la décision de la Direction de l’économie publique du canton de Zurich.

Le Seco et la loi sur les travailleurs détachés

En 2022 déjà, Kapers s’est plaint auprès de l’instance de contrôle compétente, l’Office de l’économie et du travail du canton de Zürich, qui écrivait fin 2022 dans un premier jugement : « Il s’agit d’une location de services non autorisée : la relation contractuelle est donc nulle et non avenue ». Le Secrétariat d’État à l’économie (SECO), qui est compétent à l’échelle fédérale, a décrété au printemps 2023 que la location de personnel n’avait rien d’illégal, mais qu’elle tombait sous le coup de la loi sur les travailleurs détachés, dont elle devait par conséquent respecter les règles. Parmi lesquelles, entre autres, une rémunération minimale conforme aux normes locales. Or, le personnel navigant d’Air Baltic volait et vole encore avec des salaires mensuels bruts à partir de 1500 francs, à savoir moins de la moitié de ce que touche le personnel navigant suisse en début de carrière. Pour les pilotes aussi, l’écart salarial est considérable.

En août 2023, l’Office cantonal de l’économie a rendu Air Baltic attentif à ses obligations en matière d’annonce et d’autorisation, conformément à la loi sur les travailleurs détachés et à la loi sur les étrangers, et a exigé une liste de tous les collaborateurs employés dans le canton de Zürich. Dans un recours, Air Baltic et Swiss ont fait valoir à la Direction de



Air Baltic utilise ces Airbus A220-300 pour les vols Swiss, avec du personnel navigant et au sol.

l’économie publique qu’il ne s’agissait pas de personnel détaché.

Maintenance vs navigant : détaché ou non ?

Début septembre, la Direction de l’économie publique zurichoise a publié la décision prise par son instance de recours datant du 30 juin 2025. Elle confirme que les employé·es dans le domaine d’organisation de SEV-GATA sont bel et bien soumis à la loi sur les travailleurs détachés. « C’est un succès qui confère de la sécurité à nos membres », déclare Philipp Hadorn, secrétaire syndical président de SEV-GATA. Dans le rendu du jugement, on peut lire : « Contrairement à l’activité exercée par les membres d’équipage, les activités exercées par le personnel de maintenance n’impliquent aucune prestation de transport, uniquement des tâches à effectuer au sol. Pour s’acquitter de ces tâches, le personnel de maintenance dispose d’ailleurs à l’aéroport de Zürich d’un bureau, d’un entrepôt, de l’outillage indispensable et des pièces de rechange ». De janvier à août 2023, au moins cinq technicien·nes d’Air Baltic ont effectué sans interruption des travaux de maintenance à Zurich. Ils ont donc fourni une prestation de travail en Suisse, et il y a un lien avéré avec le marché suisse du travail, dans la mesure où, le cas échéant, Air Baltic aurait été contraint de confier ces travaux à une entreprise de maintenance en Suisse.

Concernant le personnel navigant, la décision a été tout autre : « Ses activités à l’aéroport de Zürich ne permettent pas d’établir un lien suffisant avec la Suisse », peut-on lire. « C’est pourquoi il ne relève pas de la loi sur les travailleurs détachés. »

Une mauvaise décision dangereuse

En tant que représentant des intérêts des employé·es de Swiss et d’Air Baltic, le syndicat du personnel de cabine Kapers a immédiatement annoncé qu’il déposait un recours auprès du Tribunal administratif de Zurich. « L’affaire n’a pas été éclaircie avec toute la rigueur requise par les autorités zurichoises », déplore Kapers dans une

critique acerbe. « Des tableaux de service, des listes de *layover* et des réservations d’hôtel à Zurich montrent en effet clairement que le personnel navigant d’Air Baltic passe plusieurs jours d’affilée en Suisse, décolle en partie plusieurs fois par jour depuis Zurich et fournit également, à Zurich et durant plusieurs jours d’affilée, des services de réserve. Ce personnel séjourne ici ; disponible sur simple appel, il peut être mobilisé dans des délais très brefs et il est totalement intégré dans le fonctionnement de Swiss. Les *pairings*, les instructions et les prescriptions de service proviennent de Swiss. Même le kérosène est commandé via le portail de Swiss. Le lien du travail avec la Suisse est donc incontestable. »

Pour Sandrine Nicolic-Fuss, présidente de Kapers, cette « mauvaise décision » est « un précédent dangereux » : « En faisant sauter ainsi la protection salariale du personnel de cabine, on ouvre les vannes au dumping salarial dans toutes les branches – de l’aéronautique à la logistique, en passant par la construction et les soins. »

Mettre en œuvre maintenant la protection salariale pour le personnel

« SEV-GATA soutient pleinement le recours déposé par Kapers », déclare Philipp Hadorn. « La partie du jugement qui concerne le personnel de maintenance n’en est pas moins importante ; elle doit maintenant être mise en œuvre sans tarder ». Air Baltic n’est certes pas d’accord avec la partie du jugement qui concerne le personnel navigant, mais il ne conteste pas le jugement dans son intégralité, relèvent les journaux de Tamedia le 16 septembre. « Étant donné que ni Swiss ni les autorités impliquées n’ont l’intention de faire appel, il semble bien que le jugement soit désormais juridiquement valable. Ni le Tribunal administratif ni la Direction de l’économie publique n’ont toutefois été en mesure de le confirmer de manière définitive. » Quant à savoir si le Tribunal administratif acceptera le recours de Kapers, l’incertitude règne. Dans le cas contraire, il ne restera plus aux salarié·es et aux syndicats qu’à emprunter la voie du Tribunal civil.

JEUNESSE SYNDICALE

« Les Jeunes parlent »



Michael Spahr. « Les jeunes prennent la parole », c’est le titre du nouveau texte d’orientation des jeunes membres des quatre syndicats SEV (CH), EVG (D), vida (AT) et Cfdt (F). La jeunesse se positionne clairement contre la privatisation du secteur ferroviaire. Dans les quatre pays, on a fait des expériences négatives lorsque des stratégies de libéra-

lisation du marché ont été appliquées. « Ce genre de développement contredit les objectifs d’un rail qui fonctionne, qui soit fiable et accessible à tous », précisent-ils dans leur texte. La libéralisation amène le dumping social, le morcellement, la négligence des régions périphériques et péricle les objectifs climatiques. Afin que les entreprises de chemin de fer proposent des perspec-

tives professionnelles sur le long terme aux jeunes collaborateurs·trices, la sécurité et la satisfaction des besoins fondamentaux des employé·es doivent constituer une priorité absolue. Cela comprend les besoins primaires comme la mise à disposition d’installations sanitaires propres et s’étend jusqu’à l’engagement d’un nombre suffisant de personnel ; et une planification du personnel moderne implique également que les entreprises prévoient des formations plus attrayantes.

Un autre point important dans ce texte d’orientation est la représentation des intérêts dans l’entreprise. Le droit de participation doit être étendu et les ressources nécessaires doivent être mises à disposition. Sur le plan politique, la jeunesse se positionne clairement : elle s’oppose à la croissance de l’extrême droite en Europe. « Il ne suffit pas de se positionner, il faut agir avec détermination ! » affirme la jeunesse.

Le dernier point abordé dans le texte d’orientation concerne l’activité à plein temps dans les syndicats. La jeunesse souhaite y voir plus de postes, mais aussi plus de temps accordé aux activités de la jeunesse syndicale.

SWISS TECHNIK

Nouvelle planif’ : oui

Markus Fischer. Les membres de SEV-GATA des secteurs Swiss-Technik TMH et TMG ont accepté à une grande majorité la solution trouvée au sein du groupe de travail pour la nouvelle planification des tours de service, lors d’un vote électronique. 92,6 % des participant·es ont approuvé la proposition, avec un taux de participation de 87,9 % !

« Au terme d’un processus long et parfois difficile, nous avons pu élaborer cette solution », déclare Regula Pauli, secrétaire syndicale du SEV. L’accord avec Swiss porte sur les points suivants : modèle 5:5, c’est-à-dire cinq jours (nuits) de travail, cinq jours de congé. Heures de début et de fin (TMH) : 20 h 30-6 h 30 et 21 h 30-7 h 30. Supplément de nuit : 20 % de 24 h à 7 h. Journée de formation : pour les cours de remise à niveau nécessaires à l’obtention de

la licence – en règle générale, une journée tous les deux ans, pouvant être effectuée sur place ou en télétravail (décision personnelle). Dix « jours de compensation » doivent être pris par an, contre huit « jours supplémentaires » auparavant. Dispositions d’application : réduction proportionnelle des jours de compensation en raison de sessions de formation plus longues ; en principe, il existe un planning annuel ; en cas de report d’un jour de compensation à la demande de Swiss – avec l’accord du collaborateur, un paiement de 100 francs est effectué.

La solution est valable pour un an ou jusqu’à la conclusion d’une nouvelle CCT et offre aux collaborateurs dont le centre de vie se trouve à l’étranger suffisamment de temps pour se reposer et avoir une vie sociale ou familiale.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV, RENCONTRE NATIONALE

«Montagne, syndicat et communauté: quand la rencontre devient un souffle collectif»



Roberto Mocchi, président de la ZPV Tessin. Ce n'était pas une assemblée comme les autres qui s'est tenue à l'Alpe Foppa, près du Monte Tamaro, où l'air frais et les panoramas à couper le souffle ont servi de cadre à un événement aussi inhabituel que réussi.

L'initiative, organisée par la sous-fédération ZPV section Tessin, a réuni 78 personnes, unies par le désir de s'informer des dernières nouvelles syndicales, mais aussi de vivre ensemble une journée différente. L'événement s'est ouvert par un apéritif, suivi de l'assemblée avec une série d'interventions sur les thèmes les plus actuels: la sécurité du personnel roulant, les négociations en cours sur les BAR et le repositionnement du chef de train.

Le débat, animé et participatif, a confirmé la volonté de ne pas se limiter à l'écoute, mais d'apporter des idées et des propositions concrètes. Après la partie plus technique, le groupe s'est offert un déjeuner convivial.

Dans l'après-midi, lors de la deuxième partie du programme, certains ont pris des photos panoramiques près de l'église conçue par l'architecte tessinois Mario Botta, tandis que d'autres ont profité de la descente en luge et de l'adrénaline de la tyrolienne (longue de 400 m) offerte par la section du Tessin.

Un moment simple, fait de bavardages, de rires et de partage, qui a redonné un nouvel élan au sentiment de communauté souvent mis à l'épreuve par le rythme effréné du quotidien.

Cette rencontre en montagne a démontré que le syndicat n'est pas seulement synonyme de documents et de négociations, mais aussi de capacité à créer des liens humains. Une expérience que les participants ont déjà demandé de renouveler, signe que la voie vers un syndicat proche des gens passe aussi par des lieux et des moments capables d'allier engagement et légèreté.

VICTOIRE POUR LES FEMMES ENCEINTES

Le Conseil des États accepte de combler les lacunes



USS. L'engagement de l'Union syndicale (USS) suisse et des associations faitières féminines a porté ses fruits. Le Conseil des États a adopté le 24 septembre une motion visant à combler les lacunes de protection des femmes enceintes dans l'assurance-chômage.

L'Union syndicale suisse salue aujourd'hui la décision du Conseil des États qui souhaite modifier l'assurance-chômage de sorte à éviter que des femmes enceintes ne se retrouvent en fin de droits et perdent de ce fait leur allocation de maternité.

Le Conseil des États répond à une revendication qui remonte à la grève féministe 2023 et que l'USS a portée avec le soutien des grandes associations faitières féministes. Dorénavant, de l'avis de la Chambre haute, les femmes enceintes devraient pouvoir bénéficier d'indemnités chômage prolongées, comme c'est le cas actuellement pour les travailleuses et travailleurs âgés ou les personnes dont la rente d'invalidité a été réduite. Le

Conseil des États entend ainsi corriger une injustice: les femmes enceintes qui se retrouvent au chômage sont clairement désavantagées sur le marché de l'emploi, car il leur est difficile de convaincre un employeur de les engager peu avant l'accouchement.

Actuellement, environ 500 femmes arrivent en fin de droits de chômage chaque an et perdent par la même occasion leur droit à l'allocation de maternité. De plus, en cas d'incapacité de travail pour raisons médicales, l'assurance-chômage n'ouvre le droit qu'à 30 indemnités journalières, et ce même si les femmes concernées ont cotisé pendant des années.

Le Conseil des États soutient une modification de l'assurance chômage visant à corriger ces deux injustices. L'USS appelle maintenant le Conseil national à suivre l'avis du Conseil des États pour définitivement combler les lacunes de protection des femmes enceintes au chômage et éviter qu'elles ne tombent dans la précarité.

PUBLICITÉ

Penser à demain de manière plus détendue avec nos solutions de prévoyance.

Avantage pour les membres du SEV:

25 %*

de réduction sur une planification de la retraite.

Épargne classique avec le compte de prévoyance 3 ou investissement à long terme avec des opportunités de rendement supplémentaires: optez pour une prévoyance simple et flexible tout en réalisant des économies d'impôts. cler.ch/prevoyance

* Le rabais est applicable si vous détenez chez nous des titres pour au moins 50'000 CHF ou une hypothèque.

Il est temps de parler d'argent.

Bank
Banque
Banca **CLER**

SOUS-FÉDÉRATION TS

TS examine attentivement les changements chez CFF Cargo

Service de presse SEV-TS. Le comité central de la sous-fédération TS s’est réuni le soir du 22 septembre pour préparer l’assemblée d’automne du 23 septembre 2025 à Obereintfelden. L’un des thèmes principaux était les changements chez CFF Cargo.

En tant qu’orateur, nous avons accueilli Peter Luginbühl, le nouveau chef CFF Cargo Production. Il nous a présenté les changements chez CFF, qui ont également été présentés au personnel au cours d’un roadshow. Le trafic par wagons isolés (TWI) est particulièrement touché par ces changements. Les négociations avec les 15 gros clients de CFF Cargo sont en cours. Ils représentent environ 80 % du volume de transport et constituent la base du nouveau TWI.

Lors du changement d’horaire 2026/27, ce sont 50 points de desserte qui seront fermés, avec le même nombre de wagons. Malgré tout, on devra parvenir à effectuer encore 98 % du volume de transport. CFF Cargo part du principe qu’avec le nouveau modèle de production, nous aurons besoin

d’environ 30 % de locomotives de ligne en moins, 16 % de locomotives de manœuvre en moins et 29 % de personnel en moins.

Il n’y aura pas de licenciements parmi le personnel puisque durant les années à venir, beaucoup de monde partira à la retraite. Cela est salué par le comité central. Peter Luginbühl estime que, d’ici 2033, il faudra recruter de la main-d’œuvre pour compenser la vague de départs à la retraite.

Communications de la sous-fédération : la nouvelle assemblée des délégué-es du SEV aura lieu le 11 juin 2026. Neuf délégué-es TS y prendront part, soit un membre par section et deux membres de la commission centrale.

L’assemblée des délégué-es de la sous-fédération se déroulera le 29 mai 2026 à Olten et la sous-fédération cherche encore des membres pour la commission de jeunesse. Les propositions pour l’AD doivent être remises d’ici au 29 mars 2026. Notre effectif à la fin août 2025 est de 2126 membres, ce qui est très réjouissant.

PV VALAIS

Excursion raclette à Aardon



Jacques Sebban. Sortie raclette de la section PV Valais à Ardon du 18 septembre 2025. C’est par un temps magnifique que nous nous sommes retrouvés à Ardon pour notre traditionnelle raclette: nous étions environ 50 participants de tout le Valais. Nos racleurs se sont surpassés et tout notre petit monde s’est régalé dans une excellente ambiance, le bruit des conversations était d’ailleurs particuliè-

rement élevé! Le temps a très vite passé et l’heure de regagner nos domiciles a vite sonné, merci à tous d’avoir donné un coup de main car la salle a été rangée en un clin d’œil. En conclusion, vivement la prochaine sortie.

.....

Nécrologie Peter Rolli

C’est par suite d’un bref séjour à l’hôpital que Peter, à la grande surprise de tous, nous a quitté le 9 septembre 2025. Peter était membre du SEV depuis 1963 et membre du comité de la section PV Valais dès 2012. Sa manière d’écrire et ses comptes rendus de nos sorties étaient toujours très intéressants et comprenaient chaque fois une partie historique et culturelle. Ces procès-verbaux des séances du comité et des assemblées étaient très détaillés et à peine nous étions rentrés dans nos foyers que nous avions déjà ces documents sous les yeux. Peter était un collègue calme et discret et, quand il le fallait, nous rappelait à l’ordre en citant les points dans les règlements et les statuts, ce qui nous rendait bien service.

Peter était aussi un cuisinier hors pair. Avec son épouse Yolanda, il a régalé les membres maintes fois avec un succulent repas lors de nos sorties annuelles traditionnelles. Son risotto au safran est certainement encore dans toutes les mémoires des participants. Nous garderons toujours un excellent souvenir de Peter. Cher Peter, repose en paix.

Au nom du comité de la section PV Valais, Patrick Rouvinez, président



Peter Rolli était le pilier du comité directeur.



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

Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche pour janvier 2026 ou une date à convenir un·e

spécialiste de la communication à 60 %

Etes-vous prêt·e à susciter l’enthousiasme grâce à vos talents linguistiques et à votre créativité ?

- Vous avez de très bonnes aptitudes pour les langues et la rédaction de textes convaincants.
- Vous savez produire des vidéos courtes et percutantes ainsi que de belles photos.
- Vous disposez de plusieurs années d’expérience dans le journalisme ou dans une entreprise de communication.
- Vous vous y connaissez aussi bien en médias analogiques que numériques.
- Vous vous exprimez parfaitement en allemand aussi bien par écrit qu’oralement et maîtrisez également le français.

Etes-vous en mesure d’assumer ces tâches ?

- Présenter efficacement dans les médias les thèmes syndicaux et de politique des transports en défendant le point de vue du SEV.
- Produire toutes les trois semaines un journal pour les membres et régulièrement des newsletters.
- Administrer et développer un site internet conséquent et animer divers canaux dans les réseaux sociaux.

Avez-vous envie de travailler au SEV ?

- Votre lieu de travail principal se trouve à Berne.
- Nous proposons un travail varié et dynamique, cela peut parfois arriver que vous soyez sollicité·e le soir ou le week-end.
- Un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d’engagement modernes vous attendent.

Avons-nous éveillé votre intérêt ?

Michael Spahr, responsable de la communication, se tient volontiers à disposition au 076 361 93 41 pour tous renseignements.

Faites parvenir votre dossier de candidature complet par voie électronique à Angela Meili, responsable du personnel, angela.meili@sev-online.ch ou contactez-la par téléphone au 031 357 57 57.

Pour de plus amples informations à notre sujet: www.sev-online.ch



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

Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche, pour son projet d’intensification de l’encadrement régional des membres et pour encourager le travail des sections, au 1er janvier 2026 ou pour une date à convenir, un·e

secrétaire syndical·e à 80 % pour son team CFF, région Centre

Ce poste, dont la durée est actuellement limitée à quatre ans, comprend les activités suivantes :

- Organisation syndicale (incluant le recrutement des membres) et encadrement des sections de la région Centre (Olten, Bâle, Muttentz, Berne, Lucerne, Brigue)
- Soutien des sous-fédérations et de leurs sections pour l’organisation de journées nationales de visites dans la région
- Prise en charge des demandes individuelles des membres
- Permanence au secrétariat d’Olten au moins un jour par semaine (à définir)
- Organisation et animation de la conférence des sections dans la région Centre
- Participation aux séances KODI dans le but de coordonner les affaires CFF
- Représentation du SEV dans l’Union syndicale cantonale des deux Bâle

Dans l’idéal, vous disposez d’une expérience dans une activité aux CFF ou dans une autre entreprise de transports publics.

- Vous êtes une personne avenante et savez aller ouvertement vers les autres.
- Vous aimez le contact avec les collaboratrices et collaborateurs des transports publics.
- Votre lieu de travail est Berne ou Olten. Vous êtes disposé·e à voyager à l’intérieur de la région Centre et à vous déplacer aussi le soir ou tôt le matin.
- Vous êtes capable de mener des négociations en allemand et avez des connaissances du français.

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

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser à Patrick Kummer, vice-président SEV, tél. 031 357 57 57.

Ce poste vous intéresse ?

Veuillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Madame Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel. Vous trouverez davantage d’informations sur le SEV en consultant notre site internet: www.sev-online.ch

SOUS-FÉDÉRATION RPV, CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Thèmes principaux Projet «G-Genesis» de CFF Cargo, sécurité et recrutement de membres

Service de presse SF RPV. Le président central (PC) Danilo Tonina a ouvert le 22 septembre 2025 au Seehotel à Bönigen la conférence des président-es de cette année qui s’est de nouveau déroulée avec la séance du comité central.

Il a salué les membres de la commission centrale (CoCentr), du comité central (CC), de la commission de gestion (CG), ainsi que les président-es de section ou leurs représentant-es. Bienvenus étaient également les traducteurs Vincent Brodard pour le français et Pietro Gianolli pour l’italien. Ils ont été remerciés par avance pour cette tâche qui n’est pas toujours facile.

Les points forts de cette année étaient CFF Cargo et le projet «G-Genesis», la sécurité, l’effectif des membres et le recrutement.

Pour commencer, le PC a présenté la situation actuelle du projet «G-Genesis». Les points de desserte qui seront réduits dès 2027 causent des inquiétudes et soulèvent beaucoup de questions, car inévitablement les sites actuels seront touchés. Le fait que le

réseau de transport reste attrayant avec 98 % des wagons transportés aujourd’hui est quand même une bonne nouvelle au sein de l’organisation. Car une chose est sûre, le nouveau modèle de production ne diminuera pas seulement le besoin en locomotives, mais touchera aussi le personnel suite aux optimisations prévues dans la planification et l’occupation. Vu les prochains manques de personnel qualifié dus aux départs à la retraite, le nouveau défi est de pouvoir garantir qu’il y ait suffisamment de personnel pour couvrir les besoins. Le risque est de ne pas pouvoir engager du personnel qualifié aux endroits où on aura un urgent besoin, et que les capacités d’adaptation nécessaires sur le réseau et la flexibilité du personnel ne suffisent plus.

Sont prévues dix modifications sur les sites RPC et LPC et ce sont les trois points principaux suivants qui sont touchés : méthode de travail, orientation et compensation. Afin d’expliquer au personnel la situation actuelle du projet, divers roadshows ont été

organisés, il est recommandé aux collègues de CFF Cargo d’y participer et de poser des questions critiques.

L’accident du 10 août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard était pour la Suisse et les CFF un événement marquant. Pendant longtemps, il y a eu une réduction de l’horaire et de gros dégâts au niveau du matériel roulant et de l’infrastructure ont été déplorés, la totalité des coûts a dépassé la centaine de millions de francs. Le rapport final du Service suisse d’enquête de sécurité (SESE) montre qu’une fissure non détectée a entraîné la rupture d’un corps de roue. À cet égard, l’OFT a pris des décisions qui ont également été saluées par les CFF.

Dans les sections, la nouvelle communication de manœuvre (RaKo) a été thématisée et il a été constaté qu’avec les appareils RaKo, il se produisait souvent des situations dangereuses qui ne pouvaient pas être imputées à des défauts d’utilisation. Les déplacements de sites Cargo, les tours annulés et l’absentéisme préoccupent aussi les sections, de même que les

possibilités de progression salariale et la suppression de grands contrats dans les transports de marchandises et du pétrole qui ont été attribués à d’autres entreprises pour des questions de prix.

Nous avons également abordé la question de l’effectif des membres qui a diminué pour diverses raisons. Il nous faut absolument inverser la tendance et Stefanie Fürst, secrétaire syndicale SEV à Berne, se met volontiers à disposition. Elle nous a présenté quelques idées pour recruter des membres. De manière simple et ouverte, elle nous a expliqué comment mener une discussion avec un-e collègue pour le-la convaincre d’adhérer et quels points en particulier nous pouvons mettre en avant. Cependant, il ne faut pas seulement recruter de nouveaux membres, mais aussi veiller à garder nos fidèles collègues qui sont déjà membres. Il s’agit ici avant tout de mentionner les possibilités et les offres qui sont comprises dans le sociétariat. La PV est une possibilité de rester en contact avec les collègues. La protection juridique peut être utilisée pleinement aussi par les gens qui ne paient qu’une demi-cotisation. De plus chacun-e peut profiter des nombreux rabais proposés et les rencontres sont également l’occasion de soigner l’amitié et la camaraderie. Le recrutement reste important et les président-es ou leurs représentant-es doivent en parler dans leurs sections et motiver leurs collègues à y participer activement. Le mot d’ordre reste : «L’union fait la force».

Pour terminer, voici quelques dates à retenir et noter d’ores et déjà dans son agenda.

10 octobre : journée des mécaniciens de locs B100 de toutes les divisions à l’hôtel Bern à Berne;

12/13 février : séance du comité central avec CG à Buchs;

26 mai : Assemblée des délégués RPV, à l’hôtel Bern à Berne;

11 juin : Assemblée des délégués SEV;

5/6 octobre : Conférence des présidents;

Conférences des sections 2026 : Saint-Gall : 10 février, Berne : 12 février, Zurich : 16 février, Lausanne : 18 février, Bellinzona : 26 février.

À Lausanne, la conférence des sections durera de 9 h 30 à 16 h env. Ailleurs, les conférences des sections se dérouleront de 14 h /14 h 30 à environ 18 h, suivies d’un repas du soir.

Après que toutes les dates et informations aient été communiquées aux membres avec précision des participant-es, nous sommes passés aux autres interventions. Comme personne n’a demandé la parole, le PC Danilo Tonina a pu remercier encore une fois nos collègues traducteurs pour leur formidable travail. Les personnes présentes également ont remercié cette prestation par un vif applaudissement, qui a été adressé aussi au caissier central Heinz Schneider qui s’est chargé de l’organisation de cette conférence des président-es. Il y a encore eu des mots de remerciement pour les collègues du comité central et naturellement pour tous-tes les président-es qui se sont engagé-es pour la sous-fédération RPV et ont activement contribué à ces deux jours de conférence. Pour conclure, le PC a pris congé des participant-es en leur souhaitant bon retour.

PV VAUD

Ballades en balade : marche du 4 septembre

Dominique Tissières. *Un p’tit train s’en va dans la campagne. Un p’tit train s’en va de bon matin. On le voit filer vers la montagne...*

Mais, c’est bien un car qui conduit les 25 participants jusqu’au Pont, porte nord de la vallée de Joux. Le tronçon Le Day-Le Pont, ainsi que le tunnel des Epoisats, sont en complète réfection jusqu’au changement d’horaire en décembre 2025.

...Colchiques dans les prés fleurissent, fleurissent. Colchiques dans les prés, c’est la fin de l’été...

Des colchiques tapissent la prairie marécageuse de la partie sud du lac. En compagnie de ces annonciatrices de l’automne, débute la balade autour du lac Brenet. Ce petit lac tout tranquille, discret, dissimulé dans un écrin de verdure, aux barques colorées, couchées dans la roselière. De son sentier, invitation à la promenade, bordé de panneaux didactiques, nous découvrons une unique plage, connue de seuls initiés. Nous déambulons sous le couvert d’érables, de bouleaux et de sapins aux racines tourmentées. Un profond entonnoir, au flanc d’une paroi, nous attire dans le vide. Heureusement, des barrières de protection annihile le vertige. Tiens ! Trois maisons, résidences d’été, se sont implantées dans la partie nord du lac. Elles semblent se dorer au soleil et sur leurs minuscules terrasses, on y déposerait bien quelques verres et un flacon. Courage, un apéro, surprise, nous attend à la fin, quand la boucle sera bouclée...

...Chef un p’tit verre, on a soif, une petite bière, on a soif...

Oui, surprise ! La Compagnie du train à vapeur de la vallée de Joux nous prépare un simple apéritif mais servi à l’intérieur d’une voiture d’époque rénovée. Nous y sommes accueillis par la famille Piguet. Une famille passionnée par les locos à vapeur, hélas toutes au dépôt et en révision puisqu’en raison des travaux leurs trains à thèmes ne circulent pas en 2025.

Vous, les aficionados des trains à vapeur, visitez leur site : www.CTVJ.CH.

Vous, les non- aficionados, visitez ce site aussi et réservez, pour l’an prochain, une de leurs intéressantes propositions.

...Nuages dans le ciel s’étirent, s’étirent, nuages dans le ciel s’étirent comme une aile...

Avec un bol de..., une météo comprehensive déchire les nuages noirs qui planent au-dessus de nos têtes et un soleil, juste tiède, juste lumineux, agrémente la balade sous son aile protectrice. Ouf ! Car, au milieu de l’après-midi...

...Des nuages noirs qui viennent du nord colorent le ciel, le lac, les rivières...

Heureux, tous réunis au buffet de la gare de Vallorbe, nous dégustons des filets de perches. Délicieux ! Dehors, furieux, un Jupiter rageur lance des éclairs, soutenus par de de retentissants coups de tonnerre et ouvre les vannes du ciel en un déluge assourdissant.

Quant au retour, cet extrait de chanson vous en donne la saveur...

...On est rentré à pied, à cheval, en voiture et en bateau à voile...

SOUS-FÉDÉRATION PV

Discussion sur le départ des membres à la retraite

Alex Bringolf. Le président central Roland Schwager souhaite la bienvenue au Comité central et aux présidents des sections Est à la 6^e réunion du Comité central 2025 à Sargans. Le thème du départ des membres lors de la mise à la retraite est un fil rouge qui traverse toutes nos discussions. Les sections reçoivent du secrétariat SEV les annonces des départs imminents à la retraite et ont ainsi la possibilité de faire connaître la PV et ses prestations aux collègues. Les sections PV sont également informées des démissions du SEV au moment où le membre part à la retraite. Elles peuvent ainsi prendre contact avec ces collègues. De nombreux départs ont ainsi pu être évités et des membres ont immédiatement trouvé leur place au sein de la PV. Pour le SEV, leurs cotisations sont également précieuses et contribuent à financer les prestations fournies aux sections d’actifs.

Les présidents présents ont rendu compte du succès des manifestations organisées par leur section et de la bonne fréquentation des assemblées. Les réunions d’automne et les fêtes de l’Avent auront lieu dans les semaines à venir. Les dates sont également publiées sur les pages Internet.

L’assemblée des délégués PV aura lieu le 7 octobre à Grolley. Les invitations et les documents ont été

envoyés par le PC. Le conférencier Jean-Christophe Schwaab nous expliquera ce qu’est l’IA (intelligence artificielle) et ses répercussions pour nous, les retraités et retraitées.

Roland Schwager a également évoqué les conférences des sections prévues en février 2026, les dates ont été publiées dans la presse syndicale et sur le site Internet du SEV.

Nous attendons avec impatience les dernières informations concernant l’intégration de nos FVP dans le SwissPass. Beaucoup savent déjà qu’il faudra se procurer la carte rouge (SwissPass). Cependant, l’incertitude règne quant aux détails : comment et où les commandes peuvent-elles être passées ? Nos retraités plus âgés doivent également pouvoir bénéficier de cette offre sous forme analogique, sans restriction ni coûts supplémentaires. Tous les retraités ne sont pas familiarisés avec le numérique et ils n’ont pas tous un téléphone portable dans la poche. Les informations devraient être disponibles avant la fin octobre.

Le financement de la 13^e rente AVS fait actuellement l’objet de discussions au sein des Chambres fédérales, une solution est toutefois encore loin d’être trouvée. Une chose est sûre, le 13^e mois AVS sera versé pour la première fois en décembre 2026. C’est une bonne

chose qui aidera beaucoup de gens, par exemple pour financer leurs primes d’assurance maladie si élevées.

Lors de l’assemblée générale extraordinaire de la Coopérative des maisons de vacances et de ski (FSG), la vente du bien immobilier situé à Samedan a été approuvée. Les recettes serviront à entretenir les deux maisons de Grindelwald et Bettmeralp. Grâce à cette solution, la FSG reste active. Marc Derungs et le Comité central remercient son comité directeur.

À la fin des débats et de la séance, nous apprenons que les chèques Reka ne seront plus acceptés dans les wagons-restaurants des CFF à l’avenir. Les consommations pourront être payées au moyen de la Reka-Card. Cette décision relance la question de savoir pourquoi les CFF, en tant qu’employeur, n’accordent pas à leurs collaborateurs et retraités-es une réduction sur la Reka-Card. Le CC va se renseigner pour savoir si le fonds du personnel des CFF pourrait éventuellement accorder une réduction. Il est fait remarqué que, via benefit, un rabais de 20 % peut être déduit lors de la réservation d’appartements Reka. C’est ainsi que s’achève une réunion intéressante du Comité central. Nous remercions Christian Niggli pour l’organisation.

FORTES MOBILISATIONS EN ROMANDIE

Service public en danger

Yves Sancey. Un vent de révolte se lève en Romandie contre les politiques d'austérité et pour la défense du service public (écoles, hôpitaux). Les transports pourraient être aussi touchés. Des services essentiels à la population déjà sous-dotés sont appelés à se serrer la ceinture. Le triste résultat de choix politiques délétères: baisser les impôts des plus riches, vider les caisses de l'État et couper ensuite massivement.

Près de 4 000 personnes ont pris part au mouvement de grève et de débrayage à **Fribourg** le 1^{er} octobre, en particulier à l'Hôpital fribourgeois (HFR), haut lieu de la contestation contre le PAFE, le programme d'assainissement des finances de l'État. Selon le ssp, c'est le personnel du service public et parapublic fribourgeois, qui assumera l'essentiel des mesures d'économies. Sur un total de 189 millions de francs d'économies, 110 millions de francs – ou 58 % – se feront par le biais de coupes salariales, ou de détérioration des

conditions de travail. Les coupes salariales sur 3 ans seront massives: 9 200 francs pour un-e infirmier-ière (classe 17) et 9 600 francs pour un-e enseignant-e primaire. L'ensemble des cadeaux fiscaux octroyés aux nanti-es après le précédent programme d'économies (2014 à 2016) sont maintenus: diminution de l'impôt sur la fortune, de l'impôt sur le bénéfice et le capital des entreprises, ou de l'imposition des hauts revenus.

Sur **Vaud**, l'appel à manifester a été massivement suivi le 2 octobre en fin de journée. Près de 15 000 personnes ont défilé dans les rues de Lausanne pour dénoncer les mesures d'économie prévues au budget 2026 par le Conseil d'État. Avec un déficit prévu de 331 millions de francs, celui-ci veut faire des coupes à hauteur de 305 millions, en particulier dans la santé et la formation.

Enseignement, petite enfance, social, santé, administration et police: tous les secteurs du service public étaient représentés dans ce ras-

semblement, qui est l'un des plus importants depuis longtemps dans la capitale vaudoise. Des banderoles réclamaient un bouclier social plutôt que fiscal, en référence à la polémique qui secoue le canton. Les syndicats demandent l'ouverture de négociations avec le Conseil d'État. Le canton a connu plusieurs années d'excédents financiers malgré un bouclier fiscal pour les riches et très riches dont le montant cumulé dépasse le milliard. Les syndicats dénoncent le « désossage de la fonction publique et parapublique », la surcharge et l'intensification du travail, le manque de moyens et d'effectifs.

Les prochains à se mobiliser pourraient être les fonctionnaires **genevois**, puisque le Cartel inter-syndical organise une AG le 13 octobre contre le projet de budget 2026 de l'État de Genève. Les maçons du canton ont eux voté l'arrêt du travail les 3 et 4 novembre. Une réponse au démantèlement de la Convention nationale voulu par le patronat.

BANDE DESSINÉE

La grève des femmes de 1907 à Yverdon



Yves Sancey. Après *Le Siècle d'Emma* (2019) et *Le Siècle de Jeanne* (2022), publiées aux Éditions Antipodes, la nouvelle bande dessinée de Fanny Vaucher et Éric Burnand retrace un événement notable de l'histoire sociale suisse: la révolte, en 1907, des « petites mains » féminines de la fabrique de cigares et cigarettes Vautier Frères & Cie, aujourd'hui disparue. Les cigarières

d'Yverdon furent les premières en Suisse à organiser une grève entièrement menée par des femmes.

Nos collègues des Ateliers CFF d'Yverdon étaient aux premières loges à l'époque puisqu'une passerelle reliait les Ateliers à l'usine. Du reste, ils sont venus nombreux soutenir leurs collègues cigarières.

À travers un jeu subtil sur les codes couleur, on suit Sara et Berthe,

qui vont devoir se positionner quand la situation se tend à la fabrique de cigares Vautier à Yverdon, où l'on roule le tabac cultivé dans la Broye. Le patron qui refuse les syndicats a peu goûté l'appel à une conférence circulant dans les ateliers, dénonçant les salaires de misère imposés aux femmes. Par solidarité, une cinquantaine d'ouvrières – sur 160 employées – débrayent et défilent en ville. En suivant leur itinéraire, mais également celui d'ouvrières courageuses comme Lucie Zingre, insoumise à la prose magnifique, ou la première secrétaire féminine de l'USS Margarethe Fass-Hardegger, anarchiste, féministe et rédactrice du journal *L'Exploitée*, on est embarqué dans cette lutte exemplaire.

Sous la pression, les meneuses sont réembauchées. Mais la présidente du syndicat, Lucie Zingre, sa secrétaire, Élisabeth Volper, Eugénie Besse, Charlotte Jaquillard, Élisabeth Vaucher, Julie Derameru et Louise Jossevel refusent de s'engager à ne plus faire de revendications. Nouveau licenciement. Le mouvement prend de l'ampleur et dure dix jours: plus d'un millier de manifestantes – dont des ouvrières des ateliers CFF – s'attourent près de la maison Vautier. L'armée est appelée pour escorter les non-grévistes. Une quarantaine de femmes sont licenciées.

Les produits Vautier furent alors boycottés par les ouvriers. Une dizaine d'ouvrières renvoyées créèrent une coopérative fabriquant les cigarettes La syndicale à Yverdon dès 1908 où l'on travaillait neuf heures au lieu de onze. Faisant face à d'importantes pertes, les Vautier adoptèrent un « contrat collectif » en 1909. Le boycott fut levé. À la fin du livre, un dossier historique documente cette révolte.

Près de 120 ans plus tard, une intervention artistique de Fanny Vaucher – un dessin à l'aquarelle et encre de Chine agrandi – située en regard de la nouvelle passerelle des Cigarières et inaugurée en juin dernier renoue avec cette mémoire sur le quai de la Thièle, à l'endroit même où ces femmes ont jadis défilé.

Fanny Vaucher et Éric Burnand, *La Révolte des cigarières*, Éd. Antipodes, 2025, 35 CHF.

PV BIENNE

Exposé de Paul Rohrer: «Rétrospective»

Robert Drewes. Notre coprésident, Roger Schweizer, a ouvert la réunion en accueillant chaleureusement les 54 membres le 19 septembre à Brügg. Il a ensuite passé la direction à Anita Sulzer, cheffe du chœur d'hommes des cheminots retraités de Bienne. Après deux chants, le trésorier Francis Wessner a annoncé que les frais de la première tournée a été pris en charge par un donateur anonyme.

Lors des affaires statutaires, les membres ont voté sans difficulté l'approbation des cotisations pour l'année 2026. Un autre sujet important a été la nomination de deux représentants qui participeront à l'assemblée des délégués de la PV-SEV, prévue le 7 octobre. Les participants ont pris connaissance des prochains événements, à savoir la randonnée d'automne à Belpmoos le 9 octobre, la « Chlouser » (fête traditionnelle de la Saint-Nicolas) le 5 décembre et les prochaines réunions des membres du 13 mars et 11 septembre 2026.



Paul Rohrer; 24.08.1932. Membre SEV depuis le 1^{er} juillet 1953.

Après une courte pause, Paul Rohrer a pu commencer son exposé très attendu sur sa carrière et famille. Il a expliqué que la lignée des « Rohrers » remonte à 1615, avec quatre générations ayant travaillé dans les chemins de fer entre 1875 et 1994. Lui-même a été scolarisé en français à Moutier, dans un environnement où seul le « Bärn-Tütsch » était parlé à la maison. Mais ce bilinguisme s'est révélé être un atout précieux dans sa vie professionnelle.

Il a débuté sa carrière ferroviaire le 19 avril 1948 à Crémises, à l'âge de 17 ans. Jusqu'à la fin juin 1953, il a occupé plusieurs postes dans presque toutes les gares des chemins de fer privés SMB, EBT et VHB. Le 1^{er} juillet 1953, il a rejoint les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF),

travaillant à Moutier, Berne et Bienne, comme sous-chef, puis chef de circulation. En 1989, il est nommé à Berne comme spécialiste des transports spéciaux Europe, poste qu'il occupe jusqu'à sa retraite en 1994.

À la fin de son exposé, Paul Rohrer a invité les retraités à s'intéresser à la généalogie afin de préserver la mémoire de leurs propres histoires familiales. Ce message a touché l'auditoire, qui a manifesté son émotion par des applaudissements nourris et quelques regards émus. Avant de prendre congé, il a partagé une citation marquante, soulignant l'ampleur de son parcours: « Je n'aurais jamais imaginé, en franchissant le seuil de la gare de Crémises, que 46 ans plus tard, je descendrais les escaliers de la DG à Berne pour prendre ma retraite. »

Roger Schweizer a clôturé la réunion en remerciant les acteurs actuels et les personnes présentes et en leur adressant ses meilleurs vœux pour l'automne à venir.

IMPRESSUM

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

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

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (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-press: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 31 octobre.

Délais pour les annonces: 20 octobre à 12h.

Délais pour les sections et l'agenda: 21 octobre à 12h.



Sous-fédérations

25. 11.

SF SEV-CFF & SEV-VPT

Journée commémorative « 25 ans de la Charte contre la violence dans les transports publics ». Détails à suivre.

vpt-online.ch

10h - 15h15, centre de conférence Unia Egghölzli, Berne. Café d'accueil dès 9h30

Sections

1. 11.

BAU Arc-Jurassien

Assemblée d'automne.
Elle aura lieu le samedi 1er novembre 2025 à 10h15 au Temple des Valangines, Av. des Alpes 18, 2000 Neuchâtel, l'assemblée sera suivie d'un repas, merci de vous inscrire jusqu'au vendredi 24 octobre 2025 au secrétaire, D. Hauri par courriel: sevbauaj@bluewin.ch, SMS, Whatsapp, tél. 079 225 46 82

Ordre du jour : 1. Accueil, bienvenue et liste des présences; 2. Procès-verbal de l'assemblée du 9 mars 2025 à Neuchâtel; 3. Communication de nos 2 invités secrétaires syndical infra; 4. Communication de la sous-fédération SEV-BAU; 5. Communication de la commission du personnel. (CoPe); 6. Information du président Arc-Jurassien; 7. Information et rapport du caissier; 8. Dates 2026 à retenir; 9. Propositions des membres et divers; 10. Jubilaires. Avec nos meilleures salutations. *Le comité*

8. 11.

BAU Arc Lémanique

Assemblée d'automne.
L'assemblée aura lieu à Lausanne, Espace Dickens (Av. Charles Dickens 4, 1006 Lausanne, à côté du secrétariat romand du SEV) de 10h00 à 12h30. Accueil depuis 9h00.

Notre réunion se poursuivra autour d'un repas partagé dans un restaurant de la place pour ceux qui se seront inscrits.

Ordre du jour :
1. Ouverture de l'assemblée et Bienvenue.
2. PV de la dernière assemblée du 7 mai 2025 – Acceptation.
3. Billet du président.
4. Mesure salariale 2025
5. Affaires syndicales Vincent Barraud, secrétaire syndical (Infra).
6. Communications de la sous-fédération « TRAVAUX/BAU ».
7. Communications de la CoPe.
8. Jubilaires 2025 (seul les jubilaires présents seront honorés)
9. Date des prochaines assemblées.
10. Remerciements et clôture de l'assemblée. Avec nos meilleures salutations. *Le comité*

Retraité·es

15. 10.

PV Genève

Réunion d'automne
Notre traditionnelle réunion d'automne aura lieu au CAD (Centre d'animation pour retraités), route de la Chapelle 12 au Grand-Lancy. C'est à quelques minutes à pied de la gare de Lancy-Bachet (Léman Express et lignes tpg 12, 18, 22, 23). De Lancy-Bachet gare, vous pouvez aussi emprunter les bus 43 Plan-Les Ouates, Bellins ou 82 Collonges, jusqu'à l'arrêt Préventorium.
La réunion a lieu exceptionnellement un mercredi et commencera à 14h45 précises.

Monsieur Julien Leuenberger, Directeur-adjoint du programme Léman 2030, nous présentera le thème « Une gare souterraine à Genève, rêve ou réalité ? ». Une large place sera laissée à vos questions. Une après-midi que vous ne regretterez pas. *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).

6. 11.

PV Fribourg

Assemblée d'automne.
L'assemblée commence à 14h15 à Fribourg, Centre Le Phénix, Rue des Alpes 7, salle Marcello.

C'est avec plaisir que votre comité vous invite à participer à la traditionnelle assemblée d'automne de la section PV Fribourg. Veuillez svp retirer votre agenda SEV 2026 dès 13h45 avant le début de l'assemblée fixé à 14h15.

L'ordre du jour sera distribué sur les tables.

Après le déroulement de la partie statutaire, la parole sera donnée à M^e Michel Mooser, professeur titulaire à l'Université, notaire à Bulle, sur le thème « Planification successorale ».

La collation aura la forme de plateaux de fromages. Veuillez annoncer votre présence, avec votre conjointe/conjoint au secrétaire, JL Scherz, soit par email : jlscherz@bluewin.ch ou SMS au no 079 252 02 51 ou par tél au portable no 079 252 02 51
Dernier délai: lundi 3 novembre 2025, 12h00
Au plaisir de vous accueillir. *Le comité*

SEV romand

31. 10.

Ciné-Club syndical

Projection de « The Navigators », film de Ken Loach (2002, 92 mn).
Le SEV à le plaisir de vous inviter à cette projection le vendredi 31 octobre à 19h au Zinema, rue du Maupas 4, à Lausanne.
Synopsis : Paul, Mick et Gerry travaillent au dépôt de chemin de fer de Sheffield dans le Yorkshire. Ils s'occupent de l'entretien et de la signalisation des voies. Malgré les difficultés quotidiennes, l'ambiance est bonne et tout le monde travaille main dans main.
C'est en arrivant un matin au dépôt que tous apprennent la privatisation des chemins de fer. Les trois complices sont plutôt septiques et pensent aux répercussions sur leur travail. Nous vous invitons chaleureusement à vous inscrire pour assister à cette projection, et à diffuser l'information auprès de vos collègues dans vos sections.
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

MOVENDO

L'Institut de formation des syndicats

Comment le travail construit les relations transfrontalières. L'expérience des commissions du personnel

6^{ème} journée d'étude de Movendo pour représentant-es du personnel

Mercredi, 26 novembre 2025

Bienne, Résidence Au Lac, Rue d'Aarberg 54

Plus de 320000 frontalier·ères travaillent en Suisse, ce nombre a doublé en 20 ans. Dans certaines régions, ils représentent un quart des salariés. Qui sont ces personnes ? Quelle est leur histoire ? Comment participent-ils à la vie démocratique de l'entreprise ? Comment les représentant-es du personnel et les syndicats intègrent-ils ces travailleurs-euses dans les organes représentatifs ? Cette journée abordera ces questions et bien d'autres, avec une priorité aux apports et exemples du terrain et de la pratique.

Date	Mercredi, 26 novembre 2025
Lieu	Bienne, Résidence Au Lac, Rue d'Aarberg 54
Public cible	Représentant-es du personnel et secrétaires syndicaux-aies, public intéressé
Modération	Maurizio Maggetti-Waser et Valérie Solano, responsables de formation Movendo
Frais d'inscription	Gratuit pour les membres de Garanto, Nautilus, SEV, syndicom, SSP et Unia Gratuit pour le personnel et les membres actifs de kapers. Non-membres CHF 500.–, frais d'alimentation inclus
Autres informations	La journée d'étude est bilingue et organisée avec traduction simultanée (français/allemand)

Inscription

info@movendo.ch, Tél : 058 218 00 00

www.movendo.ch

PV GENÈVE

Merci Mesdames pour ces moments sympatiques!



Comité. Comme chaque automne, les dames seules de la section étaient invitées à se retrouver le 23 septembre à la cafétéria de l'Université ouvrière de Genève. Jojo et Angèle leur ont servi café, thé et pâtisseries.
Les messieurs du comité ont donné la main. De petits sandwiches maison sont aussi arrivés sur les tables. Avec un verre de vin de nos coteaux, le temps a passé trop vite pour cette quinzaine d'amies. Et nous ne vous rapporterons rien de ce que ces dames se sont dit !
Bel automne à toutes et tous, nous vous attendons le 15 octobre au CAD.

DÉCÈS

Matthey-Henry Sébastien; 1970; chef assistant-clientèle, Kaiseraugst, ZPV Basel/Bâle.

Rolli Peter; 1945; assistant de gare, Glis, PV Valais.

Willemín Michel; 1945; 1204, aiguilleur, Courrendlin, PV Jura.

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

FLOTTILLE POUR GAZA

Arrestation illégale de 2 membres



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Forte de sept bateaux et d’une vingtaine de membres, la délégation helvétique a pris la mer mi-septembre pour rejoindre la flottille internationale pour briser le blocus israélien et apporter de l’aide humanitaire à Gaza. Les équipages de la flottille, dont deux membres du SEV, ont été arrêtés illégalement. Les deux capitaines ont été libérés sans le soutien diplomatique demandé par le SEV et l’USS.

Marc Formosa et Lionel Simonin, ancien et actuel président de section SEV-VPT-Lac Léman (CGN), ont pris la mer fin septembre à bord du *Captain Nikos* pour rejoindre la *Global Sumud Flotilla* en direction de Gaza. La flottille est forte de plus de 450 militant·es issus·es de 44 nationalités réparti·es sur une cinquantaine de navires.

À bord de leur bateau de 13,5 mètres, Lionel et Marc expliquent que « c’est tout à fait supportable en étant bien organisé avec trois cabines à deux places, deux toilettes, une kitchenette, un carré, une plage arrière extérieure et un petit pont supérieur. Rien de luxueux pour 12 personnes. » Quand nous les joignons, le 30 septembre, ils ressentent « un mélange d’appréhension compensé par le besoin d’être là. »

Cette initiative pacifiste internationale vise à briser le blocus illégal imposé par Israël à la population gazaouie, à ouvrir un corridor pour acheminer de l’aide humanitaire (lait en poudre, filtres à eau, médicaments...). Avec quelles

chances de réussite ? « Elles sont faibles a priori, reconnaissent-ils. Mais elles semblent augmenter au fur et à mesure que les États, sous la pression populaire comme en Espagne, des syndicats comme la CGT en France, des dockers en Italie et des peuples qui se révoltent partout dans le monde, se réveillent, annoncent leur soutien à la Flottille, leur soutien au peuple de la Palestine reconnaissant son droit à disposer d’elle-même. »

Pourquoi sont-ils partis ? « Pour défendre le droit humanitaire, mettre la lumière sur Gaza et la pression sur les gouvernements inactifs et complices de ce génocide. Pour que ces gouvernements aient honte en voyant que ce sont de petites gens comme nous qui agissent à leur place. Comment est-ce possible de regarder ces images sans rien faire ? De regarder ces enfants mourir de faim, assassinés sous les bombes et les tirs des snipers israéliens sans rien faire ? Nous sommes le peuple, et les enfants de Gaza sont nos enfants. Nous sommes obligés de prendre des risques, et nous irons aussi loin que possible porter notre message humanitaire et non violent, avec bien sûr l’idée de rentrer serrer nos proches dans nos bras très vite. »

Le 11 septembre, l’Union syndicale suisse (USS) a exprimé son « soutien aux représentants de la société civile et les syndicalistes qui s’engagent pour la justice et la paix en participant à la flottille à destination de Gaza » et appelle « les autorités israéliennes à laisser acheminer l’aide humanitaire. [...] Les attaques répétées touchant la population civile, la famine provoquée par le gouvernement israélien et ses actes génocidaires doivent cesser » écrit la faitière, se joignant aux

autres syndicats européens solidaires. Nos deux collègues de la CGN ont reçu le soutien de leur comité qui a indiqué que « face au désastre humanitaire dont l’ampleur nous horrifie [...], nous tenons à saluer et soutenir [leur] engagement. » Un tel soutien a aussi été exprimé par les sections SEV des tpg, tpf et MBC.

Cette mission a-t-elle un lien avec leur engagement au SEV ? « Toutes les luttes se rejoignent, et si l’on ne fait rien, ce qui se passe chez notre voisin aujourd’hui se produira chez nous demain. Quand nos camarades tessinois font la grève pour protéger leurs emplois, nous sommes solidaires et nous nous mobilisons. Comment ne pas le faire pour des camarades palestiniens qui meurent écrasés par les bombes et la famine ? Le syndicalisme, la lutte et la solidarité n’ont pas de frontières et ne s’arrêtent pas aux portes du chantier naval ni lorsque l’on met le pied à terre. »

La position officielle de la Suisse qui déconseillait ce « voyage » interroge. À la demande du comité de la section SEV-VPT-Lac Léman, la direction du SEV a écrit au conseiller fédéral Cassis le 22 septembre pour lui demander « instamment de faire tout [son] possible pour [...] que nos collègues bénéficient de la sécurité et de la protection nécessaires et [...] du soutien diplomatique nécessaire du Département fédéral des Affaires étrangères (DFAE) et du Conseil fédéral. » La commission centrale VPT a appris avec satisfaction cet envoi. « Obtenir le soutien du DFAE constituerait une première étape vers un changement de comportement de la Suisse et la fin de sa complicité et sa complaisance envers Israël », insistent nos deux collègues à bord.



Lionel, Marc et Stéphane : une partie de l’équipage du *Captain Nikos* alors en route pour Gaza.

« La Suisse apportera l’assistance consulaire prévue par la loi, a assuré à l’ATS le 24 septembre le porte-parole du DFAE. Notamment pour des conditions de détention conformes à la dignité humaine, des garanties de procédure et du droit à une défense. » Marc et Lionel, comme plus de 450 militant·es de la flottille, ont été arrêtés illégalement au matin du 2 octobre. Ils ont été transférés à la tristement célèbre prison de Ketziot. Le SEV et l’USS a demandé instamment à Cassis « d’agir par tous les moyens à [sa] disposition pour obtenir [leur] libération rapide. » Lors de la visite des équipes consulaires, celles-ci ont clairement indiqué qu’elles n’étaient pas en mesure d’agir. Les conditions de détention sont inhumaines et les traitements humiliants et dégradants : privation de sommeil, manque d’accès à l’eau et à la nourriture, absence de soins, violences verbales et psychologiques. Grâce à... la Turquie, Lionel et Marco ont pu être rapatriés en Suisse le 5 octobre. Stéphane et d’autres sont encore emprisonnés. Infos : waves-of-freedom.ch/.



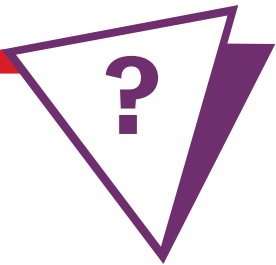
KOLMANSKOP, LA VILLE FANTÔME

Omar Cartulano

Autrefois colonie allemande, lieu de rêves et de richesses, Kolmanskop est un village situé dans le sud de la Namibie. Aujourd’hui, le sable envahit chaque bâtiment, comme un lent souffle du désert. Les murs délavés racontent des histoires oubliées,

tandis que le silence enveloppe tout. Ici, le temps s’est arrêté dans les années 50, et la nature a repris ce que l’homme avait tenté d’apprivoiser. Un lieu suspendu entre mémoire et oubli. Fondée par des colons allemands, la ville a connu une prospérité fulgu-

rante grâce à l’exploitation du diamant en 1908. Elle faisait alors partie de l’Afrique du Sud-Ouest allemande, colonie fondée sur la violence (spoliation de terres, camps de concentration) et le génocide entre 1904 et 1908 de 70’000 Héréros et Namas.



QUIZ

Es-tu incollable?

- 1. La première Charte d’engagement pour améliorer la sécurité dans les transports publics date de ... ?**

 - a. 1291
 - b. 1848
 - c. 2000
- 2. Quelle est la position du SEV sur les accords bilatéraux III (sur les transports terrestres) qui vont être débattus au Parlement ?**

 - a. Il faut dire oui car l’Europe, c’est bien. Son hymne, c’est l’Ode à la joie
 - b. Observer ce processus de manière critique et seulement ensuite dire oui ou non
 - c. Il faut dire non car l’Europe, c’est nul. L’Eurovision est trop kitsch
- 3. La Flottille pour Gaza voulait ...**

 - a. acheminer de l’aide humanitaire (lait en poudre, filtres à eau, médicaments)
 - b. visiter la future station touristique luxueuse Riviera imaginée par Trump
 - c. montrer que des marins du Léman savent aussi naviguer en Méditerranée
- 4. Nina Aebi travaille ...**

 - a. au plus haut téléphérique de Suisse, le Matterhorn Glacier Paradise à Zermatt
 - b. à la conduite de bus dans la plus petite ville de Suisse, Avenches (VD)
 - c. à la plus grande gare de triage de Suisse à Zurich

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d’ici le **mardi 21 octobre 2025**:

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

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

Solution du quiz N° 11/2025:
b/c/c/b

C’est **Hugo Jaggi**, Bienne, membre de la PV Bienne, qui remporte des **bons d’achats de livres d’une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Nina Aebi, technicienne installations sécurité ferroviaire

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

À Zurich, dans la plus grande gare de triage de Suisse, Nina Aebi contribue largement à la sécurité. Installatrice-électricienne de formation, cette Argovienne intervient dès qu’on annonce une panne dans un poste d’aiguillage et y remédie aussi vite que possible. Elle est une des rares femmes à exercer cette profession impliquant de lourdes responsabilités.

Un crachin tenace tombe depuis l’aube. Mais Nina Aebi, 23 ans, n’en a cure. Dans son habit de travail orange, elle ne prête aucune attention à cette météo maussade : une technicienne en installations de sécurité ferroviaire, ça sort par n’importe quel temps. En arrière-plan, on devine d’autres employés en tenue orange. Sur le site gigantesque de la gare de triage du Limmattal, les travailleurs se perdent dans l’immensité des installations. Avec ses 64 voies ferrées à l’ouest de Zurich, cette gare de triage est l’une des plus grandes et des plus performantes d’Europe.

Nina Aebi travaille ici dans le secteur des installations de sécurité liées à la technique de triage des wagons. « Nous contrôlons régulièrement la technique, nous remplaçons des pièces et nous documentons toutes les étapes opératoires, afin d’éviter si possible les pannes ferroviaires », explique-t-elle, visiblement fière. Quand elle parle de son travail, on sent chez elle un intérêt immense pour la technique. « Dans le trafic ferroviaire, les installations de sécurité sont au cœur de tout dispositif, et c’est justement là que

j’ai trouvé ma mission. » Cet engouement pour la technique fait aussi partie de ses loisirs. Nina Aebi effectue en effet de longues virées à moto, ce qui l’oblige parfois à sortir le tournevis quand quelque chose ne tourne pas rond. Pour elle, faire de la moto n’est pas juste un hobby, c’est un mode de vie. D’un pas assuré, la voilà qui s’approche d’une des trois stations de pompage. Elle a noué ses cheveux noirs en forme de tresse qui dépasse de sa casquette orange. À côté des voies ferrées, dans la station de pompage, se trouvent les pompes hydrauliques nécessaires aux grands freins des voies ferroviaires. Là aussi, il y a régulièrement des choses à faire pour elle. Mais aujourd’hui tout a l’air de fonctionner à merveille.

Le triage, un monde d’hommes

Elle a commencé à ce poste aux CFF il y a deux ans et demi et elle s’occupe aujourd’hui de la maintenance des installations de sécurité. Quand on lui demande quelle est la différence entre le métier d’installatrice-électricienne qu’elle a appris à l’origine et celui qu’elle exerce aujourd’hui, elle répond en souriant. « Bon, ici, je ne monte pas des prises électriques, c’est tout à fait différent. » Ce qu’elle apprécie avant tout, c’est l’immense responsabilité qu’elle peut endosser ici. « Ce qui me plaît particulièrement, c’est que je travaille dans un domaine que peu de gens connaissent, mais qui est crucial pour le trafic ferroviaire », poursuit Nina Aebi. À 23 ans, elle s’est bien intégrée dans l’équipe. Mais elle a dû se battre pour faire sa place à ce poste. Elle a vécu des situations dans lesquelles elle a eu le sentiment qu’on ne la prenait pas au sérieux.



« En tant que femme jeune, on doit en effet faire ses preuves, et plutôt deux fois qu’une : à elles seules, les compétences techniques ne suffisent pas », raconte-t-elle. Il faut supporter beaucoup de choses et s’imposer sans cesse. « C’est fatigant, parfois frustrant aussi, mais ça m’a endurcie et ouvert les yeux. Aujourd’hui, je sais exactement qui je suis et ce dont je suis capable. » On sent que la jeune Argovienne est acceptée parmi ses collègues. Lors de la visite, on la salue au passage par son nom et, ici ou là, quelques commentaires fusent, auxquels elle répond du tac au tac, en femme sûre d’elle. Nina a-t-elle des objectifs professionnels ? « Il est clair dans mon esprit que je n’entends pas en rester là : j’ai l’intention d’approfondir mon savoir-faire professionnel, d’acquérir des qualifications supplémentaires et, petit à petit, de m’inscrire dans une perspective plus large », résume-t-elle. À long terme, elle s’imagine fort bien occuper un poste avec plus de responsabilités.

Travail syndical

Depuis qu’elle travaille aux CFF, Nina Aebi est également membre du SEV, une démarche évidente pour elle. « Avoir un syndicat en soutien dans son dos vaut mieux que de ne pas en avoir du tout », explique-t-elle. Quand on a besoin de quelqu’un pour un accompagnement dans un entretien difficile, recourir au syndicat est une démarche plus accessible que de recourir à un avocat. Dans une affaire, Nina Aebi a déjà eu l’occasion d’apprécier les services du SEV. L’entretien qu’elle a eu avec la secrétaire syndicale l’a beaucoup aidée, et elle raconte volontiers quel

bien cela lui a fait d’être écoutée. « Je trouve formidable d’être pris au sérieux, quel que soit le problème auquel on est confrontés. Quand on appelle le SEV, on n’est pas traités comme un numéro, on est perçus comme une personne », explique-t-elle. « J’apprécie beaucoup cette humanité qui, sur des sujets délicats, procure sécurité et courage. »

Nina Aebi voit-elle tout de même un potentiel d’amélioration au SEV ? Sa réponse est aussi claire que directe : « Je trouve que sur certains sujets le SEV devrait intervenir plus énergiquement afin de protéger les employés. À mon avis, le SEV est là pour eux-elles et pour défendre nos intérêts, pas pour ménager les structures du pouvoir en place. » Dans le futur, cette employée CFF s’imagine tout à fait jouer un rôle actif au sein du SEV. « J’en ai fait moi-même l’expérience et sais à quel point il est essentiel d’être pris au sérieux », poursuit-elle. Elle envisage donc tout naturellement de faire entendre sa voix au sein du SEV, afin de procurer à d’autres la sécurité dont ils ont besoin. Elle se verrait bien également servir de médiatrice entre les générations. « Quand on écoute les deux parties et qu’on porte un autre regard sur une affaire, on débouche sur de nombreuses solutions », estime-t-elle.

Notre visite avec Nina Aebi tire à sa fin. Sur les voies ferrées, une loc Cargo attend son heure, seule sous la pluie. Pour la jeune technicienne en installations de sécurité, le travail se poursuivra dans l’après-midi. Mais il n’y a guère de risque que la jeune fille soit gagnée par l’ennui. Comme elle le dit elle-même, ici la routine n’existe pas : chaque jour apporte son lot de nouveauté.

PORTEURS-CARGO

Timothy Hofmann

