

SEV N°1

Le journal du Syndicat du personnel des transports



RENATO BARNETTA

BONNE ANNÉE !

2026, pas une partie de plaisir

**Éditorial de Matthias Hartwich,
président SEV**

► p. 2

En 2025, nous avons accompli de grandes choses au SEV et obtenu maintes fois gain de cause. Le paroxysme, outre notre congrès en juin, a été la campagne pour plus de respect et contre la violence envers le personnel des transports publics (TP). Avec notre journée d'action nationale en septembre et la «journée de la charte» du 25 novembre, nous avons posé des jalons importants. Nous avons participé à d'intenses discussions sur l'avenir du trafic marchandises par rail en Suisse. De plus, nous avons mené à bien de nombreuses négociations CCT dans les entreprises et sur les BAR avec les CFF, qui furent intensives, de même que les quelque 70 négociations salariales dans «nos» entreprises des TP.

Nous ne nous ennuierons pas non plus en 2026 : il y aura de nouveau toute une série de négociations CCT, et la lutte pour l'avenir du tra-

fic marchandises sur le rail continue, en Suisse, mais aussi sur le plan européen. À ce niveau, nous avons lancé avec notre organisation faîtière européenne, l'ETF, une campagne commune. De manière générale, le débat sur les sujets européens (vote sur l'initiative du chaos en juin, avenir de la voie bilatérale, ouverture du trafic ferroviaire international de voyageurs) ne s'essoufflera pas en 2026 ; nous devrons rester vigilants.

Simultanément, nous poursuivrons notre campagne pour plus de respect envers le personnel. Le 3 septembre, une nouvelle journée d'action nationale aura lieu. Et bien sûr, nous ne manquerons pas d'être parmi vous dans la surface, dans les ateliers, les dépôts, sur vos lieux de travail, pour recruter des membres, mais aussi pour une présence auprès de nos membres, car ceci nous tient à cœur.

Un autre moment important de cette nouvelle année sera notre première grande assemblée des délégué·es SEV, qui se tiendra à l'avenir toutes les années sans congrès. Nous nous réunirons le 11 juin à Lausanne pour tirer un premier bilan intermédiaire sur l'année écoulée après le congrès, et afin de poser les jalons pour la suite des actions. Mis à part les négociations salariales et CCT, les thèmes qui restent à l'ordre du jour sont la protection des places de travail, le maintien du transport régional de voyageurs et de son financement, et le renforcement du SEV.

On ne nous fera pas de cadeau. Nous avons besoin de l'engagement de tous : ne te demande pas seulement ce que le syndicat peut faire pour toi, mais aussi ce que tu peux faire pour tes collègues. Car la solidarité revient toujours à celui ou celle qui en a fait preuve.

Un bon départ

Barbara Keller et Pablo Guarino évoquent les défis des ETC.

Salaires 2026

Aperçu et contexte des résultats des négociations salariales.

Monotonie

Le personnel des loc proteste contre le nouveau concept d'affectation 2.0.

On votera sur le PAFE

Fribourg : carton plein pour le référendum déposé mi-janvier. 11756 paraphes ont été récoltés en particulier par les syndicats (ssp et FEDE en tête, et SEV) et partis de gauche contre le Programme d'assainissement des finances de l'Etat. Une grosse PAFE contre la politique d'austérité du canton. 6 000 étaient nécessaires. On devrait donc voter sur Fribourg le 26 avril sur cette cure d'économies de l'ordre de 400 millions de francs entre 2026 et 2028 dans les soins, crèches et formation. L'Agglo de Fribourg avait alerté concernant les conséquences néfastes du PAFE sur les prestations des transports publics (jusqu'à 15-20% de courses en moins).



MICHAEL SPAHR

Drame en Italie

Alessandro Ambrosio, un chef de train âgé de 34 ans employé de Trenitalia, a été brutalement poignardé dans une zone réservée au personnel de la gare de Bologne. Un homme a été arrêté. La European Transport Workers' Federation (ETF) et ETF Rail sont pleinement solidaires de leurs affiliés italiens qui ont fait grève le 7 janvier en Émilie-Romagne, pour réclamer justice et sécurité. Depuis des années, les syndicats mettent en garde contre la montée de la violence et exigent l'application des protocoles de sécurité. Ils demandent une réponse immédiate et concrète.

Documents SEV révisés

Les statuts, règlements et directives révisés l'année dernière sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Statuts SEV, règlement de gestion SEV, règlement sur les organisations internes du SEV, règlement de la cotisation, directives de la commission de jeu-nesse SEV, directives pour la commission des femmes du SEV et directives de la commission de migration SEV sont disponibles sur notre site web (Téléchargements) ou en version papier.

Hommage

Militant syndical et antifasciste, historien autodidacte, Claude Cantini (1929-2025) est décédé le 20 décembre, à l'âge de 97 ans. Vu l'actualité, il vaut la peine de relire son livre « Pour une histoire sociale et antifasciste : contributions d'un autodidacte » (éd. d'en bas) et ses écrits sur la grève générale ou la presse ouvrière.

Decidi tu!

MATTHIAS HARTWICH RENCONTRE HANNY WEISSMÜLLER

« Des améliorations sont nécessaires ! »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Hanny Weissmüller est depuis 2021 présidente centrale de la sous-fédération du personnel des locomotives LPV, en 2025 elle a repris la vice-présidence du comité SEV. Elle travaille en tant que mécanicienne de locs aux CFF. Le président SEV Matthias Hartwich a fait le point avec elle sur ce qui attend le SEV en 2026.

Matthias Hartwich : Avec ton métier et tes casquettes à la LPV et au SEV, tu es la porte-parole du personnel des locs. Comment vis-tu l'actualité du secteur ferroviaire ?

Hanny Weissmüller : Cette situation constitue un réel défi. Le personnel des locs est constamment sous pression, les conditions de travail sont souvent à leurs limites. Beaucoup de collègues se sentent seul·es et abandonné·es, surtout lorsqu'il s'agit d'accomplir des heures supplémentaires et de subir des changements dans les engagements à court terme.

Ces problèmes concernent malheureusement aussi les autres secteurs, on ressent la pression qui augmente. De ton point de vue, quels sont les devoirs syndicaux les plus urgents en relation avec cette problématique ?

Nous devons améliorer les conditions de travail et parvenir à trouver plus de personnel. Il ne suffit pas de former de nouvelles personnes, nous devons aussi pouvoir retenir les collègues expérimentés. Pour cela, il faut des tableaux de service équitables, des pauses fiables et une meilleure possibilité de conciliation entre vie privée et vie professionnelle.

Le SEV s'engage pour cela depuis des années. Comment nos membres réagissent-ils à nos revendications à l'attention des CFF ?

Beaucoup sont reconnaissants de la pression que nous exerçons, mais leur patience envers l'entreprise est à bout. Les gens ne veulent pas

de belles promesses, mais des améliorations concrètes. Si rien ne bouge, nous devons réfléchir à d'autres actions.

Un thème qui nous concerne tous est l'Europe. Tu es souvent active au niveau européen en tant que membre du comité de direction du personnel des locs à la Fédération européenne des travailleurs des transports ETF. Pourquoi ce qui se passe en Europe est important pour le personnel des locs suisse ?

Ce qui est décidé par l'UE nous concerne directement. Les prescriptions qui étaient réservées à la Suisse disparaissent de plus en plus. Nous devons appliquer maintenant les directives européennes. Et si nous ne participons pas aux discussions, des décisions seront prises sans tenir compte de notre avis. Pour cette raison, il est extrêmement important que le personnel des locs suisse soit présents sur le plan européen, afin de défendre notre modèle. Il y a en outre des projets européens importants tels que Women in Rail auxquels nous participons activement, et nous veillons à ce qu'ils soient appliqués.

Beaucoup de collègues sont sceptiques vis-à-vis de l'Europe. Que leur réponds-tu ?

Nous devons dialoguer avec l'Europe, quelle que soit la teneur des accords bilatéraux à venir. C'est le seul moyen pour garantir les conditions du personnel des locs et de tou·tes les employé·es des transports publics (TP). Notre objectif est de maintenir des salaires suisses sur le rail suisse. Nous sommes un modèle de référence au niveau européen et cela, nous devons le défendre !

Mis à part la question de l'Europe, il y a d'autres défis à relever : la violence envers le personnel, les conventions collectives de travail, le recrutement des membres. Quelles seront selon toi les tâches principales du SEV durant l'année à venir ?

Nous devons agir contre la violence sur le lieu de travail et renforcer les CCT. Il ne s'agit pas seulement de nous opposer aux détériorations, mais d'obtenir enfin des améliorations. De plus

nous devons améliorer notre manière de mener des campagnes afin de faire entendre notre voix.

La numérisation modifie les profils professionnels et le manque de personnel qualifié est perceptible. Qu'est-ce que cela signifie pour notre avenir en tant que SEV ?

Toutes les professions changent beaucoup, du personnel des locs à celui de la manœuvre. La numérisation et l'automatisation amènent de nouveaux défis. Simultanément, il y a un manque de personnel qualifié, et il faudrait en fait améliorer les conditions afin d'attirer plus de monde dans le domaine des TP. Mais souvent c'est la volonté politique qui manque et on économise au détriment de la sécurité et du personnel.

John F. Kennedy déclarait : « Ne demande pas ce que ton pays peut faire pour toi. Demande ce que toi tu peux faire pour ton pays ». Dans une perspective syndicale cela donnerait : « Réfléchis à ce dont tu as besoin et ensuite, trouve de quelle manière tu peux contribuer à l'obtenir. » Alors que peut faire le personnel des transports publics ?

S'organiser et devenir membre du SEV ! Il est primordial de pouvoir compter sur un taux d'organisation élevé afin d'afficher notre position forte face à l'entreprise. Il ne s'agit pas simplement de nos intérêts personnels mais bien plutôt de ce qui peut nous servir, à nous toutes et tous, à la collectivité. Si nous agissons ensemble, nous pouvons obtenir beaucoup plus !

Vidéo

« Matthias Hartwich rencontre... Hanny Weissmüller »



INTERVIEW VICE-PRÉSIDENCE ETC

Politique d'austérité, menace des transports publics

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il y a environ six mois, lors du Congrès du SEV, les délégué·es ont élu Barbara Keller comme vice-présidente et Pablo Guarino comme vice-président. Ils sont tous deux responsables des entreprises de transport concessionnées (ETC) au SEV. Comment ont-ils vécu ces six premiers mois intenses dans leur poste?

Barbara: Pour moi, le début a été très positif. J'ai reçu beaucoup de soutien de la part des collègues, comme de Pablo. La collaboration a très bien fonctionné dès le départ et nous nous sommes rapidement accordés. Même si je ne suis là que depuis peu de temps, j'ai déjà une bonne vue d'ensemble sur les dossiers, grâce à l'accompagnement au sein du SEV.

Pablo: De mon côté aussi, j'ai très bien vécu cette prise de fonction. Le rythme est intense, mais bien encadré. La collaboration avec Barbara est excellente, les échanges sont ouverts et constructifs. Le travail est

exigeant, mais très stimulant. Et nous pouvons nous appuyer sur une organisation solide et bien structurée.

Barbara, ton arrivée était particulière, car Pablo connaît déjà bien la branche. Quelle a été la principale difficulté pour toi?

Barbara: Le plus difficile, c'est clairement de ne pas venir du secteur des transports. Il y a beaucoup de termes techniques, d'abréviations et de spécificités propres à la branche. On ne comprend pas toujours tout immédiatement. Ça s'améliore avec le temps, mais c'est un apprentissage de longue haleine. On m'a dit que ça prenait plusieurs années, et je le crois volontiers.

Vous travaillez chacun à 50 % pour la vice-présidence et assumez en parallèle d'autres tâches au SEV. Comment vous êtes-vous répartis le travail?

Pablo: Nous ne parlons volontairement pas d'un partage «50/50». Ce serait réducteur. Nous assumons une responsabilité stratégique conjointe

pour le domaine ETC. Par ailleurs, nous avons la responsabilité d'autres dossiers en interne au SEV.

Barbara: Concrètement, je suis plutôt en charge de la Suisse alémanique, tandis que Pablo suit la Suisse romande et le Tessin. Mais ce n'est pas une séparation stricte. Nous discutons de tous les sujets ensemble et prenons les décisions collectivement.

Barbara s'occupe, en plus de la vice-présidence, de certains dossiers. Pablo, de quelles tâches supplémentaires es-tu responsable?

Pablo: Oui, je suis également responsable du service juridique. C'est un soutien important pour les membres. Le droit est un outil central de la lutte syndicale et un service très apprécié. Cela demande beaucoup de temps, mais c'est un dossier qui me tient particulièrement à cœur.

Quels sont, selon vous, les défis à venir dans un proche avenir?

Barbara: Les défis sont importants. Au niveau national, des mesures d'austérité, comme les programmes d'économies, vont

fortement toucher les transports publics (TP). Les cantons suivent la même voie. Cela a des conséquences directes sur les entreprises, souvent sur les salaires. Nous voulons donc aborder les prochaines négociations salariales de manière plus coordonnée et stratégique.

Pablo: Le contexte général est clairement marqué par l'austérité. En tant que syndicat, nous devons renforcer la mobilisation et le rapport de force. De nombreux renouvellements de conventions collectives sont aussi à l'ordre du jour.

Y a-t-il eu des moments marquants récemment?

Barbara: Pour moi, le 40e anniversaire de la Commission des femmes a été un moment très émouvant et très marquant. Il a montré tout le chemin que nous avons parcouru grâce aux pionnières qui nous ont ouvert la voie par leur engagement. La journée d'action contre la violence m'a aussi donné beaucoup d'énergie. Et puis, il y a toutes ces rencontres sur le terrain, dans les sections.

Pablo: Pour moi, un moment très fort a été la mobilisation de la section ti à Lausanne. Des centaines de collègues ont manifesté aux côtés de plus de 25 000 personnes. Cette solidarité a permis d'obtenir des résultats concrets. Cela montre que la mobilisation collective fonctionne.

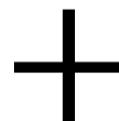
Quelles sont vos perspectives pour l'année 2026?

Barbara: Le recrutement et la présence sur le terrain seront essentiels. Nous ne sommes forts qu'en ensemble, mais nous devons également rendre visible ce que nous faisons, que ce soit au sein des sections, auprès du grand public ou dans le monde politique. Il s'agit de faire en sorte que notre travail et notre engagement soient réellement pris en compte.

Pablo: Absolument, nous avons des membres engagés et des sections fortes. C'est sur cela que nous devons nous appuyer pour renforcer davantage notre visibilité en tant que syndicat du personnel des transports et être prêts à établir des rapports de force partout où cela est nécessaire.



MICHAEL SPAHR



La Commission des transports et des télécoms du Conseil des États (CTT-E) soutient la motion « **Renforcer la sécurité du personnel ferroviaire et des passagers** ». Le Conseil national a déjà approuvé cette motion lors de la session d'hiver. Celle-ci demande à la Confédération, en collaboration avec les CFF, les autres entreprises de transport et les cantons, de présenter un plan national visant à renforcer la sécurité dans les trains et de proposer les modifications législatives nécessaires.

Les inégalités ont augmenté dans le monde entier. Le rapport 2025 sur les inégalités de l'ONG Oxfam montre une forte concentration croissante des richesses : la fortune des milliardaires a augmenté d'environ 80 % depuis 2020, atteignant 18 300 milliards \$ US. Les **douze personnes les plus riches possèdent plus que la moitié la plus pauvre de la population mondiale**. La démocratie est en danger, les super-riches multipliant les possibilités de manipuler les élections en leur faveur.



MARCEL BURMEISTER

SIMON BURGUNDER répond

Assurer le transport régional de voyageurs

?

Durant la session d'hiver, le Conseil national a finalement suivi le Conseil des États et a relevé de 160 millions le crédit d'engagement 2026–2028 pour le transport régional de voyageurs (TRV) par rapport à la proposition du Conseil fédéral, pour arriver à 3,53 milliards de francs. Le SEV est-il satisfait de cette décision?

Le SEV se réjouit du fait que le National ait inversé la tendance et partiellement annulé l'économie de 485 millions envisagée par le Conseil fédéral en ce qui concerne le crédit pour le TRV. Cependant, malgré cette décision, le crédit pour trois ans se trouve toujours de 325 millions en-dessous du besoin réel qui se monte à 3,85 milliards. C'est ce qui ressort de l'enquête réalisée par l'Office fédéral des transports (OFT) auprès des entreprises de transport pour les années 2026–2028. Le fait que l'on économise moins que proposé par le Conseil fédéral sur le TRV est un pas dans la bonne direction, une avancée nécessaire et urgente afin que l'offre de TRV commandée puisse être payée.

Mais d'autres moyens sont également nécessaires. Une extension des trans-

ports publics (TP) demande p. ex. plus de personnel. Afin de pouvoir engager des effectifs suffisants et d'améliorer les conditions de travail pour les rendre plus attrayantes, il faut des moyens supplémentaires. Le personnel est la condition sine qua non de transports publics fiables, performants et agréables pour la clientèle. Un système de TP qui fonctionne bien est un plus pour la Suisse, mais cela a son prix.

Les mesures d'économie prévues par le « programme d'allègement budgétaire 27 » pour le TRV doivent être maintenant supprimées. Les réductions envisagées amèneraient sans aucun doute un démantèlement de l'offre et une pression supplémentaire pour le personnel. Il y a lieu aussi d'agir au niveau du transfert du trafic et de l'infrastructure. Le Parlement doit relever au maximum possible la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), et l'étendre aux camions électriques dès 2029. De plus, les tarifs de la RPLP doivent être automatiquement adaptés au renchérissement.

Simon Burgunder est coordinateur politique au SEV. Une question? Écris à journal@sev-online.

NÉGOCIATIONS SALARIALES 2026

Le SEV dresse le bilan

Markus Fischer et Yves Sancey
markus.fischer@sev-online.ch

À l'automne 2025, le SEV a mené des négociations salariales dans quelque 70 entreprises de transports. Certaines ne sont pas encore terminées. Nous t'expliquons ci-après quels furent les défis particuliers, la teneur des résultats dans les entreprises et comment les responsables du SEV les évaluent.

Concernant la situation de départ des négociations salariales pour 2026, le secrétaire syndical Michael Buletti du team des salaires du SEV précise que le renchérissement était en 2025 beaucoup plus bas que l'année précédente. Selon l'indice suisse des prix à la consommation (IPC), il était en septembre de 0,2% et en novembre proche de zéro, la moyenne annuelle se situant à 0,2%.

« Il était donc difficile de justifier les revendications salariales uniquement par la compensation du renchérissement », admet Michael Buletti. « Selon l'IPC, les salarié·es ont certes très peu perdu de leur pouvoir d'achat, mais les primes des caisses maladie ont de nouveau augmenté, ce qui charge les budgets des ménages, cependant ceci n'apparaît pas dans l'IPC. Expérience faite, beaucoup d'employeurs ne veulent pas entrer en matière à ce sujet lors des négociations salariales. Une autre difficulté était la pression économique sur les entreprises de transport. Le fait que le marché du travail soit toujours tendu, surtout dans les professions artisanales, a joué en revanche en notre faveur. »

Selection de résultats nationaux

• **CFF/CFF Cargo**: lors de négociations intenses, le SEV a pu obtenir des CFF qu'ils dégagent cette année 1,5% de la masse salariale pour financer les progressions salariales liées au système. « Ceci est très important pour tou·tes les collègues qui se trouvent en situation de progression », commente le vice-président SEV en charge du dossier CFF Patrick Kummer. Pour le SEV, cette mise à disposition des moyens nécessaires aux progressions salariales figurait au centre des revendications, après avoir obtenu la compensation du renchérissement en 2025. Car alors, en plus de la compensation du renchérissement et d'une prime unique, les CFF n'avaient octroyé que 0,7% de la masse salariale pour les progressions individuelles liées au système, au lieu des 1,1% qui auraient été nécessaires. Le SEV a certes demandé une mesure générale supplémentaire qui aurait permis aux collègues qui se trouvent au maximum de leur plage salariale de recevoir aussi une amélioration directe.

Les CFF ne l'ont cependant pas acceptée, et une procédure au Tribunal arbitral n'aurait pas amené de mesure générale supplémentaire, mais uniquement prolongé le processus. Pour cette raison, les délégué·es de la commission CCT du SEV ont accepté le résultat des négociations salariales. Environ trois quarts du per-

sonnel CFF en ressentiront une amélioration financière. Le personnel au sommet ou plus haut que le maximum de sa plage salariale (un quart environ) a au moins reçu la pleine compensation du renchérissement en 2025.

• **Swiss**: augmentation générale du salaire de base de 1% ou d'au moins 60 CHF par poste à plein temps (multiplié par 13); toutes les fourchettes salariales, y compris les courbes salariales Technique (et autres accords et documents), sont augmentées de 60 CHF. En outre, 0,5% pour les ajustements individuels.

• **Swissport (Genève)**: augmentation générale du salaire selon l'IPC genevois.

et en Romandie

• **Chemin de fer du Jura (CJ)**: compensation de l'IPC de 0,2%. Garantie de la progression salariale selon CCT pour les ayant droit (1%); octroi de la durée mensuel moyenne de 41 h par semaine lors de travail de nuit, y compris pour les tours impactés avant et après une nuit de travail lors de devoir de respect des dispositions LDT; indemnité de 80 francs lors d'engagement du personnel de la voie, le samedi.

• **Chemin de fer Nyon-St. Cergue-Morez (NStCM) et Transports publics nyonnais (TPN)**: compensation de l'IPC de 0,2%. Garantie de la progression salariale selon CCT pour les ayant droit (~1%).

• **Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman (CGN)**: 0,5% pour le renchérissement et l'augmentation des primes d'assurance maladie. Augmentation de 2,3% de la masse salariale. Total : 2,8% pour 2026.

• **GoldenPass/MOB** (photo): garantie de la promotion dans les échelons (+1,09%). Prime unique de 250 CHF pour tout le personnel syndiqué, sans restriction.

• **Mouettes Genevoises**: indexation des salaires selon l'IPC genevois de novembre soit 0,1%.

• **RegionAlps SA**: garantie de la progression salariale. Augmentation générale de 0,8%, validée par le conseil d'administration et l'assemblée des membres. Ce résultat supérieur à l'IPC nul de décembre 2025 est la reconnaissance de l'augmentation du coût de la vie supérieure en Valais par rapport à la Suisse et pour améliorer l'attractivité de l'entreprise.

• **Soc. de Navigation Lac de Neuchâtel/Morat (LNM)**: IPC de septembre de 0,2%, obtenu 0,1%; augmentation moyenne des primes maladie en Suisse : obtenu 0,3%. Au total : 0,4% d'augmentation. On ajoute le système salarial qui représente une augmentation d'environ 1% de la masse salariale, soit au total une augmentation moyenne de 1,4% pour 2026 et une prime unique de 500 francs.

• **Transports publics région lausannoise (TL) et Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB, intégré aux TL)**: indexation automatique selon CCT art. 53, soit 0,2%.

• **Transports publics genevois (TPG)**: pour le moment, la direction des TPG n'a pas donné de réponse sur l'indexation (+0,38%).



• **Transport publics Neuchâtelois (TransN)**: augmentation selon système salarial CCT (1,1%) et 60 CHF (~1%) d'augmentation mensuelle sous forme d'une prime mensuelle. Garantie d'un nouveau système salarial (annexes 1-2-3) en janvier 2027, négocié jusqu'en avril 2026, et négociation d'une nouvelle CCT entre mai et décembre 2026 pour le 1^{er} janvier 2027.

• **Transport de Martigny et Régions (TMR)**: garantie de la promotion dans les échelons. Prime de 250 CHF versée en décembre (avec des restrictions relatives aux temps de travail et aux départs de l'entreprise). Deux montants plafond sont intégrés : 50 CHF pour les contrats sur appel et 150 CHF pour les contrats fixes (correspond à un 60%). Ce résultat de négociations a été avalisé le 11 décembre par le CA.

• **Transports de la Région Morges-Bière-Cossonay (MBC)**: garantie de la progression dans les échelons. Pleine compensation selon IPC octobre 2025 (sans l'IPAM) : 7 CHF par mois x13, 91 CHF annuels.

• **Transports Publics du Chablais (TPC)**: pleine compensation du renchérissement selon l'IPC d'octobre 2025 (+0,1%). Garantie de la promotion dans les échelons.

• **Transports publics fribourgeois (TPF)**: en cours – les négociations du 11.12 n'ont rien donné. AG prévue le 22.1.2026 pour la suite.

• **Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) SA**: la direction a accordé l'IPC d'octobre (+0,1%) et garantit la progression dans les échelons. Le reste est refusé. Le personnel a de son côté refusé l'augmentation de 0,1% jugée trop faible. De nouvelles négociations ont donc été agendées à la mi-janvier avec une revendication de +1% prenant davantage en compte l'augmentation réelle du coût de la vie.

• **Travys SA**: IPC de novembre nul. Garantie de la progression selon CCT (~1%).

• **Vebeogo**: augmentation générale de 0,8%

Évaluation globale

Vu les circonstances précédemment expliquées (renchérissement bas qui ne facilite pas les négociations, pression économique dans les entreprises), Michael Buletti considère que dans l'ensemble, les résultats obtenus sont acceptables, surtout si on les compare aux autres branches, où souvent les résultats sont bien en-dessous de 1,5% de la masse salariale, qui est le résultat obtenu aux CFF, chez BLS ou chez Swiss. En tous les cas, il est bien souvent difficile de comparer les résultats car les parts d'améliorations individuelles et générales sont différentes. « Les conventions collectives avec des systèmes salariaux qui régulent clairement l'évolution salariale, comme cela est souvent le cas dans le cadre de nos partenariats sociaux, sont certainement une meilleure base que les CCT qui ne contiennent qu'un salaire minimum », conclut Michael Buletti.

Inflation cumulée

Un poids du passé subsiste : le renchérissement accumulé durant les années avant 2025 n'a pas encore été totalement compensé dans la plupart des entreprises. Il s'agit d'un problème généralisé comme le démontre une statistique de l'USS : de 2016 à 2024 les salaires réels moyens (sans fonction de cadre) ont baissé en Suisse, si l'on fait la moyenne de toutes les branches, de 0,6%. Dans le domaine du trafic terrestre (qui ne comprend pas seulement les transports publics) la baisse est même de 2%. « Nous devons réfléchir à la manière de rattraper la perte de salaire réel subie par le passé », déclare Michael Buletti. Selon le président du SEV, Matthias Hartwich, le SEV devra probablement envisager une mobilisation accrue à l'automne prochain. En effet, la pression exercée sur les entreprises de transport pour qu'elles réalisent des économies devrait se maintenir, ce qui ne facilitera pas les prochaines négociations salariales.

Négociations salariales générales au SEV

Les négociations salariales menées chaque année par le SEV dans les entreprises de transport sont ancrées généralement dans une clause spécifique de la convention collective de travail (CCT) conclue avec ladite entreprise. Certaines CCT définissent également des critères qui servent de base aux négociations salariales, par exemple la prise en compte de l'évolution du coût de la vie, de la situation économique et financière de l'entreprise, ou de la situation sur le marché du travail.

Ces critères doivent être pris en considération pour établir la revendication salariale. Les revendications salariales du SEV sont définies par les assemblées des membres ou, dans les entreprises de grande envergure, par les organes compétents composés de délégués des membres. Par exemple aux CFF, c'est la commission CCT qui s'en charge, composée de délégués

de toutes les sous-fédérations CFF. Chez BLS, c'est le comité central BLS. Ensuite les revendications salariales sont transmises au·à la secrétaire syndical·e compétent·e en tant que mandat de négociations, puis elles sont présentées à l'entreprise concernée avant l'ouverture des négociations. Après souvent plusieurs rondes de négociations entre les partenaires sociaux, l'assemblée des membres ou l'organe compétent peut statuer sur le résultat obtenu et l'accepter ou le rejeter. Parfois, l'ensemble des membres SEV concernés vote sur un résultat.

Il arrive assez rarement que les partenaires sociaux ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un résultat. Dans un tel cas, beaucoup de CCT prévoient la possibilité de convoquer un tribunal arbitral qui établit une proposition de compromis, ou alors prend une décision contraignante.

ANGLE DROIT

Assurances sociales : les changements en 2026



Service juridique du SEV

Comme chaque année, plusieurs nouvelles dispositions entrent en vigueur en 2026 dans le domaine des assurances sociales. Tant les rentes AVS, via l'introduction d'une 13^e rente, que les rentes d'invalidité LPP vont augmenter, tandis qu'il sera désormais possible de combler des lacunes de cotisations dans le 3^e pilier. Le présent article résume les principaux changements, sur la base des informations disponibles à la fin novembre 2025.

AVS : introduction de la 13^e rente

Les personnes à la retraite toucheront pour la première fois une 13^e rente AVS en décembre 2026 (même si la question de son financement n'est pas encore réglée). Le montant perçu correspondra à un douzième (8,33 %) de l'ensemble des rentes mensuelles de vieillesse effectivement perçues de janvier à décembre 2026. La 13^e rente sera versée sous forme de supplément en même temps que la rente AVS de décembre 2026. Relevons que la 13^e rente de vieillesse ne doit pas conduire à une réduction ou à une suppression des prestations complémentaires

(PC). Elle est donc explicitement exclue des revenus déterminants dans le calcul des PC.

LPP : augmentation des rentes d'invalidité ayant débuté en 2022

Les rentes de survivants et d'invalidité de la prévoyance professionnelle obligatoire (LPP) ayant pris naissance en 2022 seront adaptées à l'évolution des prix pour la première fois en 2026. Le taux d'adaptation est de 2,7 %. L'adaptation à l'évolution des prix n'est toutefois pas obligatoire pour les rentes de survivants et d'invalidité dont le montant est déjà supérieur au minimum prescrit par la LPP.

3^e pilier : rachats rétroactifs visant à combler des lacunes de cotisation

Les personnes qui ont oublié de cotiser au pilier 3a en 2025 ou qui n'ont pas eu les moyens de cotiser à hauteur du montant maximal autorisé (7 258.- CHF pour 2025) peuvent pour la première fois en 2026 rattraper leur cotisation manquante. Désormais et pour les lacunes de cotisation survenues à partir de 2025, le rachat pourra se faire dans les 10 ans qui suivent. Ces rachats rétroactifs sont fiscalement déductibles l'année où ils sont effectués. Certaines conditions doivent être remplies.

COMITÉ

Renforcer le service public, au lieu de l'affaiblir

Michael Spahr. La dernière séance du comité de 2025 s'est déroulée le 12 décembre. Les membres du comité ont accepté les divers points forts syndicaux pour 2026. De même, ils ont adopté deux mots d'ordre importants pour les votations du 8 mars : voter non à l'initiative SSR et oui à l'initiative pour un fonds climat.

En 2026, le SEV veut également consolider sa base de membres afin de pouvoir continuer à s'engager pour de bonnes conditions de travail en tant que partenaire social fort. Malheureusement, le thème de la violence et des agressions contre le personnel des transports publics reste d'actualité. C'est pourquoi, en 2026, le SEV va continuer de tout mettre en œuvre pour obtenir davantage de sécurité, notamment en mettant sur pied une journée d'action dans toute la Suisse le 3 septembre. Parallèlement, le SEV s'engagera pour renforcer l'organisation syndicale dans différentes branches, pour lutter contre la pénurie de personnel et les problèmes de santé spécifiques au personnel roulant. Le SEV poursuit les dossiers de politique contractuelle - diverses négociations CCT sont prévues en 2026. En politique sociale, l'accent est mis sur le renforcement de la représentation des travailleurs dans les caisses de pensions. Quant à la politique des transports, le SEV prône les transports publics comme partie intégrante de la solution dans la lutte contre le changement climatique et rejette toute libéralisation et concurrence, également au niveau européen. Pour le SEV, il est bien clair que le trafic voyageurs et marchandises font partie intégrante du service public et doivent être renforcés.

La menace qui pèse sur le service public est ainsi une des raisons qui ont motivé le comité à recommander de voter non à l'initiative «200 francs, ça suffit ! (initiative SSR)». Cette dernière demande une réduction massive de la redevance médias des ménages et d'en exoné-

rer complètement les entreprises. En cas d'acceptation, les conséquences seraient graves : des coupes drastiques dans le budget de la SSR, la suppression de programmes, une diminution de la couverture de l'actualité régionale et la perte de milliers d'emplois (*voir p. 9*). Les langues minoritaires et les régions périphériques sont particulièrement menacées. L'initiative est une attaque directe contre le service public médiatique et un précédent dangereux pour d'autres attaques envers les services publics comme les transports publics, la poste et l'infrastructure.

Le comité recommande de voter oui à l'initiative pour un fonds climatique, lancée notamment par les syndicats. L'initiative demande que chaque année entre 0,5 et 1 % du produit intérieur brut - soit entre 3,5 et 7 milliards de francs - soit investi en Suisse pour un avenir respectueux du climat. Ce fonds servirait à développer les transports publics, installer des panneaux solaires, promouvoir l'assainissement des bâtiments et encourager la biodiversité. D'un point de vue syndical, il est particulièrement important que le fonds climatique finance la formation continue et la reconversion professionnelle des personnes touchées par le changement. Pour les deux autres objets faisant l'objet des votations le 8 mars, le comité se rallie à la position de l'USS. Il décide de laisser la liberté de vote concernant l'initiative sur l'argent liquide et renonce à émettre un mot d'ordre concernant la votation sur la loi fédérale sur l'imposition individuelle.

La direction syndicale a également communiqué des informations sur différents thèmes. Notamment que le secrétariat régional d'Olten sera renforcé. Dès à présent, ce sera le lieu de travail de la secrétaire syndicale Sheila Belometti. Elle sera rejoints dans le courant de l'année par Philippe Schibli, secrétaire syndical responsable de la région Centre.

CONCEPT D'AFFECTATION 2.0

Pétitions de la LPV remises



MICHAEL SPAHR

Michael Spahr/Yves Sancy. Le 18 décembre, la LPV a lancé une pétition pour manifester son opposition au nouveau concept d'affectation. Christoph Erker et Marjan D. Klatt, responsables du département Trafic voyageurs CFF de la LPV, ainsi que René Zürcher, secrétaire syndical du SEV, ont remis 1001 signatures à Ladina Purtschert (responsable de la production Trafic voyageurs) et Sandra Stooss (partenaire commerciale PP-HR) (photo du haut).

La pétition est claire : la LPV s'oppose aux services monotones qui non seulement dévalorisent le travail, mais compromettent également la sécurité. Les CFF doivent assumer leur devoir de prendre en compte la protection de la santé du personnel dans la conception des services. Tel que prévu, ce concept entraînerait une pression accrue sur le personnel, une planification moins prévisible et des conditions de travail détériorées. La pétition souligne que la flexibilité, la polyvalence et la compétence opérationnelle globale du personnel des locomotives sont très utiles pour la clientèle, en particulier en cas de perturbation.

La LPV exige un concept d'affectation qui reconnaît le travail du personnel de locomo-

tive, respecte la flexibilité et mette au centre la protection de la santé ainsi que la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Les premiers retours sur le «concept d'affectation 2.0» montrent par exemple que le travail du personnel de locs est de plus en plus perturbé en raison de temps de transfert insuffisants ou trop courts.

La monotonie croissante des processus et la perte de la diversité du travail et des lignes parcourues, qui sont au cœur de l'intérêt de ce métier de la conduite, font aussi réagir la section LPV de Delémont. Le 15 décembre, à l'occasion de la visite en surface à Delémont de Reto Liechti, responsable Production Voyageurs, elle lui a remis (photo du bas) une lettre et la pétition «Horaire 2026» signée par la quasi-totalité du personnel de locs du dépôt qui exprime un certain ras-le-bol. Diversité du travail amoindrie, temps de repos de plus en plus courts, sous-effectif, rotation à refaire, absence d'information - si ce n'est par la presse - sur les lignes françaises et l'arrivée d'une compagnie concurrente... La motivation du personnel est soumise à rude épreuve. Il aimeraient connaître les mesures mises en place afin de réduire la monotonie subie.



LDD

NOUVELLES BAR CHEZ CFF VOYAGEURS

Réunions d'info du SEV sur le résultat des négos

Markus Fischer. Comme on le sait, les réglementations sectorielles (BAR) du temps de travail dans la production ferroviaire du trafic voyageurs des CFF ont été renégociées, notamment pour le personnel chargé de l'accompagnement des trains, de la conduite des trains, du nettoyage et des manœuvres. Les partenaires sociaux ont conclu les négociations à la mi-novembre et s'emploient depuis lors à rédiger et à vérifier les quatre nouveaux textes des BAR, un travail qui devrait être terminé d'ici la fin février. Les textes allemands devront ensuite être traduits en français et en italien et vérifiés, ce qui prendra environ un mois supplémentaire.

Vote SEV

Les membres SEV concernés ne pourront donc pas voter sur ces textes BAR avant avril. Les quatre sous-fédérations SEV impliquées, LPV, RPV, TS et ZPV, ont en effet décidé de soumettre le résultat des négociations au vote

de leurs membres travaillant dans la production ferroviaire du trafic voyageurs CFF.

Réunions d'information

En vue du vote, les membres peuvent s'informer lors de séances d'info organisées par le SEV sur les modifications négociées des BAR.

- 5 mars, à Genève ;
- 20 mars, à Lausanne ;
- 30 mars, à Bienne.

Des représentant-es du SEV et des sous-fédérations concernées seront présents et répondront aux questions sur le résultat des négociations. Les non-membres sont aussi les bienvenus. Il n'est généralement pas nécessaire de s'inscrire.

Les détails sur les dates et les lieux des séances d'information seront prochainement communiqués. Une liste actualisée est disponible sur sev-online.ch (page d'accueil et agenda en ligne), avec un lien vers des informations sur les BAR.

TPG

1000 membres, ça se fête !



Yves Sancey. Mardi 16 décembre, la section sev-tpg fêtait le passage de la barre symbolique des 1000 membres. Près d'une centaine de collègues étaient réunis pour fêter l'événement. La présence de Matthias Hartwich, président SEV, et de deux figures de la VPT, Gilbert D'Alessandro et René Schnegg, marquait la solennité de ce moment. Ce n'est pas tous les jours en effet qu'une section passe ce cap. Matthias Hartwich a insisté sur le fait qu'on peut gagner des membres : « la désyndicalisation n'est pas une fatalité. Bravo pour avoir syndiqué plus de 100 personnes en une année. » Pour Florian Martenot, président de la section, le « secret » de cette réussite, c'est la présence sur le terrain : « on a des délégué·es bien impliqué·es qui vont voir les collègues dans les

locaux de pause, même en bout de ligne, et qui discutent avec elles-eux dans les ateliers, dans les agences et les bureaux de l'administration. C'est ainsi que nous créons un contact qui permet de montrer que nous sommes là et ce que nous faisons. C'est cela qui fait que les collègues deviennent membres. » Au-delà de l'aspect symbolique, il était important pour lui de montrer que « non seulement nous avons une section qui est forte et très investie, avec près de la moitié des employé·es des tpg, mais que ce nombre est en augmentation. Des jeunes se syndiquent. Il y a un renouvellement et c'est vraiment très important. » Même constat pour la secrétaire syndicale Aurélie Lelong : « La section est active, le comité impliqué et les délégué·es investi·es. »

PV NEUCHÂTEL

Noël 2025

Le comité. Ce mardi 3 décembre 2025, 23 membres et amis se sont retrouvés dès 11 h 45 aux Geneveys-sur-Coffrane à l'hôtel des Communes. Nous avons commencé par l'apéro ! qui était un très bon temps de partage et de rigolades, puis le restaurant nous a servi un excellent menu avec langue de bœuf, purée de pomme-de-terre, etc S'en suivit cafés et desserts. À 14 h 30, nous nous sommes déplacés dans la salle du 1^{er} étage pour la partie principale de la journée.

Notre Président salue chacun, en particulier notre animateur du jour, Nicolas Besancet et sa flûte de pan. Nicolas joue un morceau en introduction, puis Jean-Bernard nous transmet le message de bienvenue. Ensuite Nicolas nous joue plusieurs morceaux de son répertoire. Jean-Bernard passe à la remise des diplômes et autres pin's.

Nicolas continue sa prestation en nous jouant encore d'autres morceaux.

Dans son message de fin, notre président remercie encore : Denise, pour les décorations des tables qu'elle a préparé, les membres du comité présent pour leur travail accompli durant l'année en cours. Il a une pensée pour toutes les personnes décédées joindre à nous.

Il est 16 h 15 et Jean-Bernard nous souhaite à chacun un Joyeux Noël et nous transmet ses bons vœux de fin d'année, puis un bon retour à la maison.

PV BIENNE

80ans de SEV: merci!



Robert Drewes. Le co-président Markus Kröpfl a accueilli 96 participants dans la salle du restaurant Bahnhof à Brügg, à l'occasion de la rencontre traditionnelle du *Chlouser*. Il a remis plusieurs certificats d'honneur à des membres fidèles du syndicat, engagés depuis 50, 60 ou 70 ans.

Un moment particulièrement émouvant a été consacré à Mme Jacqueline Gusset (Nidau), qui célèbre cette année ses 80 ans d'adhésion au SEV. Son défunt époux avait rejoint le syndicat en 1945. Sous les applaudissements du public, un bouquet de fleurs lui a été offert.

Martin Demisch a ensuite présenté l'excur-

sion de section au Rigi, prévue pour le mercredi 19 août 2026, suscitant l'enthousiasme de l'assemblée. Puis, dans un silence attentif, les participants ont écouté l'histoire très touchante en dialecte bernois « *Paschtetli vs Fondue* », tirée du livre d'Irène Graf et lue par Marianne Drewes. En clôture de cette première partie, le chœur d'hommes des cheminots retraités, dirigé par Anita Sulzer, a interprété cinq chants au cours de la rencontre et conclu la séance par un vibrant « *Voici Noël* ».

La seconde partie de la manifestation a été consacrée aux échanges conviviaux entre les membres, accompagnés d'un délicieux *Z'vieri*.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat du domaine des transports publics, recherche pour le 1er avril 2026 ou une date à convenir un·e

collaborateur·trice chargé·e de la réception à 70 %

Cette fonction captivante et multiple comprend les activités suivantes:

- Prise en charge de la centrale téléphonique et de la réception
- Echange de renseignements et d'informations avec notre clientèle
- Tri des appels entrants
- Réservations, organisation de repas pour les séances
- Réservation des salles à l'interne
- Divers travaux administratifs (cartes d'anniversaire, contribution aux grands envois, service de traduction, soutien du service aux membres)
- Divers remplacements

Pour ce poste très varié vous disposez d'une formation de base d'employé·e de commerce et de quelques années d'expérience.

Vous êtes de langue maternelle allemande avec de très bonnes connaissances du français, des connaissances en italien sont un atout. Vous êtes dynamique, avez le contact facile, la capacité d'organiser votre travail de manière indépendante, et faites preuve de précision dans vos tâches. De plus vous savez travailler en équipe, êtes en mesure de supporter de grandes charges, de garder le contrôle dans les situations de stress et de gérer les questions complexes.

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

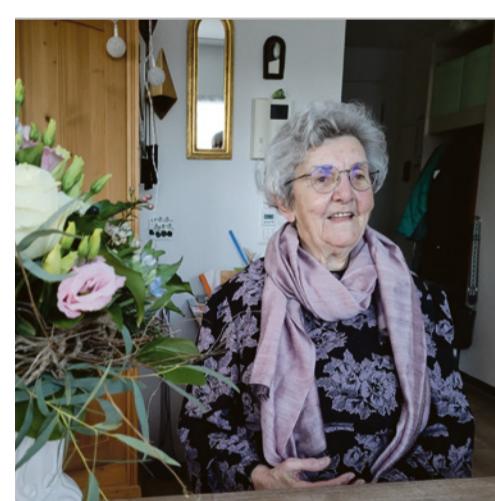
Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements auprès d'Angela Meili, cheffe du personnel (tél. 031 357 57 22).

Angela Meili prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique. E-mail: angela.meili@sev-online.ch.

Vous trouvez davantage d'informations sur le SEV en consultant notre site internet www.sev-online.ch.

PV BIENNE

Klara Däppen-Widmer fête ses 100 ans



longue date à Büren, Madame Däppen vit aujourd'hui de façon autonome dans une résidence pour personnes âgées. Entourée de ses filles, Barbara et Rosmarie, elle a partagé des souvenirs précieux, évoquant notamment le parcours professionnel de son défunt époux, Alfred, à la gare des marchandises et à la gare de triage de Bienne, ainsi que son propre engagement en tant que garde-barrière à Büren.

Toujours active, Madame Däppen participe régulièrement aux activités de la résidence, telles que les jeux de cartes, le loto et la gymnastique. Sa vitalité s'est illustrée lors du défilé de carnaval du 1^{er} janvier, où elle a défilé avec le groupe « Clique Burgweg », arborant un costume confectionné maison et soutenu par son tintébin.

Les visiteurs ont rencontré une personne ouverte et chaleureuse, déterminée à profiter pleinement de la vie après ses 100 ans. Après la cérémonie officielle, Madame Däppen a rejoint ses proches pour poursuivre la célébration dans une ambiance familiale et festive.

SOUS-FÉDÉRATION PV

Commandez une carte de retraité!

Comité central SEV-PV. La carte de retraité permet de bénéficier d'avantages auprès de Benefit, tels que des réductions sur les consommations dans la voiture-restaurant. La nouvelle carte de retraité est nécessaire lorsque, comme titre de transport, le SwissPass remplace la carte bleue.

Veuillez noter qu'une commande n'est prévue que si l'AG ou l'abonnement demi-tarif actuel a expiré et que les réductions sont effectivement utilisées. La carte peut être commandée via le portail « Benefit » :

<https://company.sbb.ch/fr/jobs-carriere/log-in-collaborateurs-retraites.html>

Cliquez ensuite sur : Login

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Discussions intenses

Service de presse ZPV. Les membres du comité central se sont rencontrés au restaurant Kreuz à Malters pour la 5^e et dernière séance de l'année les 10 et 11 décembre 2025. L'ordre du jour contenait une palette de thèmes donnant lieu à des discussions intenses.

Affaires actuelles ZPV: Violence dans les trains/violence envers le personnel des transports publics: le 25.11., nous avons signé une nouvelle fois la charte pour la sécurité en présence de 150 participants. Concernant l'agression du 8.9. dans le train 2466 à Sursee, les CFF sont toujours en train de mener leur enquête. Nous n'avons pas encore reçu de réponses à nos questions de la part du groupe concernant le déroulement des faits ainsi que l'analyse des processus.

Processus de départ orienté vers la clientèle KOA: les stands ont bien fonctionné, surtout celui de Zurich qui a reçu de nombreuses visites. Le 4.12., un test lié au stress a été ef-

fectué, pour lequel 9 trains étaient en route avec KOA. Dès le 14.12.2025, 5 trains fonctionneront continuellement avec KOA et le personnel doit être accompagné jusqu'au 27.12.2025 par des chefs de team compétents. Dans sa prise de position, la ZPV a clairement dit que nous étions les seuls dans toute l'Europe à effectuer la fermeture des portes par le personnel des locs avec le processus KOA sur les trains du trafic grandes lignes. La direction de projet KOA ne s'intéresse apparemment pas à cela...

Développement chef-fes AC: certaines questions restent ouvertes concernant l'application des tâches et de la formation continue pour les chef-fes AC. Selon André Wenzler et Reto Näf, malgré la procédure de suppression des postes, il devrait être possible pour 99,9% des collègues de rester dans le même dépôt. Le **concept des trains de nuit** (Fribourg/Sion - Genève, Biel/Bienne-Renens et Berne

- Winterthour) est maintenu. Entre Winterthour et Berne, il n'y aura plus qu'une paire de trains qui sera accompagnée par deux agents et toujours avec les forces de l'ordre.

Lors des contrôles sporadiques entre Bienne et Genève, les trains de nuit sont toujours accompagnés par les forces de l'ordre. Il s'est avéré que ces trains sont souvent peu occupés, c'est pourquoi le maintien de cette offre, bien que planifiée pour toute l'année 2026, fera l'objet d'une décision en juin.

Bodycams: selon le préposé à la protection des données, il n'y a pas de base légale pour l'utilisation de bodycams, cependant l'OFT a le droit de donner des instructions. Dès que la situation sera clarifiée, l'essai pourra débuter avec des collaborateurs-trices volontaires.

Situation du personnel: bien que les prévisions soient bonnes, il y a sur différents sites des secteurs où il faut faire attention.

Négociations sur les BAR: après de longues négociations depuis janvier jusqu'au 9.12.2025, la délégation de négociation a pu se mettre d'accord sur un résultat (voir p. 5). René Zürcher, Massimo Brigatti et Ralph Kessler ont exposé en détail aux membres CC les modifications négociées, beaucoup de questions ont trou-

vé réponse et la suite à donner a été discutée intensivement. Suite à cela, la commission sur les BAR du CC ZPV a décidé à l'unanimité qu'il y aurait une votation générale parmi les membres ZPV des CFF en début d'année. Pour le SEV et la ZPV, il est très important de bien informer les membres auparavant, que ce soit par du matériel d'information écrit, par des plateformes numériques ou lors de séances d'information dans la surface.

Rapports: l'échange entre les sections et les commissions est élémentaire. Les thèmes et demandes étaient cette fois encore très variés et nous ne risquons pas d'être à court de travail. Au vu de tous les soucis et toutes les demandes, le rapport de la jeunesse ZPV est réjouissant et lors de l'excursion sur le bateau à fondue, ¾ des participant-es étaient des membres ZPV. Dans les rapports, on a malheureusement trouvé deux thèmes en lien avec la sécurité: on a remarqué plusieurs compositions d'ICN avec des portes d'accès dont la sécurité contre le pincement ne fonctionnait pas comme elle le devait. Sur le plan de la construction, ce dispositif antipincement fonctionne de manière analogue à celui de la VU IV et de l'Apm61/Bpm61. Il y a eu diverses annonces ESQ à ce sujet, auxquelles les CFF n'ont pas beaucoup réagi jusqu'ici. On

se souvient de l'accident du 4 août 2019 à Baden AG. L'ICE4 n'est pas autorisé en Allemagne pour le transport de voyageurs sans accompagnement. Le processus de départ se fait en Allemagne selon le même procédé qu'aux CFF (tou-tes les assistant-es clientèle contrôlent visuellement depuis l'extérieur que toutes les portes d'accès soient bien fermées et seulement ensuite ils-elles montent dans le train). Dans les livrets de matériel roulant des CFF, ce train n'est cependant pas décrit comme étant apte au **transport non accompagné**. Nous nous demandons sérieusement ici et aussi en relation avec KOA quel rôle a endossé l'autorité de surveillance (OFT) pour autoriser ce train en Suisse.

AD SEV: pour terminer, le CC a décidé à la majorité des voix de faire une rotation annuelle des délégué-es à l'AD SEV et il a défini le modèle de rotation sur la base duquel cela doit se dérouler.

Recrutement des membres: en recrutant 135 nouveaux membres SEV lors de l'année écoulée, la ZPV a eu du succès. La sous-fédération remercie tou-tes les recruteurs-euses pour leur grand engagement. Pour terminer, la ZPV souhaite à tous les membres une bonne et heureuse année, plein de succès en 2026, chance et santé, ainsi qu'une bonne route!

SOUS-FÉDÉRATION AS, BRANCHE P

Rapport annuel 2025

Erich Habegger. Nous avons débuté l'année 2025 avec certains changements au niveau de nos porteurs de mandats. La direction de la branche P a été reprise par Erich Habegger, et simultanément René Näf est devenu responsable du procès-verbal. Tous deux sont membres de la section AS Ost. Au niveau de l'organe, il n'y a pas eu de changement, les dix membres continuent d'être actifs dans la branche P. Nous avons prévu quatre séances et nous sommes rencontrés en mars, mai et septembre. Nous avons dû renoncer à la séance de novembre à cause du manque de ressources financières. Le président central AS a aussi participé à toutes les séances, de même que René Zürcher, secrétaire syndical SEV. En mai, notre séance s'est déroulée au secrétariat régional SEV de Zurich. Il s'agissait du dernier engagement de notre président central AS Peter Käppler dans la branche P. En été, il a pris sa retraite. En septembre, nous avons pu accueillir dans nos rangs Andreas Lüdin, notre nouveau président central AS. Après une brève ronde de présentation, nous avons abordé les questions concernant l'avenir. Structure, numérisation, thèmes, dates, séances online?

En été 2025, le nouveau lieu de service de Winterthour a été ouvert pour la *police des transports*. Cela est réjouissant et renforce la présence vers l'est. Malheureusement, pour des raisons de sous-effectifs, il n'est pour l'instant pas possible d'occuper les lieux. De plus, il s'avère qu'à la police des transports, il faudra économiser 750 000 fr. en 2026. Cela ne signifie pas moins de salaire pour les personnes au front, mais certaines rénovations urgentes et nécessaires et des améliorations au niveau des équipements qui seront repoussées. Quelques chiffres de 2024 montrent que la police des transports garantit bel et bien la sécurité et l'ordre dans les transports publics (TP):

198 293 discussions menées dans le centre de gestion des interventions de la police des transports, 33 583 contrôles d'identité, 2 561 remises de personnes à la police locale, 792 arrestations suite à des mandats RIPOL. Les attaques verbales et physiques envers le personnel des TP augmentent; en 2025 plus de 7 000 plaintes pénales ont été déposées.

Chez RIDA/Services, BeHiG fonctionne bien et les assistants clientèle Gare font du bon travail avec l'accompagnement de personnes à mobilité réduite. Les casiers modernisés sont maintenant administrés par les collègues des centres voyageurs et nos clients profitent de leur aide.

Les difficultés du début sont surmontées. Les automates à billets vont rester là jusqu'en 2035 avec une solution de remplacement. Cependant divers automates sont ou seront démontés, surtout sur les quais, pour des raisons de sécurité.

Après plusieurs événements dans les *centres voyageurs*, les CFF ont mis hors service presque tous les automates de distribution d'argent. Le personnel se fait de sérieuses réflexions sur l'avenir professionnel.

Cinq collègues ont déjà pris de nouvelles postes à l'intérieur des CFF.

Chez TCC/centrale, il y a eu en 2024 le déménagement de TCC Centre dans la centrale de contrôle du trafic ferroviaire à Berne et du TCC Ouest dans le nouveau bâtiment d'exploitation à Renens VD, ces changements sont bénéfiques. De brèves distances entre les acteurs opératifs et les nouveaux instruments de travail, ainsi qu'une informatique qui fonctionne, tout ceci facilite sensiblement le travail. À Berne, les thèmes mis en avant pour des améliorations sont l'éclairage et l'air conditionné dans la salle de commande. Dans beaucoup de TCC il y a des sous-effectifs, surtout dans le TCC Est. Il y a eu là également des

changements au niveau du personnel et des postes ont été réoccupés.

Le *Contact Center* compte sur le site de Berne des postes de travail supplémentaires et le team de direction est maintenant au complet. La nouvelle direction travaille 50% à Brigue et 50% à Berne. Dans le *Contact Center* une nouvelle centrale téléphonique a été mise en fonction, elle fonctionne bien après quelques difficultés au début.

Dans le *domaine de la distribution* un projet pilote FlexShop a été lancé. Il s'agit d'un système de points qui récompense la flexibilité. L'introduction se fait au 1^{er} janvier 2026 dans les gares de Zurich, de Berne et de Genève.

En réaction à plusieurs incidents dans les centres voyageurs, les CFF ont prévu à court terme des mesures de sécurité supplémentaires. Les distributeurs automatiques de billets de banque ont été mis hors service. Les locaux accessoires, les vestiaires, les toilettes et les locaux de pause sont maintenant munis d'alarmes. Vers la fin de l'année, tout le personnel a reçu l'accès à l'appli SecureAlert. Pour les services du matin et du soir ceci constitue une mesure de sécurité supplémentaire, elle est recommandée mais pas obligatoire. Chaque incident sera à l'avenir enregistré dans le nouvel outil ESQ et il pourra être poursuivi pénalement. Aussi dans la vente desservie, on a le sentiment que les agressions verbales et parfois aussi physiques ont augmenté. Chaque cas est un cas de trop, malheureusement c'est un problème sociétal actuel.

L'introduction du FVP@ SwissPass au 1^{er} janvier provoque dans le service FVP une économie de 0,5 ETP mais ceci est couvert par les fluctuations naturelles. Dès 2027, les CFF aimeraient avoir une nouvelle réglementation sur les pauses. Il faudra prévoir au minimum 45 minutes par tour de service. Les pauses de 30 minutes seront supprimées. Le personnel est divisé. 2026 sera une année de transition, avec la possibilité de prévoir des pauses courtes et des pauses longues dans l'organisation des tours de service.

Je remercie mon team de la branche P pour le soutien constructif et efficace et la sympathique arrivée de René, et je me réjouis d'une année 2026 fructueuse et intéressante.

Le journal du SEV N°1 23 janvier 2026

se souvient de l'accident du 4 août 2019 à Baden AG. L'ICE4 n'est pas autorisé en Allemagne pour le transport de voyageurs sans accompagnement. Le processus de départ se fait en Allemagne selon le même procédé qu'aux CFF (tou-tes les assistant-es clientèle contrôlent visuellement depuis l'extérieur que toutes les portes d'accès soient bien fermées et seulement ensuite ils-elles montent dans le train). Dans les livrets de matériel roulant des CFF, ce train n'est cependant pas décrit comme étant apte au **transport non accompagné**. Nous nous demandons sérieusement ici et aussi en relation avec KOA quel rôle a endossé l'autorité de surveillance (OFT) pour autoriser ce train en Suisse.

SOUS-FÉDÉRATION PV

Bon début d'année

Alex Bringolf. Pour sa dernière séance en 2025, le Comité central s'est à nouveau réuni à Zurich le 9 décembre.

Les cartes de membre SEV 2026 seront envoyées aux sections le 19 janvier. L'annonce de l'élection d'un nouveau président de section rend Roland Schwager visiblement heureux. Edwin Felber a été élu lors de l'assemblée d'automne de la PV Lucerne. Il prendra ses fonctions le 1^{er} janvier 2026. Le Comité central lui souhaite beaucoup de joie et de satisfaction dans ses nouvelles fonctions. Nous souhaitons aussi tout de bon à René Wolf et le remercions pour ce qu'il a apporté à la PV.

Le rapport annuel de notre sous-fédération, sous sa forme habituelle, n'a pas encore fait son temps. Le CC enverra ses textes à Roland Schwager d'ici à la fin de l'année.

L'intégration de l'AG et du demi-tarif FVP dans le SwissPass est imminente. De nombreux-ses pensionné-es ont déjà commandé la carte rouge et certain-es l'ont déjà reçue. La PV recommande aux membres qui n'ont pas encore commandé leur SwissPass de le faire rapidement, même si leurs FVP sont encore valables jusqu'en 2027. En cas de perte, il n'y a plus de remplacement de la carte bleue, une activation est effectuée directement sur le SwissPass.

Les pensionné-es ont été informé-es par la Caisse de pensions CFF (document Voie2) qu'en raison d'un renchérissement minime pour 2026, aucune compensation ne sera appliquée aux rentes. Avec l'augmentation des loyers et des primes d'assurance maladie, nous ressentons toutefois que les dépenses augmentent; cela nous semble dépasser 0,1%. Malheureusement, ces dépenses ne sont pas (encore) prises en compte dans le panier de la ménagère.

La révision de la Loi sur le travail a été l'un des thèmes centraux de l'assemblée des délégué-es de l'USS.

Les journées de travail excessivement longues, de 6 heures du matin à 11 heures du soir, devraient devenir la norme. Les employés devraient également devoir travailler 9 dimanches sans autorisation, les employeurs voulant pouvoir simplement l'ordonner. Les retraité-es, mais aussi de nombreux travailleurs à faibles revenus, ne disposent pas de plus d'argent à dépenser le dimanche à cause des loyers élevés et de l'augmentation des primes d'assurance maladie.

Le Conseil national et le Conseil des États ne parviennent toujours pas à s'entendre sur le financement de la 13^e rente AVS. TVA temporaire ou TVA et pourcentage salarial, aucun compromis n'est en vue. Alors que le Conseil fédéral souhaite renoncer à relever l'âge de la retraite en raison des résultats des votations sur le sujet, les partis bourgeois refusent et continuent à chercher des moyens pour une augmentation.

Le Conseil suisse des aînés (CSA) a publié un nouveau magazine, disponible à l'adresse <https://ssr-csa.ch/news/ssr-news/>.

La PV continue de se rapprocher de la barre des 10 000 membres et, en 2026, passera sous cette limite. C'est pourquoi il est important que les nouveaux retraités passent à la PV et ne quittent pas le SEV. Les sections fournissent ici un travail de persuasion considérable et le CC les en remercie.

En collaboration avec les sections, nous continuons à chercher des moyens de rendre la PV attractive pour les jeunes retraité-es afin qu'ils ou elles restent au SEV. De nos jours aussi, il n'y a plus autant de veuves/veufs qui adhèrent à la PV. Les informations font défaut en raison de la Loi sur la protection des données.

Le président central Roland Schwager et le Comité central PV souhaitent à nos membres une bonne année. La santé et beaucoup de belles choses font également partie de nos vœux.

Sous-fédérations

27.1.

Sous-fédération VPT
Branche Rail&Tourisme

Journée de la Branche Rail&Tourisme. La Journée aura lieu le 27 janvier 2026 dès 10h15 au Centre de

conférence Unia, Egghölzi à Berne. L'inscription se fait par l'intermédiaire des présidents des sections. Infos: vpt-online.ch 10h15 au Centre de conférence Unia, Egghölzi, Berne

24.2.
Sous-fédération VPT
Branche Bus

Journée de la Branche Bus. L'inscription se fait par l'intermédiaire

des présidents des sections.

Infos: vpt-online.ch

10h15 au Centre de conférence Unia, Egghölzi, Berne.

Retraité-es

24.3.

PV Neuchâtel

Assemblée de Printemps. Hôtel des Communes, Les Geneveys-sur-Coffrane. Dès 11h45 apéritif, 12h15 dîner, 14h30 assemblée de printemps

16.4.

PV Vaud

Assemblée des membres. De 14h à 17h, Maison du Peuple, Lausanne.

Agenda 1/26

PV GENÈVE

Et si on fêtait l'Escalade ?

Le comité. La tradition veut que la section fête en décembre le «petit Noël», cette année c'était le 9, soit 3 jours avant la commémoration de la nuit de 1602 où le Duc de Savoie a attaqué la cité (déjà eux...). On aurait pu fêter l'Escalade !



De g à dr, devant : Bernard Grivel, Marcel Haudenschild, Francis Schorderet, Jean-Daniel Gremaud, André Zulauf, Bernard Sauteur, Francis Rich, Alain Monnier derrière : Marcel Meier, Philippe Meyer, René Maître, Jean-Claude Goumaz, Francis Mauron, Roland Oeuvray.

Ce sont 86 amis et amies, de 18 à 95 ans, qui se sont réunis à l'UOG autour de tables décorées avec goût (merci Marianne). Après la remise des diplômes aux jubilaires qui s'étaient déplacés (photo) et l'apéritif, un excellent repas préparé par

Pascal Kaltenrieder et sa famille a été servi par les membres du comité et leurs épouses – chapeau Messdames. Une ambiance chaleureuse, tant de souvenirs à échanger.

Merci collègues et tous nos vœux pour 2026.

PV VAUD

En attente du prochain Noël : l'agenda 2026

Le comité. Avant d'imaginer la fête du prochain Noël, voici un mot en souvenir du Noël du 10 décembre 2025.

Un après-midi des plus agréables, plein de musique avec la fanfare la Mérinette, plein d'chantement avec la chorale *Ephémère* et plein de joie et plein de bonne humeur avec la participation de presque une centaine de collègues, tous heureux de se retrouver, sans oublier un instant de spiritualité partagée grâce au message de Pierre-Alain Combremont.

Dates des futures activités

En attendant, voici les dates des futures activités de la section SEV PV Vaud pour 2026

Merci de les inscrire dans vos agendas :

Jeudi **16.04.2026**, de 14h à 17h, Assemblée des membres, Maison du Peuple, Lausanne

Mercredi **17.06.2026**, Concours de pétanque, Mémorial René Guignet, à Cossonay

Mercredi **09.09.2026**, Journée de marche

Mercredi **07.10.2026**, course de la section

Jeudi **11.11.2026**, dès 17h30, rencontre avec les nouveaux membres à l'Espace Dickens

Mercredi **09.12.2026**, de 14h à 17h, Noël de la section, à la salle du Cazard, à Lausanne.

Toutes ces activités feront l'objet d'une annonce en bonne et due

forme dans le journal SEV, via les adresses électroniques connues et dans l'agenda SEV Online.

Début d'année 2026 difficile

Ne nous voilons pas la face, le commencement de l'année n'est pas très encourageant !

Que la suite de l'année 2026 devienne meilleure, ce sont là nos vœux les plus sincères...

Avec, en plus, le souhait du comité d'une participation en nombre aux activités proposées.

Avant tout, les membres du comité pensent d'abord à nos collègues atteints dans leur santé, vers elles et vers eux va leur soutien et leurs pensées.



» Inscription jusqu'au 25 mars : www.uss.ch/conference26

Date Vendredi 27 mars 2026

Lieu Unia, Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berne

Programme

13h00	Arrivée/ouverture des portes
13h30	Ouverture de la conférence par <i>Rolf Zimmermann</i> , président de la Commission des retraité-e-s
13h45	I – <i>Prévoyance vieillesse : rétrospective et perspectives</i> , <i>Gabriela Medici</i> , co-direction du secrétariat de l'USS
	Spoken Word <i>Stefanie Grob & Gerhard Meister</i>
14h45	II – <i>Initiative du chaos de l'UDC (« Suisse à 10 millions »)</i> , <i>Daniel Lampart</i> , co-direction du secrétariat de l'USS
15h30	Pause-café
16h00	III – <i>Réseautage et fidélisation des membres après la retraite</i> , échange d'expériences et discussion
16h45	Adoption de la résolution du jour
17h00	Clôture de la conférence, suivie d'un apéritif

Trajet

Depuis la gare de Berne, prendre les lignes de tram 6 en direction de Worb ou 8 en direction de Saali, descendre à l'arrêt Eggholzli (env. 10 minutes)

Contact

Union syndicale suisse
Monbijoustrasse 61, 3007 Berne
Téléphone : 031 377 01 01
Courriel : monika.wenger@sgb.ch

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, Sarah Thomas, 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-presse: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Prochain journal : le 13 février 2026.

Délais pour les annonces / sections et l'agenda: 2/3 février 2026 à 12h.

veuve de Antoine, Prez-vers-Noréaz, PV Fribourg.

Poirier Christian; 1961; mécanicien de train VE, Ponts-de-Martel, VPT transN.

Ruchat René; 1953; agent de voyages, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Vogel Léo; 1945; chef de train national, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

DÉCÈS

Béguin Pierre-André; 1943; Sullens, VPT transN.

Fellay Paul; 1939; Montreux, VPT VMCV.

Jacquier Marie-Thérèse; 1928;

INITIATIVE «200 FRANCS, ÇA SUFFIT!»

Déclaration de guerre au service public



Renato Barnett
renato.barnetta@sev-online.ch

La campagne précédant la votation sur l'avenir de la SSR bat actuellement son plein. Si l'initiative «200 francs, ça suffit (initiative SSR)» est acceptée par le peuple le 8 mars, les budgets de la SRF, RTS, RSI et RTR subiront des réductions massives. Des milliers de collaborateurs des entreprises du service public seraient impactés. Parmi eux, le technicien de l'image Charles Kavuma, qui produit notamment les émissions de la SRF lors de la Coupe du monde de ski.

Nous sommes à Adelboden, Marco Odermatt lutte pour la victoire dans ce slalom géant de la Coupe du monde. Ce samedi après-midi, des centaines de milliers de téléspectateurs assistent à sa victoire en direct sur RTS 2 et SRF 2. La régie diffuse des images époustouflantes et restitue l'ambiance de la course que chacun peut vivre en direct dans son salon. Le service public, c'est exactement ça : la retransmission des victoires sportives suisses à la radio et à la télévision suisse. Ou de la rigolade avec l'émission «52 minutes» des deux Vincent.

Les images TV produites par RTS Sport sont diffusées dans le monde entier, et les retransmissions des courses de ski par la SSR – la Société suisse de radiodiffusion et télévision – sont considérées dans la branche comme ce qui se fait de mieux dans le monde. Mais une telle production coûte cher et n'est possible que si des dizaines de collaborateurs très professionnels travaillent sur le terrain. À l'équipe des présentateurs, il faut

ajouter de nombreux caméramen, divers techniciens et monteurs. Charles Kavuma, 47 ans, est l'un d'eux. Ce Zurichois travaille à la SRF – la l'unité alémanique de la SSR – en tant que technicien de l'image. Il est à la régie durant les retransmissions télévisées en direct : c'est sur lui que repose la responsabilité que les images TV soient diffusées dans le bon *timing* et sans perturbations, ce qui d'ailleurs implique le montage et le démontage de toute l'infrastructure technique. Il est donc en service durant plusieurs jours et le week-end, par tous les temps. Charles Kavuma le confirme : c'est un travail difficile. «Pour des événements comme celui-ci, nous sommes toute la semaine loin de notre famille, et nous travaillons du matin au soir, parfois 12 h par jour». Que les employés de la SRF se la coulent douce tout en gagnant bien leur vie, voilà le genre de commentaire haineux leon peut lire actuellement sur les médias sociaux. Notre technicien rejette ce reproche. «Ces gens-là devraient nous accompagner un jour ou deux et mettre la main à la pâte. On verrait bien alors ce qu'ils diraient», commente Charles Kavuma. Il est convaincu que les employés de la SSR fournissent au pays une contribution essentielle et garantissent la qualité dans toutes les langues nationales.

L'initiative qui vise à réduire la redevance radio et télévision de 335 francs à 200 francs lui fait souci. Si elle était acceptée, la SSR serait contrainte de faire massivement des économies, avec des conséquences directes sur la SRF et la RTS. Les retransmissions en direct comme les courses de la coupe de monde de ski seraient alors dans une situation précaire. «Sans oublier que les coupes budgétaires toucheraient également le

personnel : les craintes à ce sujet sont déjà perceptibles», explique Charles Kavuma. Le climat est tendu, personne ne peut se permettre de commettre une faute. Et lui, a-t-il peur de perdre son job? Sa réponse est sans équivoque : oui.

Emplois et service public sont en danger

Si l'initiative «200 francs, ça suffit» est acceptée, les craintes émises par Charles Kavuma ne peuvent pas être ignorées. Le syndicat suisse des médias SSM est sûr que cela entraînerait la suppression de milliers d'emplois. «Un budget réduit signifierait automatiquement que des emplois seraient supprimés. Beaucoup d'employés de la SSR perdraient leur job», explique Margarita Lajqi, responsable de la politique des médias au sein du SSM. Elle s'appuie sur une étude menée en 2024 par l'OFC, qui a chiffré les dommages économiques résultant d'un oui dans les urnes. Selon cette étude, 2450 emplois à plein temps disparaîtraient de manière directe. Et si on leur ajoute les fournisseurs, l'hécatombe s'élèverait même à 5 000 postes à plein temps.

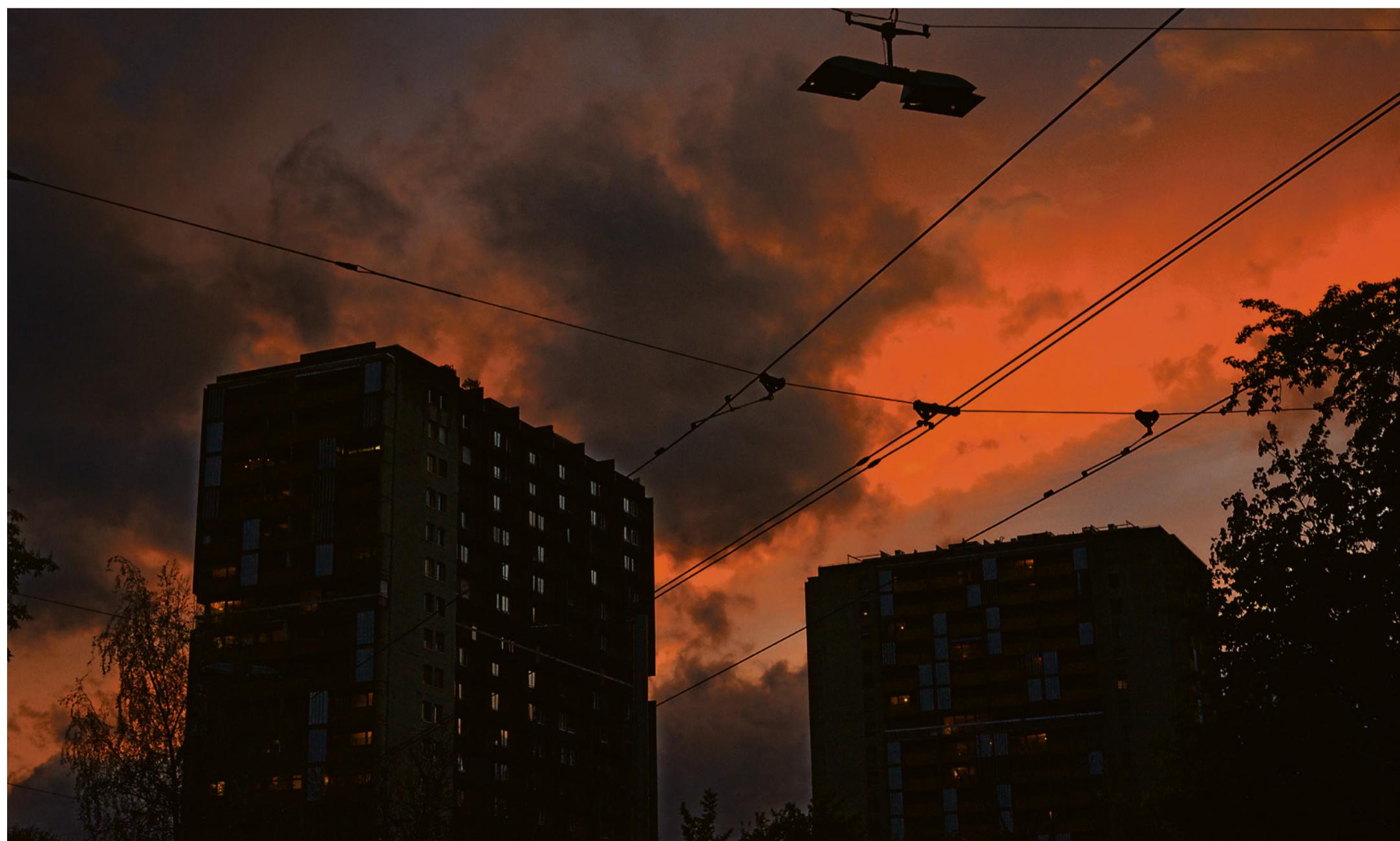
Pour les personnes concernées, l'incertitude est donc immense. Simultanément, les utilisateurs de la radio et de la télévision vont également ressentir les effets des mesures d'économie. Le service public assuré par la SSR serait en effet attaqué de manière frontale. «Avec un budget réduit de moitié, ce n'est pas seulement le mandat de la SSR qui serait menacé», commente Margarita Lajqi. L'initiative constitue aussi et manifestement une potentielle attaque frontale contre le service public. Car le service public est en quelque sorte l'approvisionnement de base, un secteur qui n'est guère rentable pour les entre-

prises privées. «Mais si aujourd'hui les médias sont touchés, alors la question mérite d'être posée : à qui le tour demain?», avertit-elle. Si cette initiative est acceptée, cela pourrait ouvrir la voie au torpillage d'autres secteurs du service public. En clair : aujourd'hui on veut la peau de la radiodiffusion publique, demain ce sera peut-être au tour des transports publics d'être dans la ligne de mire. Ce qui explique pourquoi le comité du SEV a recommandé le rejet de l'initiative «200 francs, ça suffit» (voir p. 5).

Une SSR pour tous

Charles Kavuma travaille à la SRF depuis plus de huit ans, pour des émissions comme le téléjournal, le talk-show «Club», ou «Kassensturz» et «Arena», les équivalents alémaniques de «À Bon entendeur» ou «Infrarouge». Lui aussi redoute le démantèlement du service public et la perte d'une couverture médiatique indépendante et neutre. Pour les émissions politiques, la neutralité est primordiale, car elle permet des débats équilibrés. «Dans des entreprises médiatiques orientées vers le profit, ce n'est guère possible. La SSR, au contraire, est là pour tout le monde et donne la parole à tous, de droite ou de gauche, conclut Charles Kavuma. Ce qui ne serait plus possible si les contenus n'étaient produits que par des acteurs financièrement puissants.»

La campagne qui précède la votation est lancée. Le 8 mars, le peuple suisse décidera si la SSR devra désormais s'en sortir avec des moyens considérablement réduits. Jusque-là, Charles Kavuma et ses collègues continueront de veiller à ce que le public puisse vivre en direct les exploits de Marco Odermatt.

**BÉTON ROMANTIQUE À BÜMLIZ**

Stefan Heinemann

À mon avis, on peut trouver de belles choses et des choses intéressantes dans la vie quotidienne, c'est juste une question de point de vue. Avec cet état d'esprit, j'ai souvent emporté mon appareil photo lors de mes promenades dans mon quartier, à l'ouest

de Berne, pendant la pandémie, les yeux grands ouverts pour découvrir les particularités et les petits détails de cette région qui a encore une assez mauvaise réputation. À la recherche de perspectives attrayantes et intéressantes, il est difficile d'ignorer la

particularité la plus célèbre de ce quartier : ses immeubles de grande hauteur. Construits au milieu du siècle dernier pour répondre de manière moderne à la pénurie croissante de logements, ils incarnent pour moi le romantisme du béton à l'état pur !



QUIZ

Es-tu incollable ?

- 1. Quelle fonction Hanny Weissmüller exerce-t-elle au sein de l'ETF ?**
 - a. Vice-présidente du secteur ferroviaire européen
 - b. Membre du comité directeur du personnel des locomotives
 - c. Présidente centrale du département Politique de l'égalité
- 2. Quelle tâche supplémentaire Pablo Guarino assume-t-il en plus de la vice-présidence ?**
 - a. Responsable du service juridique SEV
 - b. Secrétaire syndical CFF Cargo
 - c. Livreur de courrier à vélo (pliable) pour La Poste Suisse
- 3. Que signifie l'abréviation IPC dans les négos salariales ?**
 - a. Indice (suisse) des prix à la consommation
 - b. Indice de la population carcérale
 - c. Investissement parfaitement caduc
- 4. Quand aura lieu la journée contre la violence dans les TP ?**
 - a. Le 8 mars
 - b. Le 14 juin
 - c. Le 3 septembre

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 3 février 2026**:

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/ga 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°15/2025:
c/a/b/b

C'est **Stéphane Chevalier**, Aigle, membre de la section VPT La Plaine-du-Rhône, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Osman Mohammed Ali, Immobilier Facility Management, nettoyage des gares

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Osman Mohammed Ali travaille dans le secteur Immobilier facility management aux CFF. Il est chargé du nettoyage des gares du canton du Tessin, depuis environ deux ans et demi. Après avoir fait le « voyage de l'espoir » depuis l'Érythrée jusqu'à Lampedusa, il est arrivé en Suisse en 2003, et il a tout fait pour s'intégrer et trouver un travail.

«Quand la guerre entre l'Éthiopie et l'Érythrée a commencé en 1999, je travaillais depuis deux ans en tant que facteur et j'ai été appelé pour le service militaire», nous raconte Osman. Après une année de service militaire, il a décidé de se rendre au Soudan où se trouvaient des frères et des sœurs qui l'ont accueilli. Là, il a suivi un cours d'informatique et commencé à travailler à l'office des réfugiés des Nations Unies. «Je devais enregistrer les informations sur les réfugiés dans la base de données. J'ai travaillé avec des gens venant de nombreux pays, j'ai rencontré beaucoup de monde et j'avais un bon salaire. Ma situation était bonne, toutefois ins-

table, et je ne me sentais pas en sécurité». Pour cette raison, au début 2003, il a quitté ce travail et, traversant le désert avec quelques amis, il s'est retrouvé en Libye où il a rapidement pu travailler dans la traduction et la transcription informatique puis, au vu de ses capacités informatiques et linguistiques, il a trouvé du travail dans une grande entreprise, dans la vente de pièces de rechange pour les voitures.

Le voyage

En mars 2003, il a réussi à partir pour l'Europe dans l'espoir de trouver finalement un poste sûr et un endroit lui permettant de dormir «sans entendre le son des coups de feu». Le voyage en bateau était dangereux, il le savait très bien, c'était déjà le cas pour la traversée du désert, mais il ne voulait plus vivre dans cette insécurité constante. «Le bateau parti juste avant nous transportait 200 personnes, des Somaliens; ils sont tous morts. Nous avions un meilleur bateau, plus grand, et étions 171 personnes, nous sommes arrivés à Lampedusa.»

Osman raconte son arrivée, l'accueil par les garde-côtes italiens, puis le transfert à Crotone: «Nous nous sommes rendus de Lampedusa à



VERONICA GALSTER

Crotone en avion, c'était la première fois que je volais en avion et j'avais un peu peur. Nous avons été très bien accueillis en Italie, tout le monde était très gentil, nous ne manquions de rien», souligne-t-il.

L'arrivée en Suisse

Beaucoup de ses compagnons de voyage sont allés à Londres, par contre, lui a choisi de venir en Suisse et en juin, il a de nouveau embarqué sur un avion, à destination de la Suisse, pour demander l'asile. Il a séjourné au centre pour réfugiés de Vallorbe. Dans un premier temps toutefois, il s'est vu refuser l'asile. Selon les accords de Schengen, il a été envoyé à Chiasso et remis à la police italienne. Mais il ne s'est pas avoué vaincu et est retourné à Vallorbe, et de là, ils l'ont renvoyé au Tessin: d'abord à Chiasso, puis à Bellinzona et enfin à Cadro, où il a pu rester. De nouveau, la police est venue et l'a renvoyé en Italie, à Côme, où ils lui ont proposé d'aller en Allemagne. «Je voulais aller en Suisse et je suis retourné à Vallorbe, ils m'ont reconnu et, cette fois, ont accepté ma demande. Ils m'ont transféré au Tessin, à Canobbio, où se trouvent tous les Érythréens, et m'ont donné le permis N».

Une nouvelle vie

Après sept mois à Canobbio, Osman a trouvé du travail dans les cuisines de l'hôtel Kurhaus de Cademario où il a été tout de suite apprécié. Il y est resté quatre ans. Ensuite, il a reçu le permis B et, après une année, le permis C. Durant ce temps, il a effectué divers travaux dans plusieurs secteurs et, depuis dix ans, il travaille aussi en tant qu'interprète pour la police cantonale tessinoise.

«J'avais déjà travaillé aux CFF durant deux ans pour le nettoyage des gares, mais c'était sur appel, en tant qu'intérimaire. Maintenant cependant, cela fait presque un an que j'ai un contrat CFF. Aujourd'hui, je vais bien, je me sens bien en Suisse et j'apprécie beaucoup mon travail, le fait que l'on m'ait fait confiance et le respect qui m'est adressé», nous explique-t-il.

À peine arrivé dans le monde ferroviaire, il a tout de suite adhéré au SEV. Il raconte que grâce à ses supérieurs «qui sont deux personnes extrêmement braves», il a aujourd'hui un travail qui lui plaît et le pousse à s'engager pour améliorer chaque jour. «Ce pays m'a donné la possibilité d'acquérir des connaissances et de travailler, et je ressens beaucoup de gratitude.»

SURPRISE : BONNES RÉSOLUTIONS CHEZ DEUTSCHE BAHN

Frida Bünzli

