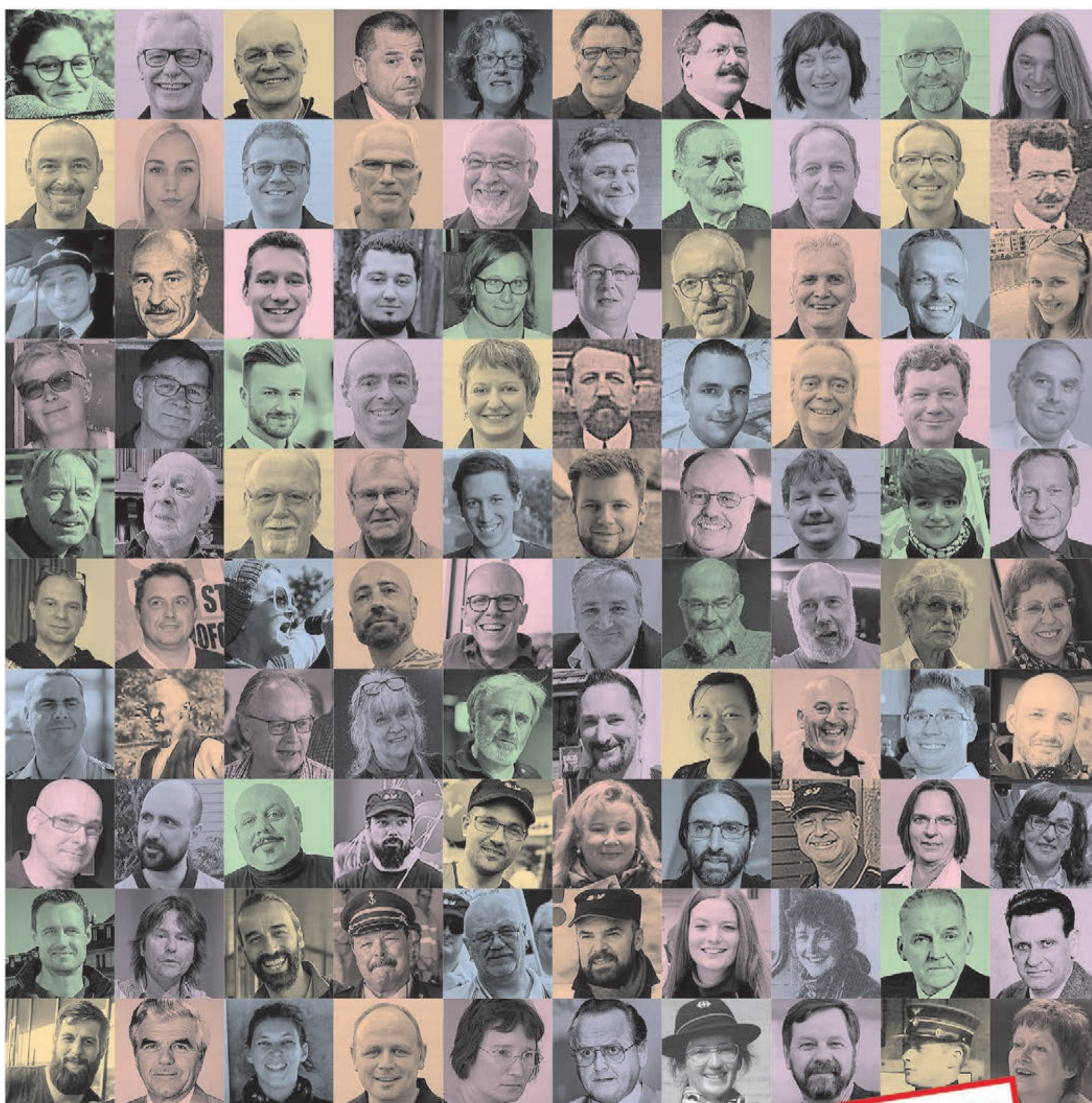




# 100 ans 100 visages

Le Syndicat du personnel des transports fête son anniversaire



Tommy Weyler

## Unité

De la création du SEV aux étapes clés de ses 100 ans

2, 3, 8 et 9

## Diversité

Le SEV aux multiples facettes: sa diversité actuelle n' pas toujours coulé de source.

13, 14 et 15



1885-1919

# Chemin vers l'unité

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Au moment du décès brutal à 46 ans, en 1920, du premier secrétaire général du SEV Emil Düby, quelques mois après son élection à l'unanimité, témoignage de reconnaissance et de confiance, on mesure les difficultés rencontrées par les cheminots dans leur chemin vers l'unité et le rôle qu'il y a joué.**

Dans « Le Cheminot », le tout nouveau journal du SEV, on peut lire dans sa nécrologie de juillet 1920: « Düby

soutint continuellement l'idée que l'incurable et nuisible division de l'état de l'organisation des cheminots devait être remplacée par une association unique. Le bonheur lui fut accordé de pouvoir réaliser cette noble idée. [...] Assurément, le concours des circonstances a contribué à ce que le but fut plus vite atteint que plusieurs et probablement lui-même ne le pensaient ». Ce long chemin, nous le parcourons ici dans les grandes lignes.

## Début de l'organisation syndicale

Certaines professions de cheminots s'étaient organisées sur le plan

syndical depuis plusieurs décennies déjà. La Fédération suisse du personnel des locomotives (SLPV), regroupant la plus grande partie des mécaniciens de locomotives, a été créée en 1889. La Fédération suisse du personnel des trains (SZPV), fondée en 1885, regroupait les freineurs, les contrôleurs et les chefs de train.

Deux autres organisations ayant beaucoup plus de membres, étaient déjà structurées en sous-fédérations, et c'est cette structure qui, par la suite, a été conservée au SEV. Il s'agit de la Société des employés des chemins de fer et des bateaux à vapeur suisses (VSEA) fondée en 1889, qui était composée surtout du personnel des gares et de l'administration. Et un peu plus tard, en 1895, les travailleurs des chemins de fer et les catégories de personnel dans les dépôts, les ateliers, l'entretien des voies, le transbordement des marchandises et le nettoyage se sont unis pour former l'Union des travailleurs des entreprises de transport de Suisse (AUST). Ce travail d'unité au niveau des sous-fédérations a été important puisque la création du SEV en 1919, c'est la réunion de ces quatre syndicats SZPV, SLPV, VSEA et AUST.



La grève de la NOB en gare de Zurich du 12 au 13 mars 1897.



Les «pères du SEV», membres du comité d'Olten en 1919: 1) Emil Düby, 2) Harald Woker et 3) Paul Perrin. Cinq autres cheminots sont aussi sur la photo.

## « Journée d'Aarau » et grève au Chemin de fer du Nord-Est

L'unité se fait aussi dans la lutte. Les fédérations de cheminots organisent dès 1895 le premier grand mouvement de masse au sujet des salaires. Un premier point culminant de la mobilisation, c'est la « journée d'Aarau » du 16 février 1896: 12 000 cheminots venus de tout le pays s'y rassemblent pour manifester. La Compagnie de chemin de fer du Nord-Est (NOB) refuse tout bonnement de reconnaître les syndicats. La grève est donc déclarée les 12 et 13 mars 1897 (voir photo). Quelque 5400 cheminots cessent de travailler, paralysant une grande partie du réseau de chemins de fer suisse. C'est la première grande grève des cheminots sur le continent européen. Le deuxième jour déjà, un accord est trouvé.

## Première guerre mondiale et grève générale de 1918

Les années de guerre ont été marquées par un renchérissement extrême qui accentua encore les inégalités sociales déjà existantes et qui ont fait pression sur les standards salariaux des couches sociales populaires. Ce renchérissement marqué a aussi tou-

ché les cheminots. Cela explique que les fédérations de cheminots se soient ralliées au Comité d'Olten, qui regroupait la direction des syndicats les plus importants et la direction du Parti socialiste. Les «pères fondateurs du SEV», Emil Düby, Harald Woker et Paul Perrin y siégeaient (photo).

Le chemin vers une organisation plus unitaire des cheminots ne se dessine pas seulement durant les trois jours de la Grève générale - où la participation des cheminots a été décisive - mais dans un mouvement plus général qui va jouer un rôle d'accélérateur. Les cheminots rejoignent l'USS, non sans quelques résistances, et renforcent leur volonté de créer un syndicat commun. Le prestige d'Emil Düby, qui a été un des leaders de la grève générale, a aussi joué un rôle.

La grève générale a levé les derniers obstacles sur le chemin de la fusion des diverses fédérations de cheminots qui bientôt formèrent le SEV. Le fait qu'à la VSEA également, la direction et la majeure partie des membres s'étaient solidarisées avec la grève, a atténué parmi les autres fédérations, toutes déjà membres de l'USS, les réticences contre cette grande organisation de cheminots.

ROGER THUILLARD

# Né en 19, comme le SEV

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Cette année, il n'y a pas que le SEV qui fête son centenaire. 23 de nos membres sont également nés en 1919 et fêteront leurs 100 ans cette année. Nous avons rencontré l'un d'eux, Roger Thuillard, ancien employé CFF qui vit actuellement à Renens. A travers son parcours, on prend un peu la mesure d'une vie de cheminot centenaire.**

Roger Thuillard est né le 17 septembre 1919 et vit à Renens avec Georgette, sa très alerte



Roger Thuillard, champion de gym et chez lui.

femme de 98 ans, ancienne couturière et fille de cheminot. Ils se sont rencontrés très jeunes à l'école à Yverdon et sont mariés depuis 76 ans. « On a eu de la chance et la santé ». Bien sûr, avec l'âge, il y a tous ces ennuis qui compliquent le quotidien: la baisse de la vue qui empêche de lire et les pertes d'ouïe qui causent aussi des soucis d'équilibre à notre centenaire. Mais le couple vit de façon autonome dans leur appartement dans un quartier tranquille avec les visites fréquentes des enfants et petits-enfants. « On a une jolie retraite », résumant-ils.

## Mémoire précise

Pour parler de sa vie, Roger Thuillard a gardé une mémoire très précise et joint le geste à la parole. Il n'hésite pas à prendre mon téléphone portable pour m'expliquer les trajets des wagons pour aller en réparation à l'atelier. Ses mains me montrent les gestes qu'il effectuait.

Roger Thuillard ne vient pas d'une famille de cheminots. Il a commencé par un apprentissage de serrurier-métallique avant d'entrer pour deux ans aux Ateliers CFF d'Yverdon en 1942, après une rencontre avec des ingénieurs CFF qui contrôlaient ses chantiers. « C'était la guerre, alors on faisait la grande réparation des wagons. On ne trouvait plus les pièces, alors il fallait les fabriquer nous-mêmes. Et j'étais bon soudeur ! »

Ayant fait son école de recrue en 1939, il se souvient bien de la guerre, « 1200 jours de Mob » comme il dit, dans la forteresse.

## Au SEV depuis 77 ans

A peine arrivé aux ateliers, « on signait directement. On nous disait que c'était pour être plus fort ensemble tous les ouvriers. Et c'était vrai ! ». Et le voilà membre du SEV depuis 77 ans. « On a fait beaucoup de sortie et de congrès en Suisse allemande et des assemblées à Lausanne aux 24 Cantons. Et on a toujours été satisfait de ce que nous a apporté le SEV. On suivait tout cela même si je n'ai jamais été dans un comité. On avait de bons représentants. Il y a eu quelques bagarres sur le temps de travail. On disait: « il faut tous y aller ! »

Puis il a travaillé à Berne au dépôt où il réparait les tractions des « machines électriques ». Il ne dit pas « locomotive » car pour lui, le terme de ne s'applique qu'à celles qui fonctionnaient au charbon. « A l'époque, on habitait à Bümpliz et je me rendais au travail au pas de course. J'étais en pleine forme à cette époque-là ! Je faisais de la gym depuis l'âge de 8 ans. Je dis toujours aux gens « faites de la gym, ça aide pour quand on est vieux ! ». Il a même été couronné en athlétisme. Plus tard, il chantera à la chorale des cheminots.

## « Tranches » de wagons

Après quelques années à Berne, une place s'est libérée au dépôt de Renens en 1946. « J'étais dans la partie où l'on réparait le matériel roulant: les wagons et les voitures voyageurs. On changeait les essieux. On les changeait en descendant dans une fosse. Et il fallait bien tout remonter ! ». A cette époque, il a été nommé chef ouvrier. Tous les trains marchandises romands passaient par Renens. Les « visiteurs » repéraient ceux qu'il fallait réparer et les marquaient avec une étiquette rouge. On tirait ces trains sur une pente vers le triage. Il « coupait » des « tranches » de wagons qui descendaient tout seuls et les aiguilleurs les envoyaient sur l'une des 28 voies vers le bon atelier. « C'était toute une combine, avec parfois des déraillements quand le sabot placé là pour freiner le train avait été mal mis », se rappelle Roger Thuillard. Avec le temps, il est devenu un spécialiste recherché en cas de dérail-

lement. « On y allait depuis l'atelier avec des crics pour remonter ces wagons sur les rails. La nuit, on m'appelait souvent ». Il travaillait souvent jour et nuit car les heures de nuit n'étaient alors pas décomptées le jour suivant.

## La Maison des Rails

A la fin de sa carrière aux CFF, il a largement contribué à déménager et installer le nouveau dépôt à Denges (VD), qui a progressivement remplacé celui de Renens. « On a habité 20 ans à la Ferme des Tilleuls à côté de la gare de triage de Renens. » Il se souvient du bruit terrible, entre la route et le triage. La dernière locomotive à vapeur, dont il fallait maintenir le feu même la nuit, faisait sauter sa soupape « dans un bruit du diable quand il y avait trop de vapeur ! Juste sous notre fenêtre de chambre à coucher ! ». Avec le manque de sommeil, sa santé en a souffert au point où son médecin ne lui donnait plus longtemps à vivre. Il pense alors démissionner. Les CFF, ne trouvant pas normal qu'il n'ait pas ses nuits, lui ont permis de partir en retraite anticipée à 56 ans. Il y a donc... 54 ans !

A la retraite, le couple aurait aimé retourner à Yverdon. Mais ayant toute leur famille dans le coin et des amis à Renens, ils y sont restés et ont déménagé dans le quartier où ils habitent aujourd'hui. Roger Thuillard est très demandé ! Il apparaîtra dans le film *La Maison des Rails* qui relate la vie des habitants de la Ferme des Tilleuls, aujourd'hui un centre culturel, où il sera projeté en première publique le 16 juin à 17 h.



## FONDATION DU SEV

30 novembre 1919  
un « moment décisif »

**Yves Sancey** Il y a 100 ans, le dimanche 30 novembre 1919, quelques 170 délégués des quatre syndicats actifs dans le domaine des transports publics (voir page 2) se réunissaient dans la salle du Grand conseil bernois pour former la Fédération suisse des cheminots (SEV). Des délégués s'étaient réunis le samedi soir 29 novembre déjà pour des séances préliminaires. Le samedi après-midi et le dimanche matin, un certain nombre de délégués, portant rosette rouge, se tenaient à l'arrivée des trains afin de recevoir les délégués. Si après l'assemblée du 30, un banquet obligatoire a attendu les délégués, celle-ci s'est déroulée « dans un cadre modeste, sans aucune festivité, vu la gravité du moment et l'importance des décisions à prendre » indique le *Journal suisse des chemins de fer*.

« A la veille du moment décisif », comme le titrait le journal de la VSEA le 28 novembre, « on ne discutera plus de l'opportunité

de la création d'une organisation unifiée. C'est le travail pratique qui occupera le premier plan ». Et de lancer cet appel : « Seule la cohésion étroite, absolue, de tous nous mettra à la hauteur des problèmes que l'avenir nous réserve. Notre force réside dans notre unité, dans notre cohésion. En avant ! »

Une commission présidée par Düby, avec Bratschi comme secrétaire, avait été mandatée au printemps 1919 pour réfléchir sur la façon de procéder. Le 30 novembre, après avoir entendu l'exposé de Düby, les délégués unanimes acceptèrent les statuts qui leur étaient soumis et qui garantissaient aux sous-fédérations leur autonomie. Le SEV était né. Et, dans la foulée, son organe de presse *Le Cheminot* qui paraît en janvier 1920. Les délégués de l'assemblée constitutive nommèrent Emil Düby en tant que secrétaire général du SEV et Harald Woker en tant que président, titre alors honorifique.

## Les « pères » du SEV

## 1. Emil Düby (1874-1920)

Entré en 1890 à la compagnie du Jura-Simplon, il devient secrétaire syndical dès 1902, conseiller national (PS BE, 1917-20). Il est un des artisans de l'union des cheminots au sein du SEV, dont il est élu à l'unanimité secrétaire général, et de l'intégration de celui-ci dans l'USS. A sa mort à 46 ans en juillet 1920, l'agent de gare diplômé Robert Bratschi lui succède.

## 2. Harald Woker (1893-1944)

Après des études de droit avec doctorat, il devient président du Syndicat suisse des che-

minots (1916-19) et président du SEV à 26 ans. Il en démissionne en 1920 et Gottfried Beck lui succède. Administrateur des CFF (1917-21), Woker joint le comité directeur du PSS (1920-31). Député bernois à la ville et au canton.

## 3. Paul Perrin (1896-1958)

Secrétaire administratif, puis télégraphiste aux CFF. De 1919 à 1952, il fut secrétaire général adjoint du SEV (sorte de vice-président à l'époque). Rédacteur romand du *Cheminot* (1930-52). Conseiller national (PS VD, 1919-53). Membre du comité de l'USS (1921-51).

## TROIS GÉNÉRATIONS AU SEV

## La grève a laissé des traces

**Martin Brügger** La dernière vache de Gottlieb (1872-1952) et Elisabeth Brügger-Schenker s'appelaient «Brüni». Ils avaient six enfants, une petite ferme et bien sûr, des dettes. Leur terrain suffisait pour cultiver un verger et élever des poules mais ne donnait pas assez de foin pour nourrir la vache et les deux chèvres. Il travaillait aux ateliers CFF d'Olten, elle vendait des oeufs, quelques fruits et des légumes au marché d'Olten. Cela permettait à la famille de nouer les deux bouts. En avril 1918, le premier fils, prénommé aussi Gottlieb (1901-1980), entra en fonction aux CFF à Aarburg en tant qu'«auxiliaire 3ème classe».

Nous, leurs descendants, ne savons pas si les Brügger ont fait la grève en novembre 1918. Ils n'y ont certainement pas joué un rôle actif. Car c'est Elisabeth qui disait ce qu'il convenait de faire ou non. Il ne fallait pas mettre en danger le tout nouvel emploi du fils. Avec une seule vache à l'étable, on ne pouvait se permettre de participer activement à une grève générale... Mon père ne nous l'a jamais dit clairement mais il a toujours souligné l'importance

de la grève générale pour notre pays et tout ce qui en a découlé. Il nous a raconté les sanctions infligées et les licenciements prononcés. Des années encore après la grève, les enfants des grévistes pouvaient oublier toute chance d'être engagés aux CFF! Mon père me rappelait souvent combien il était important de se faire entendre pour une meilleure justice sociale. Il s'extasiait des acquis que les travailleurs avaient pu obtenir grâce à la grève. Il considérait qu'il était très important de conserver ces acquis et pensait que les travailleuses et travailleurs devraient être organisés à 100%. Il conseillait toutefois de ne pas laisser apparaître son engagement politique devant son employeur, ni devant le public. Il n'avait pas oublié les expériences vécues durant la grève.

Je ne partage pas son point de vue concernant les convictions politiques qu'il faudrait cacher. Nous devons nous opposer à toute injustice sociale. Nous pouvons afficher de manière transparente notre solidarité et notre engagement politique. Indépendamment du nombre de vaches que nous avons à l'étable!



Mon grand-père Gottlieb Brügger, né en 1872, avec la vache «Brüni».



Gottlieb B., \*1901.



Martin B., \*1959.

## ÉDITO de Giorgio Tuti

Nous tous ensemble,  
c'est notre force!

**N**ous voici désormais au coeur des festivités de notre centenaire et vous tenez dans vos mains le journal spécial édité à 50 000 exemplaires.

Nous avons placé cette édition sous le slogan: 100 ans - 100 visages. Un beau mélange de textes sur l'histoire du SEV par le biais des acteurs clés de la fondation de la Fédération suisse des cheminots le 30.11.1919, de portraits de membres d'hier, d'aujourd'hui et de demain. C'est un plongeon dans le SEV et sa diversité que nous vous proposons, par le biais d'anecdotes parfois légères, parfois sérieuses.

Aujourd'hui, je suis un président fier de la solidité de notre mouvement et de sa diversité. Cette fierté n'est de loin pas que la mienne. Chaque jour, je peux constater que les membres du SEV sont fiers de leur syndicat. Je suis toujours très impressionné de voir et de ressentir la motivation et l'engagement de nos membres en faveur du SEV. Que ce soit à la place de travail, dans les sections, les sous-fédérations, ou lorsqu'il s'agit de se mobiliser pour des actions ou de participer activement à des manifestations, on peut compter sur nos membres, les actifs

et actives comme les pensionné-e-s. Ils sont bien organisés, toujours solidaires, et se soutiennent mutuellement. Cette solidarité, on la trouve aussi dans l'histoire toute récente que vous découvrirez dans le rapport social qui complète cet épais journal.

En outre, ce numéro se veut complémentaire de la brochure spéciale de quelque 100 pages qui sera distribuée prioritairement à bord du bus exposition qui sillonnera la Suisse du 3 juin au 30 novembre à la rencontre de nos membres et de ceux qui ne le sont pas encore.

Avant de vous souhaiter une excellente lecture et un magnifique jubilé, je tiens à remercier de tout coeur tous ceux qui ont oeuvré à la préparation des festivités et du programme de cette année, que ce soit au sein de l'appareil professionnel ou des miliciens. Je tiens aussi à remercier chaleureusement ceux qui nous ont apporté leur soutien et leurs félicitations dont vous trouverez dans ce journal les encarts ou les logos.

Et pour clore, j'envoie un immense merci à tous nos membres qui sont le coeur du SEV.

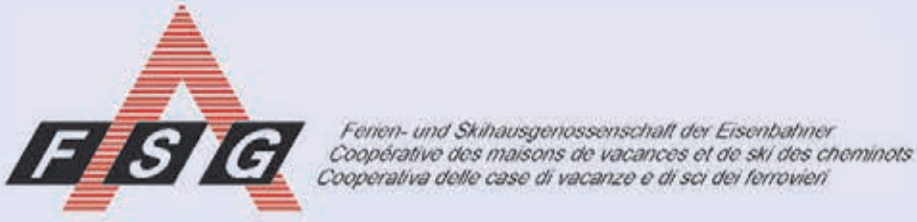
Nous tous, ensemble, c'est notre force!

Happy birthday SEV!  
La lutte continue

www.14juin.ch

UNIA

## Nous félicitons le SEV pour son centenaire !



**garanto**

Die Gewerkschaft des Zoll- und Grenzschutzpersonals  
Le syndicat du personnel de la douane et des gardes-frontière  
Il sindacato del personale delle dogane e delle guardie di confine

**MOVENDO**

Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften • L'Institut de formation des syndicats • L'Istituto di formazione dei sindacati

**kapers**  
Cabin Crew Union

**PVB APC**

**SVSEIUSSCIUSFS**



**Bravo, bravo!**

100 ans et toujours la même vigueur. Comme au premier jour, toujours résolu à défendre les droits des salarié·e·s. Le SEV.

*Toutes nos félicitations.*

 **syndicom**

# Un partenariat sur les rails depuis 100 ans

Nous avons lutté ensemble. Débattu ensemble. Partagé des succès. Pour nos collaborateurs. Aujourd'hui et demain. Nous félicitons de tout cœur le SEV à l'occasion de son centième anniversaire.

[bls.ch/avantages](https://bls.ch/avantages)

 **bls**  
réunit.



**En tant que membre de SEV, vous recevez jusqu'à 10% de rabais.**

Changer de caisse-maladie:  
[kpt.ch/sev-online/fr](http://kpt.ch/sev-online/fr)

**kpt:** la caisse maladie  
avec un plus

Feilen 1 - CH-9320 Arbon - [www.promonova.ch](http://www.promonova.ch) **promonova.**  
real impressions

**„MANCHMAL ZEIGT SICH DER WEG ERST,  
WENN MAN ANFÄNGT IHN ZU GEHEN“**

Paolo Coelho

Wir gratulieren dem SEV zu seinem 100-Jahr-Jubiläum.  
Ja, der Hundertste ist wirklich etwas Spezielles!

Eine grossartige Leistung der grössten Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs.

Wir wünschen alles Gute und ein sehr erfolgreiches und spannendes Jahr!

Wir freuen uns weiterhin auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

promonova.  
Ihre Werbeartikelagentur



Die AUTO AG SCHWYZ gratuliert dem SEV ganz herzlich zum 100 - Jahr - Jubiläum.



## 100 ans pour les TP suisses.

Félicitations de l'UTP!

Les transports publics suisses sont une histoire à succès. En transportant et reliant les Suisses, ils sont un atout important pour la compétitivité de notre pays. Ce sont précisément ces TP qui unissent le SEV et l'Union des transports publics (UTP). Deux partenaires qui s'engagent pour des TP performants, depuis 100 ans. L'UTP souhaite plein succès au SEV pour son deuxième siècle!

**VÖV UTP**  
 Verband öffentlicher Verkehr  
 Union des transports publics  
 Unione dei trasporti pubblici

**100** **seV** JAHRE  
ANS  
ANNI

*Nous félicitons le SEV de tout coeur pour son centenaire.*

**MITTELLAND ZEITUNGSDRUCK**

Une entreprise du groupe **ch media**



Nous félicitons le SEV pour son centenaire !



W + H Messerli AG



Sanitäre Anlagen  
Spenglerei – Blitzschutz



## LE SEV DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

# Contre Hitler mais pour le transit

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Si la Suisse n'a pas été attaquée durant la Seconde guerre mondiale, elle le doit surtout aux services rendus aux puissances de l'Axe. Par exemple en assurant des transports ferroviaires. Le SEV ne s'y est pas opposé, d'une part pour éviter un isolement politique mais aussi pour permettre aux CFF, en situation financière difficile, d'en profiter.**

Dès 1940, l'Allemagne livrait à l'Italie avant tout du charbon mais aussi du fer, de l'acier et des céréales. Après l'occupation de l'Italie par l'Allemagne en 1943, le trafic sud-nord augmenta. Au vu de la pression exercée par les Alliés, la Suisse a progressivement contingenté le transit mais elle ne l'a interrompu qu'en mars 1945, comme l'a expliqué Urban Tscharland dans son travail de licence « Les syndicats de cheminots et le transit des puissances de l'Axe » (2002).

Toujours plus de wagons arrivaient à la frontière dans un état défectueux, victimes de sabotages. Toutefois les CFF les acheminaient dans la mesure des possibilités, sans états d'âme politiques. On n'a aucune preuve de l'existence de transports de troupes, de déportés, d'armes ou de munitions. Toutefois pour ces dernières on ne peut pas tout à fait exclure la possibilité car les wagons étaient rarement contrôlés. Entre 1941 et 1943, quelque 600 trains spéciaux ont circulé à travers la Suisse avec des travailleurs italiens qui se rendaient au nord dans un premier temps, puis retournaient vers le sud dès l'automne 1942. Peut-être qu'en 1941, parmi eux il y avait des soldats en civil.

L'historien Urban Tscharland a établi clairement que le SEV ne s'est jamais fondamentalement opposé au

transit, bien que le secrétaire général du SEV Robert Bratschi (1891-1981), qui avait alors beaucoup d'influence, «était généralement très critique face à la dictature nazie». «Au SEV et à l'Union fédérative, le pouvoir de Robert Bratschi était tellement grand que la position politique de ces fédérations ne pouvait que suivre la sienne.»

En effet, Robert Bratschi était l'un des fondateurs du SEV (il était secrétaire à plein temps de la VSEA) et dès octobre 1920, à la suite du décès du secrétaire général du SEV Emil Düby en juillet de cette même année, il assura sa succession. En 1921 il devint membre du conseil d'administration des CFF, en 1922 président de l'Union fédérative du personnel des administrations et des entreprises publiques, et en 1934 président de l'USS. De plus il fut dès 1922 membre du Conseil national (PS/BE) et siégea dès 1932 au Grand Conseil bernois.

En exemple de la position antifasciste de Robert Bratschi, Urban Tscharland a cité ses lettres adressées entre 1933 et 1934 à la direction générale des CFF et au chef du Département fédéral de la Poste et des Chemins de fer de l'époque, Marcel Pilet-Golaz. Robert Bratschi demandait alors que, dans les locaux du personnel des CFF, l'interdiction de propager les journaux communistes (pour laquelle le SEV montrait de la compréhension) soit aussi appliquée au journal fasciste «Front national» car cette organisation était tout aussi subversive que l'étaient les communistes. Mais les CFF et le Conseil fédéral ne voulaient rien savoir et affichaient une position d'autoritarisme de droite.

Dès 1937, Robert Bratschi se mit à exiger à plusieurs reprises des CFF la révocation du médecin-conseil de Schaffhouse, un partisan du nazisme politiquement actif, car les membres SEV se plaignaient de lui. Ce dernier



Robert Bratschi, secrétaire général SEV (1920-45), président (1946-53).

resta toutefois en fonction au moins jusqu'au début 1946. Le SEV a aussi eu des contacts avec la résistance.

## Le SEV sous pression

La pression se fit sentir dès 1939 également par l'action de la «Ligue des non-subsidiés» qui voulait reprivatiser l'entreprise fédérale: elle saisit le référendum contre la Loi fédérale pour une atténuation de la réduction salariale de 1936 pour le personnel fédéral et pour l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF. Sa campagne de dénigrement contre les «fonctionnaires privilégiés», ainsi que les coûts d'assainissement estimés à un milliard de francs, aboutirent sur un rejet clair (62,2%) lors des votations des 2 et 3 décembre 1939.

Ce fut un choc pour le SEV. Il décida alors de rétablir l'image des cheminots auprès de la population. C'est entre autres pour cette raison que le SEV s'est efforcé de souligner l'engagement exemplaire des cheminots pour la population et la nation et qu'il s'est opposé dès avril 1940 à l'enrôlement des cheminots en âge de faire leur service militaire. Ces hommes auraient dû partir deux mois à l'armée alors que les CFF déploraient un grand sous-effectif à cause de l'augmentation du trafic. De manière générale, le SEV est toujours resté en retrait sur le plan politique afin que les



Le train cible de l'aviation américaine, le 9 septembre 1944 - voir ci-dessous.

partisans de droite, qui voulaient limiter ou refuser l'accès des syndicats au personnel fédéral, aient moins de prise, et également pour ne pas mettre en péril la réalisation de ses tâches principales.

Une opposition contre le trafic de transit aurait isolé le SEV sur le plan politique et amené un conflit avec les CFF. En effet, l'entreprise se trouvait en mauvaise posture financière en 1939 et avait grand besoin des bénéfices réalisés sur ces transports pour payer ses dettes et amortir certains investissements comme les installations électriques. C'est aussi pour cela que le SEV n'a pas fait opposition et qu'il s'est distancé des appels au sabotage lancés par les communistes (après l'occupation allemande en Russie en été 1941) et la Fédération internationale des ouvriers du transport. Selon Urban Tscharland, il n'y a pas eu de sabotage pratiqué par des cheminots suisses, une des raisons étant peut-être qu'ils devaient craindre de graves condamnations puisqu'ils étaient alors soumis à la justice militaire.

## Concentration sur la défense du personnel

Le SEV a toujours fait de son mieux pour défendre ses membres. Par exemple il a demandé en novembre 1939 plus de personnel aux CFF car

les heures supplémentaires s'accumulaient et qu'il n'était plus possible de planifier les jours libres. Les CFF l'écoutèrent et augmentèrent leur effectif entre 1939 et 1943, passant de 28 700 à plus de 33 000 employés.

Le budget de 1945 affichait dans les dépenses d'exploitation 72 % de coûts de personnel.

En ce qui concerne les salaires, le SEV s'est également bien battu. A cause de la guerre, le renchérissement avait pris l'ascenseur et en décembre 1940, le SEV a obtenu une allocation familiale et pour enfants. Le SEV et l'Union fédérative sont parvenus à limiter à 1,7 % les pertes réelles sur les salaires durant la guerre pour les salariés mariés avec des bas salaires. Les moyens et hauts revenus ont dû essayer une plus grande perte. Par exemple un salaire de 7000 francs par année subissait alors une baisse de 16,7 %.

Autre victoire du SEV: dès mars 1942 les heures supplémentaires étaient officiellement compensées par du temps et de l'argent, toutefois ceci n'a pas été appliqué partout avant 1944. Enfin dès 1943, l'Union fédérative et les CFF ont mis sur les rails un nouveau projet d'assainissement des CFF, qui a été accepté au printemps 1945 lors des votations référendaires.

## Cheminot cible des chasseurs américains

Le 9 septembre 1944, Georg Gabriel, membre de la LPV, conduisait un train marchandises de Rafz à Schaffhouse lorsqu'il fut attaqué par quatre avions américains peu avant la frontière. Il serra le frein et ressentit une violente douleur au genou droit, à la jambe gauche et perdit beaucoup de sang. Entre deux attaques, il sauta de la locomotive et se glissa dessous. Emmené à l'hôpital (photo), il s'en sort avec trois éclats dans les jambes et une main.



Photo de presse LDD de Andrea-Ursula Leuzinger

## ENGAGEMENT EN POLITIQUE DES TRANSPORTS

# Développement et transfert au rail



Des militant-e-s du SEV à la fin de l'été 1998 devant le bus de campagne pour la redevance poids lourds à la prestation.

Fi Après la Seconde guerre mondiale, la haute conjoncture dans le domaine ferroviaire a permis de réaliser de grands bénéfices au niveau du trafic marchandises. Mais de plus en plus de Suisses purent soudain s'offrir une voiture et le trafic et le réseau routier s'est développé d'un coup et a remplacé certaines lignes de trams et de chemins de fer secondaires qui ont disparu. C'est alors que les camions se sont mis à concurrencer le rail aussi pour le trafic longue distance. Et en 1974-75, le trafic marchandises ferroviaire s'effondra à cause de la crise économique.

Le Conseil fédéral et les CFF ont appliqué une stratégie de peau de chagrin que le SEV a combattu avec l'aide des mouvements en faveur de l'environnement. En 1975, l'ex-président SEV Hans Düby fut l'un des fondateurs de la Communauté d'intérêts des transports publics (CITraP). Son successeur, Werner Meier, s'est aussi exprimé en faveur des transports publics au Parlement dans sa fonction de conseiller national.

L'horaire cadencé (1982) et l'abon-

nement demi-tarif à prix réduit (1986) ont redoré le blason des transports publics. En 1984, le SEV s'est engagé dans les campagnes de votation pour la redevance sur les poids-lourds et la vignette autoroutière, en 1987 et en 1992 pour Rail 2000 et les NLFA. En 1994, le SEV a lutté pour le maintien de la redevance sur poids-lourds et de la vignette autoroutière, pour la base constitutionnelle de la Redevance sur le trafic des poids-lourds à la prestation (RPLP), pour l'Initiative des Alpes et la limitation des poids-lourds en transit à travers les Alpes.

En 1998, le SEV a fait campagne avec son bus en faveur des projets sur la RPLP (57,3 % de oui) et le fonds de financement des transports publics (63,5 % de oui). En 2004, il a balayé la contre-proposition pour un 2e tunnel routier au Gothard. Cet objet est repassé en votation en 2016, accepté à 57 % grâce à la promesse de maintenir une même capacité. En 2014, le SEV a gagné la bataille pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF (62 % de oui).

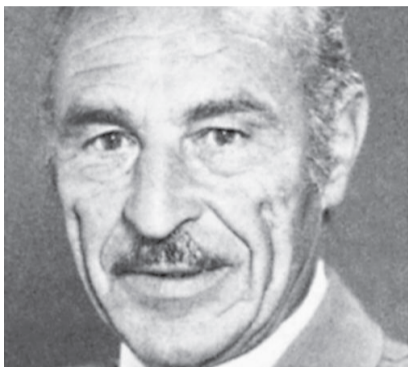


## Les présidents depuis 1953

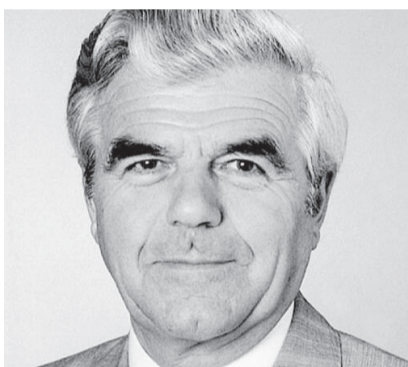


Photos de la Chronique SEV 1970-2010

1953–1971 Hans Düby (1906–1978)



1972–1981 Werner Meier (1916–2007)



1981–1987 Jean Clivaz (1925)



1987–1996 Charly Pasche (1935)



1996–2005 Ernst Leuenberger (1945–2009)



2005–2008 Pierre-Alain Gentil (1952–2008)



Alexandra Egger

2008– Giorgio Tuti (1964)

### SUPPRESSION DU STATUT DES FONCTIONNAIRES

# L'entrée dans l'ère des CCT

**Fi** L'ère des CCT a débuté dans les transports publics suisses peu avant le tournant du siècle avec la négociation des CCT des CFF et de CFF Cargo, comme le prévoyait la Loi sur le personnel de la Confédération (LPers, valable dès 2001). Auparavant, les employés CFF avaient le statut de fonctionnaires et ceux des entreprises de transports concessionnaires (ETC) étaient soumis à des règlements du personnel. Le SEV avait certes déjà négocié quelques CCT mais il s'agissait-là plutôt d'exceptions.

Pour négocier avec les CFF, le SEV avait engagé Giorgio Tuti qui s'était occupé de manière approfondie et depuis plusieurs années déjà des négociations et de l'application de CCT auprès du Syndicat industrie et bâtiment au Tessin. Giorgio Tuti raconte: «Peu de temps après mon arrivée au SEV, lorsque j'ai demandé à voir les règlements et autres directives des CFF qui étaient à intégrer dans la CCT, un collègue m'a conduit vers une armoire à deux portes. J'ai alors demandé dans quelle partie de l'armoire se trouvaient ces documents et le collègue m'a répondu «Mais dans

## « Contrat social »

La suppression de postes de travail provenant de rationalisations a été d'actualité aux CFF depuis les années 60 ; de 1990 à 2000, le nombre de collaborateurs a passé de 37 700 à 28 300. Pour atténuer cette hémorragie sociale, le SEV et les CFF ont conclu le 31 mars 1993 le « Contrat social ». Les CFF garantissaient ainsi aux fonctionnaires et employés permanents emploi et acquis sociaux s'ils étaient prêts à exercer une autre activité convenable. Il avait aussi été convenu de procéder à un échange d'informations régulier et à accorder un droit de consultation aux associations du personnel lors de restructurations.



Première ronde de négociations CCT le 8.9.1999 entre les CFF, le SEV et des syndicats minoritaires.

toute l'armoire... »

Après un premier workshop CCT qui s'est déroulé le 20 mai 1998, il a fallu 20 rencontres et la manifestation du SEV du 18 février 2000 à Bellinzone pour que les CFF soient prêts à reprendre la totalité du « Contrat social » et parvenir le 29 février à la conclusion du processus. Le SEV a aussi réussi dans une large mesure à reprendre les acquis provenant du statut des fonctionnaires. La CCT CFF reposait sur la LPers de droit public et la CCT CFF Cargo sur le Code des obligations de droit privé. Pourtant, du point de vue du contenu, elles sont pareilles. La première CCT CFF/CFF Cargo est entrée en vigueur le 1er janvier 2001. En 2005 et 2007, en juillet 2011, en 2015 et en mai 2019 les contrats furent renouvelés, souvent après d'âpres négociations. Grâce à la mobilisation des membres, le SEV a pu maintenir jusqu'à aujourd'hui le haut niveau de la CCT CFF/CFF Cargo, « Contrat social » inclus. Ceci est très important pour les ETC car elle est un repère.

A partir de 2001, les règlements du personnel ont été convertis en CCT d'entreprises pour presque toutes les ETC. Ces contrats ne peuvent

pas être modifiés de façon unilatérale comme des règlements et placent ainsi le personnel dans une meilleure position. Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV depuis 2003 et responsable des ETC : « En Suisse alémanique, nous avons pu sans trop de peine transformer les règlements existants en CCT en leur ajoutant une partie obligatoire. En Suisse romande, cela a pris un peu plus de temps mais nous avons maintenant une CCT pour toutes les entreprises, sauf pour les TPG qui sont régis par le droit public et TMR qui ont un règlement comme quelques entreprises en Suisse alémanique. »

Le SEV a signé 76 CCT. La plupart sont des CCT d'entreprises mais il y a aussi la CCT-cadre nationale pour le trafic voyageurs régional à voie normale et sept CCT à portée cantonale: celle pour les bus dans les cantons de Berne et St-Gall avec la Thurgovie et les deux Appenzell; dans les cantons de Neuchâtel et de Vaud pour tous les transports publics, dans le canton de Zurich pour le transport urbain, à Genève pour les sous-traitants des TPG et avec l'organisation patronale des Remontées mécaniques bernoises.

## POLITIQUE EUROPÉENNE SEV influent

**Fi** Depuis juin 2017, le président SEV Giorgio Tuti dirige la section Rail de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Il préside également le Dialogue social européen dans le secteur du rail depuis décembre 2017. Le SEV veut influencer la politique des transports européenne parce que la Suisse, même si elle ne fait pas partie de l'UE, est concernée par sa politique. C'était déjà le cas pour les directives CEE de 1991 qui prévoyaient une séparation de l'infrastructure et du transport dans les entreprises ferroviaires et une ouverture des réseaux nationaux de chemins de fer. C'était aussi le cas pour les paquets ferroviaires de l'UE en 2001 et 2004 qui libéralisaient complètement le trafic marchandises. Et encore pour les paquets de 2007 et 2013 qui préconisaient une structure de holding pour la séparation entre infrastructure et exploitation, un accès non discriminatoire aux gares, des nouvelles installations de maintenance et de prestations et une libéralisation du trafic voyageurs international. «Après quatre paquets ferroviaires, l'UE doit enfin réfléchir de manière impartiale à ce qu'ont provoqué la libéralisation, la privatisation et la concurrence effrénée dans le trafic ferroviaire», estime Giorgio Tuti. Il mentionne la Suède qui a joué les précurseurs en matière de libéralisation et où le rail se trouve devant d'énormes problèmes de qualité, car chaque acteur du système ferroviaire ne regarde plus que son propre profit. Giorgio Tuti demande plus de coopération au lieu d'une concurrence qui favorise le dumping aux dépens des employé-e-s mais aussi, et avant tout, de meilleures conditions d'engagement dans le domaine routier afin que la situation avec le rail soit plus équitable. L'ETF affiche déjà un succès en 2019: le Parlement de l'UE a amélioré la protection des chauffeurs en abaissant la limite de chargement des véhicules de 3,5 t. à 2,4 t.



«Hip hip hip, hurra!»

Creativ Software félicite SEV pour cent ans d'existence.

Nous sommes honorés de la confiance qui nous est accordée depuis vingt ans. creativ.ch depuis 1989

creati</> SOFTWARE

Nous rendons simple la complexité

## Nous félicitons le SEV pour son centenaire!



**UVTP** UNION VAUDOISE DES TRANSPORTS PUBLICS

# Une banque a-t-elle besoin d'amis ?

Toutes nos félicitations pour le 100<sup>e</sup> anniversaire!

Mais tout à fait! Nous sommes d'autant plus satisfaits d'avoir le SEV à nos côtés et d'offrir à ses membres des avantages exclusifs.



[www.cler.ch/sev](http://www.cler.ch/sev)  
[kooperation@cler.ch](mailto:kooperation@cler.ch)  
 0800 88 99 66

Bank  
 Banque  
 Banca

**CLER**




SBB CFF FFS

# 100 ans du SEV: joyeux anniversaire!


Les CFF adressent toutes leurs félicitations au SEV.  
Maîtriser le rail et façonner la mobilité de demain – ensemble.  
Nous nous réjouissons de poursuivre notre partenariat.





Grâce aux membres  
du SEV, la Suisse  
bouge depuis 100 ans.

Félicitations!



Nous souhaitons 100 nouvelles  
années au SEV et le remercions  
de l'excellente correspondance  
depuis 30 ans.

3 QUESTIONS À ...

# Lucie Waser en charge de l'Egalité au SEV



Annette Buehler

**Chantal Fischer**  
chantal.fischer@sev-online.ch

Dans deux semaines se déroulera la deuxième grève nationale des femmes, intitulée Femmes\*en grève. Pourquoi cela est-il nécessaire?

Nous faisons la grève le 14 juin prochain parce que dans la société suisse, les femmes subissent toujours des discriminations importantes dans divers domaines. Il est scandaleux que le principe constitutionnel d'égalité entre hommes et femmes ne soit toujours pas appli-

qué partout en Suisse. C'est pourquoi cette grève politique est légitime!

Les thèmes sont très vastes et vont de l'indépendance économique (égalité des salaires, prévoyance vieillesse, ...) à l'autodétermination corporelle et sexuelle, en passant par la sécurité dans les espaces publics et virtuels, l'économie durable et divers thèmes écologiques qui permettront à nos enfants d'envisager l'avenir sereinement. Nous avons discuté des revendications concrètes lors de la rencontre nationale du 10 mars et établi un catalogue de revendications en 17 points.

Le mouvement Femmes\* en grève 2019 repose sur une très large base. Nous, les syndicats, ne représentons qu'une partie de l'organisation. Pour moi, le plus important dans ce mouvement est qu'une large couche de population soit mobilisée et politisée. Les femmes (et les hommes solidaires) ont soudain l'occasion de réfléchir à ce qui est important dans leur vie et aux positions qu'elles veulent soutenir. Car pour avoir un avenir équitable et social, il faut que les femmes soient intégrées dans les processus de décision, que ce soit dans la vie privée ou la vie professionnelle. Je vois la grève des femmes comme le coup d'envoi pour un large engagement de toute la population. Un engagement qui s'élève en Suisse (et aussi dans le monde) aujourd'hui contre la haine des fondamentalistes et des extrémistes de droite.

**Qu'espères-tu de cette grève pour l'avenir des femmes?**

Je souhaite que la deuxième grève nationale des femmes amène des améliorations marquantes pour l'égalité entre femmes et hommes, aussi bien au niveau social qu'écono-

mique et institutionnel. Les femmes doivent enfin avoir la même valeur que les hommes car c'est le seul moyen d'obtenir que le travail des femmes soit jugé équivalent à celui des hommes.

Au 21ème siècle, il m'apparaît qu'il est très important de remettre en question les stéréotypes des rôles liés aux sexes et de parvenir à les dépasser, afin de redéfinir les identités et d'obtenir que chacun puisse vivre selon son propre concept de vie, et que ceci soit accepté. Le travail rémunéré doit être revalorisé, surtout en ce qui concerne les professions typiquement féminines. Les tâches d'encadrement non rémunérées doivent obtenir une meilleure reconnaissance et doivent être réparties équitablement entre les deux sexes, le but étant que les femmes puissent s'engager de manière accrue dans les organes décisionnels (par exemple dans les syndicats). Ma vision: tous s'engagent à tous les niveaux.



Plus d'infos et revendications de la Grève  
[www.14juin.ch](http://www.14juin.ch)

**Où vois-tu l'égalité dans dix ans?**

Selon l'expérience, en Suisse les choses avancent très lentement et cela risque de durer plus de dix ans pour que les droits des femmes et l'égalité puissent progresser. Mais toutefois j'espère qu'avec l'accélération générale que l'on perçoit dans la société actuelle, il y aura aussi des progrès en matière d'égalité. Nous avons un besoin urgent de solutions concrètes pour combattre la pauvreté, en particulier celle qui touche les personnes âgées. La pauvreté touche en particulier les femmes et

les enfants.

En outre, un salaire minimum de 4000 francs dans toute la Suisse est nécessaire. Je pourrais même m'imaginer un revenu de base pour solutionner les situations de travail précaires dont souffrent en particulier les femmes. C'est le meilleur moyen de prévenir la violence! Les temps de travail et de loisirs doivent être redéfinis dans notre société en pleine mutation. Une semaine de 48 à 60 heures de travail ne va pas dans le sens d'une vie sociale et familiale épanouie. De plus, nous avons besoins d'infrastructures parascolaires avec des encadrements professionnels afin que toutes les femmes et tous les hommes puissent effectuer une activité rémunérée et garantir à leurs enfants une vraie égalité des chances. En particulier pour les personnes qui travaillent en horaires irréguliers, une organisation optimale est nécessaire pour concilier la vie professionnelle et la vie privée, afin que toutes les parties concernées trouvent satisfaction.

Cette mutation vers une société plus équitable qui considère tous les sexes sur pied d'égalité ne va pas être possible sans que certains domaines acceptent de perdre un peu de leur pouvoir, ou de leur prestige. Ceci pourra être parfois douloureux. Mais ce sera le seul moyen d'obtenir des améliorations.

Ce changement d'attitude commence chez toi, et chez chacun et chacune d'entre nous, avec la question suivante à se poser: «Qu'est-ce qui pourrait me faire du bien, qu'est-ce qui pourrait te faire du bien, et que pouvons-nous faire pour que tout le monde soit content?» Ceci prendra quelques années, mais chaque voyage de longue durée commence par un premier pas effectué en toute conscience.

FEMMES IMPORTANTES

## Pionnières dans les TP et au SEV



CFF Historic

Traditionnellement, parmi les cheminots et au SEV, les femmes étaient représentées seulement dans quelques rares catégories (garde-barrières, cuisinières d'équipes, femmes de surveillance ou secrétaires dans les services administratifs). Elles ont cependant formé des groupes très actifs et combattifs au sein de leurs sous-fédérations.

Ce fut le cas de Lina Mühlheim (sans photo), une garde-barrières qui fut la première femme à siéger au comité fédératif du SEV dès 1955.



CFF Magazine 4/91

**Vreny Zimmermann** Première conductrice de véhicules sur rail aux CFF.



Alexander Egger

**Helène Weber**

Elle fut dès 1991 la première secrétaire syndicale du SEV et en tant que première responsable de la commission féminine, elle fut chargée de sa constitution.



Alexander Egger

**Doris Wyssmann**

Première présidente du congrès SEV en 2009 et alors à la Com' interne des CFF.



Archives LPV

**Angela Cedraschi, née Kuhn**

2e mécanicienne de locomotives aux CFF après Renate Jungo en 1991, elle fut la première femme dans la sous-fédération du personnel des locs LPV.



Alexander Egger

**Barbara Spalinger**

Première et unique vice-présidente SEV, elle est encore en poste actuellement. Son élection s'est déroulée en 2003 suite à la pression exercée par la commission féminine.



### Femmes\* en grève

Le 14 juin 2019

« Salaire, temps, respect »

Le SEV sera présent dans plusieurs gares: Lausanne, Berne, Olten, Zurich, Saint-Gall, Bâle et Lucerne. Nous y ferons de la publicité pour le programme du jour et distribuons des tracts aux pendulaires. Un événement-surprise aura lieu à Lausanne, Berne et Zurich entre 10h et 10h30.

Plus d'informations et de matériel pour la grève sur <https://www.14juin.ch>

## ÉGALITÉ PinkRail

**Max Krieg** En 1983, lors du congrès à Bâle, furent évoquées les créations des commissions femmes et migration. J'ai alors demandé (en tant que membre délégué au comité SBV Tessin), que soit aussi introduite une Commission pour les homosexuels. La demande fut rejetée au motif que ce n'était pas nécessaire, qu'il n'y avait aucun problème à ce sujet, et que s'il devait y en avoir, ils tomberaient de toute façon dans le domaine de compétences du SEV...

L'idée est restée enfouie jusqu'en 1996 lorsque, par hasard, j'ai rencontré Thomas Gyger. Début 1997, nous avons pris part à l'assemblée des membres de Pink Cross avec d'autres homosexuels des CFF et nous som-



**Max Krieg, membre fondateur de PinkRail et président de la section PV Bern.**

mes mis d'accord pour reprendre l'idée, mais en-dehors du SEV. Lors de la première rencontre en novembre 1997 avec près de 40 participants principalement masculins, il a été décidé de créer un groupe fonctionnant comme groupe spécialisé de Pink Cross et de l'Organisation suisse des lesbiennes. Et il en est encore ainsi aujourd'hui. Dans les travaux qui ont conduit à la première CCT, nous avons pu y faire ancrer les bases de la non-discrimination (surtout avec le soutien du président SEV Giorgio Tuti). Avant l'introduction de la loi fédérale sur le partenariat, cela concernait aussi l'égalité de traitement des concubins hétérosexuels et leurs intérêts matériels.

Tous les membres SEV intéressés peuvent s'enregistrer sur la liste d'adresses [info@pinkrail.ch](mailto:info@pinkrail.ch).

Un nouvel essai pour mettre en place une commission au SEV (encore sous la présidence de Ernst Leuenberger) a fait place à une proposition du SSP pour qu'une telle commission voie le jour à l'USS. La proposition a été acceptée en 2002 lors du congrès de l'USS. En amont déjà, un groupe de lesbiennes et de gays avait élaboré des directives pour des clauses à inscrire dans la CCT et pour accorder l'égalité aux lesbiennes et aux gays dans le monde du travail. Thomas Gyger et moi-même avons été au début les principaux moteurs de ce groupe qui s'appelle aujourd'hui la Commission LGBT et qui rayonne sur les autres syndicats aussi grâce à sa présence dans le comité de l'USS. Actuellement, PinkRail est surtout une organisation de loisirs. Les CFF la soutiennent avec un petit montant annuel.

### 3 QUESTIONS À ...

## Arne Hegland de la Migration

**Elisa Lanthaler**

### A quels thèmes sont confrontés aujourd'hui les migrantes et migrants dans les entreprises de TP ?

Cela dépend où travaillent les migrants. S'ils ont un contact direct avec la clientèle, ils sont régulièrement confrontés à du racisme caché ou déclaré. La palette va de regards méprisants à des remarques venimeuses ou descendantes jusqu'à des injures, voire des voies de faits. Dans d'autres positions, par exemple des fonctions de cadres, il y a peu de problèmes sauf linguistiques.

Les migrant-e-s exerçant des professions avec des bas salaires sont nettement sur-représentés et ont de la peine à trouver des activités plus exigeantes et mieux rémunérées, même s'ils en ont les capacités et les qualités nécessaires. Mot-clé: non-reconnaissance des diplômes étrangers en Suisse. Mais ce n'est pas un problème spécifique aux transports publics (TP) et les syndicats s'engagent depuis

des années pour des solutions meilleures et non bureaucratiques. A ce jour malheureusement avec peu de succès.

En général, les migrant-e-s sont une main-d'œuvre recherchée là où il y a un manque de personnel, que ce soit pour des emplois qualifiés spécifiques ou dans des domaines où le salaire et/ou la durée du travail ne sont pas attractifs (travail en équipe). Ainsi, on trouve à côté des domaines à bas salaires (par ex. le nettoyage ou la gastronomie ferroviaire) de nombreux collègues issus de la migration travaillant comme chauffeurs de bus ou agents de train.

### Où et comment la Commission de migration est active pour nos membres ?

Au niveau national, nous essayons activement d'élaborer des thèmes spécifiques qui peuvent être utiles aux membres. Nous organisons par exemple des offres de formation et des journées de la migration sur les assurances sociales ou les droits politiques dans la so-

ciété. Ou nous donnons des conseils sur ce qu'il faut faire pour être naturalisés. Ce que nous ne pouvons pas offrir, c'est une aide directe, par exemple pour remplir la déclaration d'impôts ou d'autres formulaires. Et nous ne parlons que dans les langues du pays.

### Où vois-tu la Commission de migration dans 10 ans ?

Le mieux serait que la commission de migration devienne superflue. Parce qu'alors les problèmes qu'ont les migrants dans les TP seraient soit résolus - on peut rêver - ou alors de nature si générale qu'ils ne seraient plus spécifiques aux seuls TP.

En plus, je souhaite que nous pensions plus loin que le bout de notre nez et que nous soyons politiquement plus actifs dans ce domaine. La migration va prendre de l'ampleur et, de ce fait, devenir de plus en plus normale. Cela nous donne la chance d'aborder le sujet de manière plus détendue et objective, pour autant bien sûr que la campagne de dénigrement instrumentalisée par la droite s'atténue. Là aussi, on peut rêver. C'est la raison pour laquelle nous devons travailler plus activement à ce thème pour infléchir la tendance.



### COMMISSION DE MIGRATION

## Sans nous, pas de TP !



**A la journée de la migration 2011...**

**Elisa Lanthaler** « Sans nous, pas de transports publics ! », s'intitulait la campagne lancée par le SEV en 2011 lors de la journée de la migration. Avec cette campagne, il voulait lutter

contre la xénophobie et les polémiques politiques récurrentes à l'encontre des étrangers qui vivent en Suisse. A cette occasion, Giorgio Tuti rappelait que les tunnels ferroviaires à travers le Gothard, le Simplon et le Lötschberg avaient été construits surtout par des migrants. « Sans les immigrés, notre système de transports publics ne pourrait pas fonctionner ». Car nos entreprises de TP dépendent fortement de la main-d'œuvre étrangère.

L'histoire de la commission de migration du SEV est encore relativement jeune. Comme pour les femmes et les jeunes, le SEV souhaitait créer des structures propres aux étrangères et étrangers et améliorer ainsi leur intégration dans le syndicat. Pour ce faire, en 1993, la direction syndicale avait mis sur pied pour la première fois un groupe de travail pour les questions liées aux étrangers. En 2001, il en a découlé la commission

de migration qui a officiellement été reconnue en 2003 lors du congrès et qui a reçu, comme pour la commission des femmes et la commission des jeunes, un droit de représentation au comité fédératif et au congrès.



**...le matériel de campagne a été présenté.**

**Nous souhaitons  
un bon anniversaire  
au SEV pour ses  
100 ans !**



**reka**

**SEV- Nos félicitations !**

**...nous nous réjouissons  
de vous revoir à  
la grève féministe  
du 14 juin 2019.**

[www.ssp-vpod.ch](http://www.ssp-vpod.ch)

**ssp vpod**  
Le syndicat des services publics



**14.06.2019**

3 QUESTIONS À ...

# Xenja Widmer, secrétaire des jeunes

Elisa Lanthaler

**Comment en es-tu arrivée à intégrer le SEV en tant que jeune secrétaire syndicale?**

Lorsque j'étais en apprentissage chez Login, le SEV s'est présenté lors d'une visite des classes d'apprenants. Et on peut gagner deux bons de cinéma si on adhère! Ainsi je suis devenue membre à 16 ans. En 3e année, un copain m'a proposé de participer au week-end de luge. C'est là que je me suis rendu compte qu'au SEV, il y a des gens vraiment sympas. J'ai alors participé régulièrement aux journées de loisirs et je me suis fait des amis avec qui je m'entends bien encore aujourd'hui.

Stefan Bruderer m'a demandé si je ne voulais pas faire partie de la commission de jeunesse. Au début c'était dur de s'y retrouver... jusqu'à ce que je comprenne comment fonctionnent les structures du SEV.

Lorsque je suis partie des CFF pour aller chez Bernmobil, une chose était claire pour moi: je ne voulais pas arrêter mon activité au SEV. C'est une chance, car je ne serais pas secrétaire syndicale! Lorsque j'ai été engagée pour m'occuper de la jeunesse SEV, mon rêve s'est réalisé. Même si ça fait un peu cliché...



**Quels sont les thèmes qui préoccupent les jeunes dans les entreprises de transports publics?**

Les jeunes traitent les mêmes thèmes que les autres membres du SEV. Par exemple la digitalisation croissante et les répercussions encore méconnues sur le travail au quotidien. Les constantes réorganisations nous préoccupent aussi. Et nous trouvons que les conditions dans lesquelles beaucoup d'employés temporaires travaillent sont intolérables. De manière générale, les exigences augmentent et on attend souvent des jeunes qu'ils assument toujours plus de tâches. En échange il n'y a aucune reconnaissance, juste

toujours la même phrase creuse: «Accumule de l'expérience, c'est bon pour ton CV.» Les jeunes sont contents d'agrandir leur bagage mais à des conditions équitables!

**Que souhaites-tu pour l'avenir de la commission de jeunesse?**

Je souhaite qu'à l'avenir, la commission de jeunesse conserve sa position active, critique et visionnaire. Ce serait bien si de nouveaux membres venaient en nombre pour la renforcer, et si les compétences des jeunes étaient mises à contribution pour jouer un rôle actif dans les sections et les sous-fédérations. Car l'avenir, c'est nous!

COMMISSION DE JEUNESSE SEV

## Pour l'avenir

**Elisa Lanthaler** Depuis longtemps, il existe au SEV une structure réservée aux jeunes membres. En 1961, le SEV décidait de donner une base solide au travail syndical de la jeunesse. Depuis lors, les groupements de jeunes font partie intégrante des structures du SEV.

Au début, l'activité des groupes de jeunes était surtout dirigée vers les loisirs et la formation. Les événements liés à Mai 68 ont toutefois touché également la jeunesse SEV: c'est à ce moment-là que leurs activités ont pris un tournant beaucoup plus politique. Beaucoup de jeunes critiquaient alors la politique traditionnelle du SEV qu'ils trouvaient «trop gentille» et demandaient une ligne plus forte et plus combative.

Aujourd'hui, tous les membres de moins de 30 ans sont automatiquement inscrits dans la jeunesse. La commission de jeunesse est représentée au comité ainsi que dans



**Les remous sont différents mais la Jeunesse déborde toujours d'énergie.**

tous les organes SEV importants, mais aussi au-delà du SEV, p. ex. dans la jeunesse de l'USS et le Conseil suisse des activités de jeunesse (CSAJ). Ceci assure aux jeunes syndicalistes un droit de co-discussion et leur donne l'occasion de faire entendre leurs revendications.

La jeunesse SEV apporte son aide sur le terrain pour toutes les questions liées à la profession, rend visite aux apprenants sur la place de travail, propose des cours et organise des journées de loisirs.



**Conférence des animateurs de jeunesse, 1969: il s'agissait de «nouveaux courants parmi les jeunes».**

« Depuis 100 ans, le SEV se bat pour mon avenir. »

Jakob Rüegg



« Soit il existe un moyen, soit nous nous engageons pour une jeunesse forte, car l'avenir c'est nous! »

Céline Weiss



« Grâce au SEV, la stabilité de l'emploi sera garantie pour le futur. Je souhaite un avenir dans un environnement serein pour m'épanouir dans ma vie privée. »

Jordi D'Alessandro



« En raison des erreurs commises par les adultes, il est important pour nous de corriger le tir et d'agir humainement. J'entends par là d'accepter nos différences, nos préférences, nos terres et nos cultures. Le SEV peut être un élément déclencheur pour atteindre des conditions de vie et de travail favorables. »

Amalia Joana Brêchet



« Notre génération est confrontée à l'énorme tournant technologique que subit notre environnement professionnel; le SEV s'engage sur ce thème et dispose de sa propre vision du travail dans le futur. »

Stefan Bruderer



« Pour notre avenir, c'est important d'avoir un syndicat fort qui lutte pour les revendications du personnel, tout en privilégiant un bon contact avec les employeurs. Le SEV s'est engagé sur la bonne voie. »

Pascal Rindlisbacher



« Il est rassurant de savoir que quelqu'un se bat avec moi pour défendre mes idées. »

Thomas Burri



« Nous sommes contents que le SEV se soucie de nous, les employé-e-s, et nous encourage à participer à des activités sociales conviviales. »

Nadine Stucki



« En cette époque de mutations, le SEV est comme un rocher dans la tempête – inébranlable et fiable, et le restera demain. »

Peter Gerber



Avantages pour les adhérents SEV

[helvetia.ch/sev](http://helvetia.ch/sev)

# En route. Sans risques. Protection complète.

Profitez, en qualité d'adhérent SEV, d'un interlocuteur compétent pour toutes les questions d'assurance et de prévoyance.

En coopération avec



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

**helvetia**   
Votre assureur suisse

Avantages  
exclusifs  
pour les  
adhérents!



**CARTE BLANCHE** pour Pierre-Yves Maillard, président de l'USS

# Les 100 ans du SEV ou l'histoire d'un siècle de mouvement ouvrier

**N**é dans l'écho des turbulences de la grande grève générale de 1918, le SEV a connu tout au long de son histoire tous les grands débats qui ont agité la Suisse au 20ème siècle et au début de nouveau millénaire. C'est l'engagement dans une lutte sans précédent, où le rêve de progrès sociaux rapides s'est heurté à une répression et une diffamation officielle de grande envergure, qui a consolidé la volonté des organisations de salariés du rail et des transports publics de s'unir.

Mais les décennies qui ont suivi n'ont pas manqué de risques de division et de conflits internes. Les identités professionnelles sont demeurées fortes, comme les différences dans les réalités du travail quotidien. Les débats qui ont

agité la Suisse au moment des grandes vagues migratoires et des votations des initiatives Schwarzenbach ou au moment de l'arrivée des femmes dans des métiers qui leur étaient interdits ont été également très vifs au sein du syndicat. Le plus souvent, ces débats ont été tranchés dans un sens progressiste qui a consolidé l'ancrage du SEV dans l'Union syndicale suisse. Ce n'est pas évident. Ayant montré sa force de frappe lors de la grève générale, le personnel du rail a fait l'objet d'une grande attention de la part des autorités fédérales dans les décennies qui ont suivi. Le renforcement de l'implantation syndicale et la qualité de ses négociateurs ont conduit à une amélioration régulière des conditions de travail et à une intégration complète dans le personnel de la

Confédération, avant que l'offensive néolibérale des années 90 n'enclenche le mouvement inverse. Cette évolution plutôt favorable aurait pu éloigner le SEV de la solidarité avec les autres forces syndicales, notamment avec celles qui défendent les salariées et les salariés du secteur privé. Il n'en a rien été. Au contraire, le SEV est devenu un pilier stable et central au sein de l'USS.

Ce qui est remarquable dans l'histoire du SEV, c'est la qualité démocratique, le caractère décentralisé et les parts d'autonomie qu'assure son organisation. Cette organisation particulière explique sans doute pourquoi au cours de son histoire certaines positions progressistes de l'USS ont été parfois vivement discutées. Car cette organisation très proche des membres s'est tou-

jours accompagnée d'un fort taux de syndicalisation et donc d'une grande diversité dans les orientations et sensibilités politiques. Ce qui compte, c'est que cette culture démocratique a renforcé le caractère syndical et solidaire du SEV.

Chaque syndicat a son histoire, sa culture et une organisation qui correspond à ses besoins particuliers. L'USS respecte ces cultures et ces différences. Elle aura besoin à l'avenir comme il y a un siècle d'un SEV vivant et combatif. Dans l'intérêt des salariées et des salariés des transports publics, mais aussi de l'ensemble du monde du travail qui sait la force que représente la solidarité de celles et ceux qui assurent à toute heure du jour et de la nuit le mouvement des marchandises et des personnes à travers tout le pays.

CUPIDON ET LE SEV

## Coup de foudre



**Vivian Bologna** Il y avait une époque où le journal syndical était plein d'annonces pour trouver l'âme soeur. Alors, on a essayé de trouver un couple qui s'est rencontré grâce au SEV. Soyons honnêtes, la recherche fut laborieuse. Mais on a trouvé! L'amour a frappé au secrétariat central à Berne en 1987. «Où est Nick?» Nathalie Viret entendait souvent cette question en 1987, lorsque Nick Raduner ne se trouvait pas dans son bureau. Bien que la foudre avait frappé une année plus tôt déjà, le privé et le professionnel étaient clairement séparés, se souviennent-ils. Il y avait aussi d'autres limites: Nick travaillait chez les Alémaniques, Nathalie chez les Romands. En mai 1989, ils se marièrent.

Ils ont désormais trois filles adultes et forment une belle famille. On leur souhaite plein de bonheur.

**100 ANS SEV**

**UNE BONNE RAISON DE FÊTER**

Toutes nos félicitations pour cet anniversaire.  
Nos rails se suivent et se croisent depuis de nombreuses années.  
Nous apprécions notre relation de proximité et notre bonne collaboration.

## ILS ET ELLES DÉCIDENT

## Le comité et la direction du SEV



**Vivian Bologna** L'organe suprême du SEV, c'est le Congrès qui se réunit tous les deux ans. Entre deux Congrès, c'est le comité qui prend les décisions stratégiques. Formé de deux délégué-e-s par sous-fédération et d'un représentant de chaque commission (Femmes, Jeunesse, Migration), le comité du SEV siège une dizaine de fois par année. Il définit aussi les mots d'ordre lors de votations.

La direction syndicale est quant à elle responsable de l'opéra-

tionnel. C'est elle qui conduit le SEV au quotidien.

Pour les 100 ans du SEV, les membres du comité, la direction syndicale et la secrétaire de notre organisation ont pris la pose.

De gauche à droite: Gilbert d'Alessandro (VPT), Roger Derungs (TS), Manuel Avallone (vice-président SEV), Jean-Pierre Genevay (PV), Peter Bernet (VPT), Eugenio Tura (Migration), Christina Jäggi (secrétaire de l'organisation), Peter Käppler (AS), Jordi d'Alessan-

dro (Jeunesse), Andreas Menet (ZPV), Markus Kaufmann (BAU), Patrick Bellon (AS), Giorgio Tuti (président SEV), Aroldo Cambi (chef des finances), Hans-Ruedi Schürch (LPV). Danilo Tonina (RPV), Barbara Spalinger (vice-présidente SEV), Jan Weber (BAU), Roland Schwager (PV), Hanspeter Eggenberger (RPV), Janine Truttman (Femmes), Carmine Cucciniello (ZPV), Claude Meier (TS) (Manque Patrick Cavelti, LPV).

## FESTIVITÉS

## Un comité de miliciens et de professionnels pour le centenaire



De haut en bas (du côté de la rampe): Giorgio Tuti, Jean-Pierre Genevay, René Schnegg, Carmine Cucciniello, Sia Pollari. De haut en bas (du côté du mur): Jürg Schneider, Martin Allemann, Peter Käppler, Daniela Lehmann, Vivian Bologna et Xenja Widmer. Manque Katrin Leuenberger.

03.06. Bern	Kursaal
04.06. Bern	Kursaal
05.06. Bern	Wankdorf
07.06. Solothurn	Werkstätte RBS
12.06. Spiez	Bahndienstgebäude
13.06. Thun	Aarefeldpl.
14.06. Bern	Wylerpark
20.06. Genève	Dépôt TPG de la Jonction
26.06. Lausanne	Place de l'Europe
27.06. St.-Maurice	Place de la Gare
02.07. Büchs	Busbahnhof
05.07. Altstätten	Depot Rheintal Bus
08.07. Dietikon	RBL
09.07. Dietikon	RBL
12.07. Winterthur	Rundstr. 5
15.07. Winterthur	Lindstrasse 35
16.07. Winterthur	Lindstrasse 35
08.08. Zürich	HB Halle
09.08. Zürich	HB Halle
10.08. Zürich	HB Halle
16.08. Luzern	HB Torbogen
17.08. Luzern	HB Torbogen
19.08. Hägendorf	
20.08. Bremgarten	Zürcherstr. 10
21.08. Olten	IW Olten
22.08. Olten	BZ Olten
23.08. Basel	SBB
24.08. MuttENZ	RB
26.08. Lugano	Deposito TPL
27.08. Lugano	Cornaredo
28.08. Mendrisio	Mercato Coperto
07.09. Rütli ZH	VZO
10.09. Bern	Wylerpark
12.09. Bern	Bahnhofpl.
13.09. Brig	Bahnhofpl.
21.09. Biel/Bienne	
30.09. Yverdon-les-B.	Werkstätte
02.10. La Chaux de Fonds	
03.10. Aarau	Bahnhofplatz
07.10. Delémont	
09.10. Fribourg/Freiburg	
16.10. Zug	
17.10. Schwyz	
18.10. Romanshorn	
25.10. Landquart	RhB Werkstätte
26.10. Chur	
28.10. Rapperswil	
29.10. Wil	Depot FWB
30.10. St. Gallen	Dienstgebäude
31.10. St. Gallen	Dienstgebäude
11.11. Biasca	Deposito AB
12.11. Biasca	Deposito AB
13.11. Pollegio	
14.11. Locarno	
21.11. Erstfeld	
30.11. Bern	Bierhübeli

## Monte à bord du Bus!



## SEV on Tour

(Re)-découvrez le SEV grâce au Bus exposition qui va sillonner le pays du 3 juin au 30 novembre pour les 100 ans du syndicat. Que tu sois membre ou pas, tu ne seras pas déçu-e !

Voici les dates et les lieux déjà connus.

La liste complète et actualisée avec les horaires est à découvrir sur [sev-online.ch/bustour](http://sev-online.ch/bustour)

Toutes les informations, des images et l'entier du programme de l'année sur le site internet spécial: [100.sev-online.ch](http://100.sev-online.ch)

As-tu déjà ton billet?



Rejoins-nous!

Adhésion gratuite pour les femmes en 2019 et 3 mois d'adhésion offertes pour les hommes: [www.sev-online.ch/adhesion](http://www.sev-online.ch/adhesion) (les détails de l'offre y sont précisés)