



# SEV N°12

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MANIFESTATION

## Plus de salaire exigé

▶ p. 3

ÉDITORIAL de Patrick Kummer

## Prolonger et améliorer

**L**e dialogue avec les CFF et CFF Cargo concernant une prolongation des deux CCT est interrompu. Lors de la dernière conférence CCT, nous avons convenu avec nos membres de prolonger la CCT dans un premier temps et ensuite de l'améliorer. Prolonger et améliorer, afin d'intensifier sécurité, stabilité et fiabilité.

Or, pendant les discussions, les CFF et CFF Cargo ont présenté d'autres scénarios. L'un d'entre eux consistait en la dénonciation des deux CCT. Plus de 28 000 postes à temps plein seraient touchés.

Dans un autre scénario, ils ont posé une condition pour la prolongation. À savoir de dissocier les

réglementations sectorielles de la durée du travail – les fameuses BAR – de la CCT.

Pour une grande partie du personnel, les BAR sont très précieuses. Il s'agit de dispositions d'exécution de la CCT. Logiquement, elles font partie de la convention collective et ne sont pas dissociables. Il est important de noter que les BAR peuvent être développées en tout temps dans le cadre du partenariat social.

En outre, nous sommes convaincus que prolonger et améliorer la CCT est la bonne solution. Nous allons tout mettre en œuvre pour cela.

Tout comme l'entreprise, nous voulons renforcer la sécurité, la

stabilité et la fiabilité. C'est nécessaire, surtout si l'on considère que les CFF affirment dans les médias vouloir introduire dans toute la Suisse une cadence au quart d'heure.

Les exigences en matériel roulant, personnel et entretien de l'infrastructure ferroviaire seraient énormes pour pouvoir assurer cette cadence au quart d'heure. Pour ce genre d'idées, il faut du personnel. Or, le bon déroulement du trafic ferroviaire n'est tout simplement pas possible sans le personnel des CFF, que ce soit avec une cadence à trente minutes ou au quart d'heure. C'est pourquoi nous restons attachés à un partenariat social qui a fait ses preuves.

### Goodbye, M. Infra

Le secrétaire syndical Urs Huber prend sa retraite et regarde en arrière.

6

### TL

Amplitudes, pénuries et suppressions de ligne: les chauffeurs de bus sont à bout.

7

### Portrait

Jennifer Fayet, mécanicienne de loc chez RegionAlps.

12

## Presse associative sous pression

Mauvaise nouvelle pour le *Journal du SEV* : le Conseil national a dit oui à la proposition d'économie du Conseil fédéral de supprimer le soutien aux journaux des associations et des partis. Il veut ainsi économiser 20 millions de francs. L'aide à la presse subventionne les frais de distribution des magazines et des journaux. Le *Journal du SEV* en profite également. Si le Conseil des États approuve également la proposition d'économie lors de la session d'hiver, la distribution du journal du SEV deviendra beaucoup plus chère.

## 8 millions

C'est ce que le Valais pourrait perdre en francs pour le transport régional de voyageurs (TRV) si les coupes budgétaires mises sur la table par le Conseil fédéral sont appliquées telles que prévues actuellement. C'est l'estimation du chef du Service valaisan de la mobilité, Vincent Pellissier. Les consultations seront lancées au début de 2025. Voir la position du comité sur ces attaques dans le TRV, page 4.

## TRV et Jura

Le Jura est aussi menacé par ces annonces de coupes de la Confédération dans le TRV. Potentiellement, selon les mesures qui seront prises, entre 15 et 20 lignes sur 25 pourraient être touchées selon David Asséo, délégué aux transports du Jura (TJ, 4.10).

## NON à EFAS

Le 24 novembre, nous voterons sur EFAS, la dangereuse révision de la loi sur l'assurance-maladie qui prévoit de confier aux caisses-maladie le pilotage du financement des soins. Comme le résume l'USS: Des primes plus élevées pour des soins de moindre qualité? C'est Non!

## 523

Il y a 20 ans, à l'été 2024, le renvoi de 523 réfugié·es ayant fui la guerre des Balkans (Srebrenica, Kosovë) générait une crise institutionnelle majeure dans le canton de Vaud. Depuis, tous ont été régularisé·es. Venez fêter le début de cette lutte remarquable. Samedi 26 octobre, dès 17h à l'Arsenic (rue de Genève 57) à Lausanne. Repas à 20h.



Une écoute attentive de la part des participant·es à la journée de la migration SEV le 27 septembre 2024 à Olten.

## JOURNÉE DE LA MIGRATION 2024

# Lutter contre les conditions de travail précaires

**Eva Schmid**  
eva.schmid@sev-online.ch

**Le 27 septembre s'est déroulée la journée de la migration SEV 2024 à Olten. Elle était placée sur le thème suivant: « Pour une participation à la vie politique & sociale, ainsi que l'égalité des chances au travail ». Le point fort était sans aucun doute l'exposé d'Alessandro Pelizzari, spécialiste en sciences sociales, qui a évoqué les conditions de travail précaires, puis mis l'accent sur l'importance de la régulation du marché du travail et des contre-stratégies syndicales. L'événement a été bien fréquenté. Ce fut l'occasion d'échanger les expériences.**

Le président SEV Matthias Hartwich a ouvert la journée et remercié en premier lieu les membres pour leur énorme engagement. Il s'est dit convaincu que « les 37 000 hommes et femmes qui font fonctionner le service public et s'engagent dans le syndicat pendant leur temps libre sont le cœur du SEV ». Pour la première fois, c'est Besa Mahmuti, la nouvelle secrétaire syndicale responsable de la migration, qui a dirigé la réunion. Depuis de nombreuses années, elle se préoccupe de la thématique de la migration, ce qui s'est révélé être une aubaine: en effet, le premier point du programme de la journée sur l'initiative pour la démocratie a été annulé à court terme en raison de la maladie de l'intervenant. Besa Mahmuti l'a remplacé par un atelier sur le racisme au travail.

### Racisme au travail

L'entrée en matière fut un succès: les membres SEV provenant de toutes les régions géographiques et linguistiques – la plupart étant eux et elles-mêmes issu·es de la migration – ont ainsi fait connaissance au sein de petits groupes de travail. Ce premier échange d'idées a également révélé des faits alarmants. Un participant a raconté que dans l'entreprise où il

travaille, les candidatures sont triées aujourd'hui encore en fonction des noms et des photos. Une collègue s'est plainte de subir constamment un racisme sous-jacent. Une autre personne a affirmé qu'elle avait aussi expérimenté cette situation et a déclaré: « Les problèmes de l'entreprise sont moins pris au sérieux s'ils sont évoqués par quelqu'un issu de l'immigration. » Pendant la pause de midi, les discussions se sont poursuivies de manière intense.

### Prospérité face à précarité

Alessandro Pelizzari était responsable de la deuxième partie de la journée. Spécialiste en sciences sociales et directeur de la Haute École de travail social et de la santé à Lausanne, Alessandro a effectué des recherches sur les conditions précaires de travail. Pour certains, la Suisse est considérée comme un pays connaissant une bonne qualité de vie et de prospérité alors que, derrière cette façade, d'autres souffrent de la précarité dans le contexte professionnel. Selon Alessandro Pelizzari, cela correspond à une volonté politique: pendant des années, les migrant·es ont apporté leur contribution à la prospérité et la croissance économique – c'est encore le cas – sans toutefois bénéficier des mêmes conditions de travail et des mêmes droits que leurs collègues suisses.

En citant l'exemple du statut des saisonnier·es, l'orateur a montré que ce n'est pas seulement la politique et l'économie qui en sont responsables, mais également les syndicats. L'Union syndicale suisse s'est positionnée tardivement par rapport au statut des saisonnier·es, en fait dans les années 80. C'est en 2000 que la réglementation discriminatoire a été supprimée. Auparavant, les travailleurs étranger·es s'en trouvaient précarisé·es. En effet, ils gagnaient en moyenne 15 % de moins que leurs collègues suisses – et se retrouvaient isolé·es socialement, le regroupement familial n'étant tout simplement pas possible pour eux.

### Travail temporaire: mesures nécessaires

Malgré cela, il reste un besoin d'agir en matière de travail temporaire, un domaine généralement non réglementé, ainsi que les contrats de courte durée, où sont employées beaucoup de personnes issues de la migration. Depuis 1995, leur nombre a même quintuplé! Or, de manière générale, ces travailleur·euses qui gagnent moins d'argent que leurs collègues suisses ont un risque plus élevé d'accident et l'accès aux prestations sociales est moins aisé pour eux.

### Stratégies contre la précarisation

Pour terminer, Alessandro Pelizzari a présenté les contre-stratégies syndicales nécessaires, à son point de vue, contre les effets de la précarisation. D'une part, il recommande d'avoir recours aux offres de l'organisation qui sont ouvertes à chacun·e: en cas de conflit individuel au travail, les syndicats proposent leur aide et s'organisent en de nouveaux groupes de travailleurs. Une certaine flexibilité linguistique et géographique joue alors un rôle important. D'autre part, les luttes ouvrières collectives sont également nécessaires: dans les régions frontalières telles que Genève ou le Tessin, les luttes menées en commun par les frontalier·es et les salarié·es résidents ont montré qu'une solidarité peut se développer au-delà de la soi-disant concurrence.

Pour Pelizzari, l'histoire des conditions précaires de travail et de la réglementation du marché du travail en Suisse est fortement liée à celle de la politique migratoire. Pour de nombreux migrant·es, la situation s'est améliorée grâce à des mesures politiques telles que l'accord sur la libre circulation. Il reste néanmoins encore d'énormes défis. Dans un monde du travail de plus en plus globalisé et flexible, il s'agit de développer des stratégies de lutte afin de garantir les droits de tous les travailleur·euses dans le futur. Le SEV, qui s'engage pour tous ses membres, quelle que soit leur nationalité ou leur origine, est aussi conscient de cette nécessité absolue

MANIF DU 21 SEPTEMBRE

# 15 000 personnes ont manifesté à Berne pour de meilleurs salaires

Yves Sancey, avec USS  
yves.sancey@sev-online.ch

**Plus de 15 000 travailleuses et travailleurs de toute la Suisse sont descendu-es dans la rue à Berne sous la devise «Il est temps d'augmenter les salaires». Ils et elles demandent aux employeurs des augmentations de salaire substantielles.**

Des travailleuses et travailleurs de toutes les branches et de toutes les régions du pays ont manifesté à Berne par un très beau soleil le samedi 21 septembre, de la Schützenmatte à la Place fédérale, pour des salaires plus élevés. Peintres ou employé-es de La Poste ou des chemins de fer, infirmières ou travailleurs de la construction : plusieurs exemples de professionnels de différents métiers et branches montrent la grande nécessité d'agir. La situation est préoccupante. Depuis 2021, les salaires réels baissent en Suisse. Du jamais vu depuis la Seconde Guerre mondiale. En même temps, tout augmente : les prix des denrées alimentaires et de l'énergie, les loyers et les primes d'assurance maladie.

Lors des négociations salariales 2024-2025, les syndicats exigent des augmentations allant jusqu'à 5 % afin de «rattraper le retard salarial». Malgré une évolution économique globalement favorable, les salaires réels sont aujourd'hui inférieurs au niveau de 2019, expliquent les organisateurs de cette manifestation nationale.

## Inflation et bas salaires

En début de manifestation, sur la Schützenmatte, la vice-présidente du SEV Valérie Boillat l'a dit clairement : «Nous sommes solidaires, en particulier des bas salaires, des emplois précaires et des secteurs où trop souvent les femmes sont en première ligne. Car malgré un article constitutionnel, une loi et des années de combats, cette injustice persiste. Nous n'abandonnerons jamais la lutte pour le principe "à travail égal, salaire égal". Les inégalités salariales entre les genres sont inadmissibles. L'actualité, ce sont aussi les prix qui continuent de grimper et les menaces de coupes budgétaires qui mettront en péril le service public et l'égalité des chances.»

## Sécurité et menace de coupes budgétaires

Valérie Boillat a aussi insisté sur deux points qui sont au cœur des revendications du SEV : «Premièrement, la sécurité ! Ce n'est vraiment pas trop demander que nos collègues puissent effectuer leur travail sans se sentir comme au Far West. On doit pouvoir travailler à la conduite de train ou de bus, au service clientèle et aux guichets, sans craindre d'être agressés.»

Deuxièmement : les mesures d'économies sont inutiles ! En écoutant la conseillère fédérale Karin Keller-Sutter et son groupe d'experts, on pourrait croire que la Suisse est au bord de l'effondrement financier. On noircit le tableau pour nous vendre des mesures d'austérité massives



Sécurité au travail, hausse des salaires et TP forts, les mots d'ordre du SEV portés avec conviction.

comme inévitables. Le service public et les transports publics sont particulièrement touchés. Les économies de coûts dans le transport régional de voyageurs détériorent les conditions de travail. Ces mesures d'économies nuisent non seulement au personnel, mais à toute la Suisse.»

Après avoir traversé Berne au son des slogans, de la musique, des tambours et des sifflets, la manifestation a rempli la place Fédérale.

Le président de l'Union syndicale suisse Pierre-Yves Maillard a fait le point sur la situation préoccupante des travailleuses et travailleurs en Suisse : «Tout est devenu plus cher. Sans une adaptation des salaires à l'inflation, la population va s'appauvrir. Cette politique n'a

pas d'avenir. C'est pourquoi les salaires doivent enfin à nouveau augmenter.»



Plus de photos et de vidéos sur notre site internet : sev-online.ch.

En tant que représentant de la jeune génération, l'assistant clientèle CFF et représentant du SEV Jordi D'Alessandro a notamment attiré l'attention sur la situation des jeunes et la nécessité d'augmentations salariales. Il appelle les jeunes (*voir l'encadré ci-dessous*) à s'engager pour leurs droits et pour de meilleurs salaires.

## Parole de la jeunesse

Extrait du discours de Jordi D'Alessandro, assistant clientèle CFF et membre actif dans différentes fonctions au SEV sur la place Fédérale : «Nous, jeunes travailleurs, devons prendre position. Ce ne sont pas seulement nos retraites qui sont en danger, ce sont aussi nos salaires et nos conditions de travail. On nous promet un avenir, mais on nous refuse un présent digne. On nous parle d'opportunités, mais on nous impose des sacrifices. [...] Chaque jour, nous faisons tourner l'économie, nous bâtissons le pays. Pourtant, nos efforts ne sont ni reconnus ni récompensés. [...]

On nous dit que nous sommes l'avenir, mais on nous vole notre dignité au présent. Nos salaires sont trop bas, nos droits sont bafoués et notre avenir est compromis. [...] Aux politiques libéraux, je dis ceci : vos jours sont comptés. Nous sommes là, unis et nous ne céderons pas. Vous pouvez nous ignorer, nous mépriser, mais nous serons présents, à chaque votation, à chaque réunion et à chaque manifestation. Nous sommes les travailleuses et travailleurs, les syndicalistes, les défenseurs de la justice sociale, et nous n'abandonnerons pas. [...] Merci, camarades. Et que la lutte continue!»

+

-

Petite révolution au **Royaume Uni** : le train pourrait redevenir public. Trente ans après la privatisation de British Rail par le gouvernement conservateur de John Major et un bilan très mitigé, une **réforme de renationalisation du rail** promise par le gouvernement travailliste élu en juillet dernier est **en cours** au parlement anglais. Les députés ont voté le projet à la rentrée et il sera débattu chez les Lords dès octobre. 76% des Britanniques soutiennent cette renationalisation partielle (le matériel roulant reste loué et le fret privé).

Le Conseil fédéral veut mettre en œuvre la plupart des **propositions d'économie du groupe d'experts Gaillard** aussi dans les TP à partir de 2027, mais il ne préjuge pas des décisions du Parlement, p. ex sur le trafic par wagons complets. Il bloque les contributions d'encouragement pour les **trains de nuit** (jusqu'à 30 millions par an) et pour les **moteurs électriques des bus et des bateaux** (jusqu'à 47 millions par an), que le Parlement a décidées en mars avec la loi sur le CO<sub>2</sub> à partir de 2025. Une décision discutable du point de vue du droit démocratique.



Près de la moitié des entreprises de bus du pays veulent acquérir des bus électriques en 2025 grâce à des subventions - et celles-ci sont maintenant bloquées. Cela va à l'encontre de la bonne foi et de la sécurité juridique. Même problème avec les nouvelles lignes de trains de nuit.

**AROLDO CAMBI** répond

## Non massif à la réforme de la LPP

**? Le 22 septembre, le peuple suisse a rejeté une réforme du 2<sup>e</sup> pilier par 67% de non. Que va-t-il se passer maintenant ?**

Ce n'est pas juste un non que le peuple a glissé dans les urnes, c'est un véritable camouflet qu'il a infligé aux auteurs et défenseurs de ce projet mesquin. Il est maintenant grand temps pour les partis bourgeois de comprendre que, à supposer qu'il faille une réforme, celle-ci ne passera pas par des réductions de prestations, mais au contraire par un âge de départ à la retraite digne de ce nom. Nous sommes encore loin du compte. Le paradoxe de ce projet était qu'il concernait 20% des assurés du 2<sup>e</sup> pilier. Non celles et ceux qui étaient le mieux assurés, mais celles et ceux qui l'étaient le plus mal. C'est-à-dire ceux qui se trouvaient dans la partie obligatoire de la LPP, ou à peine en dessus. L'opération se serait soldée pour eux par des réductions de rente de 12%, accompagnées par l'obligation de financer des mesures de compensation qu'ils et elles

auraient payées en grande partie elles-mêmes. Un projet pour le moins irréfléchi, pour ne pas dire insensé.

Alors, dans ce cas, peut-être n'y a-t-il pas besoin de réforme ? Si, mais pas d'une réforme technique que personne ne comprend. Plutôt d'une réforme inspirée par une vraie politique sociale. Le 2<sup>e</sup> pilier a besoin d'une réforme qui, effectivement, concerne prioritairement ces 20% de personnes les plus mal assurées. Cette réforme doit améliorer le niveau de leur rente et tenir compte des employé-es à faible revenu, à temps partiel ou dont la carrière professionnelle est courte ou interrompue (par exemple en raison de la maternité). Dans ce pays, on trouve du jour au lendemain des milliards pour sauver de grosses banques en faillite. Mais dans ce même pays, on ne trouve pas le moyen de concevoir une réforme des rentes qui soit dans l'intérêt de la population active.

Aroldo Cambi est administrateur des finances au SEV. Une question à lui poser ou au SEV ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch

## ANGLE DROIT

# Le droit à une rente de l'assurance accident

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

Toute personne salariée qui travaille en Suisse est assurée à l'assurance accident obligatoire (art. 1a LAA). L'assurance accident prévoit diverses prestations en cas de survenance d'un cas d'accident professionnel, non professionnel ou de maladie professionnelle. Outre les prestations qui suivent directement la survenance d'un cas d'assurance (remboursement de frais de traitements, indemnités journalières...), il existe un droit à une rente d'invalidité LAA. Celui-ci prend naissance si l'assuré-e devient invalide à 10 % au moins à la suite d'un cas d'assurance (art. 18 LAA). Une rente s'élève à 80 % du gain assuré et si l'invalidité est partielle, la rente est diminuée. Le droit à la rente prend naissance dès qu'il est évalué que la continuation d'un traitement médical ne permettrait plus une amélioration de l'état de santé (art. 19 LAA).

Le gain assuré pour le calcul des rentes est constitué du salaire que l'assuré-e a gagné durant l'année

qui a précédé l'accident, au maximum 148 200.— par an (art. 22 OLAA).

## Calcul du taux d'invalidité :

Le taux d'invalidité représente une perte de gain exprimée en pourcentage. Il est calculé en se basant sur les revenus avec et sans invalidité. On compare le salaire gagné avant la survenance de l'accident et celui touché dans une nouvelle activité compatible avec l'atteinte à la santé qui a été causée par l'accident (art. 16 LPGA). S'il n'existe pas de revenu effectif, l'assurance peut se fonder sur des revenus de références déterminés par l'Office fédéral de la statistique. En dessous de 10 % d'invalidité, il n'existe pas de droit à une rente accident.

## Révision du droit à la rente accident :

Si l'état de santé de l'assuré-e se dégrade à cause de l'accident, et ce, pendant plus de 3 mois, le degré d'invalidité augmente. Si celui-ci augmente d'au moins 5 points de pourcentage (art. 17 LPGA), la rente doit être recalculée en fonc-

tion du nouveau degré d'invalidité. À l'inverse, la rente peut également être réduite ou supprimée si le degré d'invalidité se réduit d'au moins 5 points de pourcentage (art. 17 LPGA).

Dans ce cas de figure, il faut toujours garder à l'esprit que le taux d'invalidité est calculé en fonction du revenu, et non pas en fonction de la situation personnelle de l'assuré-e. Par exemple, si la personne change d'emploi et que son salaire augmente, elle doit annoncer son changement de revenus à l'assureur-accident qui peut supprimer le droit à la rente si le nouveau calcul d'invalidité détermine un taux en dessous de 10 %.

## Coordination des prestations AI AA :

Lors de la survenance d'un accident, il est possible que l'assurance invalidité entre également en ligne de compte, si le taux d'invalidité est d'au moins 40 % (art. 28 LAI). Dans ce cas, la rente de l'assurance accident doit être coordonnée à celle de l'AI pour que leur total ne dépasse pas 90 % du gain assuré (art. 20 al. 2 LAA).

## COMITÉ

# Plus d'argent pour le transport régional de voyageurs

**Michael Spahr.** Le comité SEV s'est réuni le 4 octobre. Il a, entre autres, discuté du congrès 2025 et voté sur le remplacement de l'ancienne chaudière à mazout du secrétariat central par une pompe à chaleur avec sonde géothermique associée à des panneaux solaires.

En premier lieu, le comité SEV a pris une décision importante concernant l'arrêté fédéral portant sur l'allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV). La Confédération propose pour les années 2026 à 2028 un crédit de 3,496 milliards de francs. Ce montant n'est pas assez élevé du point de vue du SEV. C'est pourquoi le SEV va demander au Conseil fédéral et au Parlement une hausse du crédit. À l'unanimité, il a choisi la variante demandant une hausse de crédit de 350 millions de francs, ce montant correspondant à celui proposé à l'origine par l'Office fédéral des transports.

L'UTP va, elle aussi, demander une hausse, mais de 210 millions de francs seulement. Elle est également d'avis que la proposition de la Confédération est trop modeste et selon ses calculs, 70 millions de francs supplémentaires par année seraient nécessaires pour financer de manière suffisante les indemnités du TRV. Selon les estimations de l'UTP, fondées sur des questions posées aux entreprises de

transport, les hypothèses du Conseil fédéral concernant l'évolution des coûts du TRV sont trop optimistes.

Dans ce secteur, il faut prévoir un financement de presque 4 milliards de francs si l'on veut être réaliste : cela correspond au montant demandé par le SEV. Comme l'UTP l'a montré dans sa récente prise de position, il faut s'attendre à une augmentation annuelle des coûts d'environ 6 %. En définitive, le potentiel d'économie et de priorisation pour la période 2026-2028 est bien plus restreint que ce qui était présumé par la Confédération parce que beaucoup de décisions ayant un effet sur les coûts ont déjà été prises. Un retour aux décisions des commanditaires, par exemple, pour les commandes de matériel roulant, n'est plus envisageable.

«La Confédération doit prendre au sérieux la volonté du peuple, soit l'encouragement du transfert du trafic de la route au rail dans tous les domaines», a déclaré Gilbert D'Alessandro. Il ne faut pas économiser sur les transports publics!

Il faut investir non seulement dans les transports publics, mais aussi dans la sécurité sociale. Le président SEV Matthias Hartwich s'est réjoui que le peuple suisse ait suivi la position des syndicats une deuxième fois cette année lors des votations. En disant non à la révision LPP, il a clairement affiché son vœu d'étendre le système des rentes au lieu de le démanteler.

## ENQUÊTE SEV

# « Notre objectif n'est pas encore atteint »

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Au printemps 2024, le SEV a mené une enquête dans toute la Suisse sur comment concilier vie privée et vie professionnelle en cas de travail dans les tours. Une première évaluation des résultats met en évidence que les entreprises de transport public ont déjà fait des démarches pour qu'il soit possible de concilier vie privée et professionnelle pour les personnes qui travaillent dans les tours. Il reste toutefois encore de gros obstacles à surmonter.**

En général, les personnes trouvent que leur employeur s'engage de manière positive en faveur de cette conciliation. Environ deux tiers des sondés indiquent que leur employeur considère ce thème comme important – voire très important. Les réponses données à la rubrique «La conciliation est difficile dans mon travail et ma vie privée en souffre» montrent que de grands efforts sont

encore nécessaires à ce propos. Tout de même, presque 60 % des personnes ont répondu à cette question avec «correspond parfaitement» ou «c'est vrai».

Pour les collègues qui sont favorables à un changement de travail, le résultat est encore plus net: environ 80 % d'entre eux-elles éprouvent des difficultés à concilier travail et vie privée. «Même si nous ne prenons en compte ici qu'un seul aspect, nous constatons un lien entre le manque de compatibilité et le désir de changer d'emploi», explique Sibylle Lustenberger, la nouvelle responsable de l'égalité au SEV depuis le 1<sup>er</sup> septembre.

«En tenant compte de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et des prochains départs à la retraite, un employeur attrayant fait bien de fournir des efforts supplémentaires dans ce sens». Il est important de relever ici que 95 % des sondés aiment – ou aiment beaucoup – leur travail. Pas étonnant qu'ils et elles s'identifient énormément avec leur profession et leur employeur.



La conciliation vie professionnelle et vie privée dans le cadre du travail dans les tours est complexe.

## Compatibilité et obligations familiales

Presque la moitié des personnes travaillant à temps partiel (moins de 100 %) ont déclaré qu'elles s'occupent régulièrement de jeunes membres de leur famille à côté du travail. Un peu plus de 15 % encadrent des membres âgés de la famille. Au total donc, un peu plus de 60 % des sondés prennent en charge des tâches d'encadrement, ce qui demande du temps et de l'organisation. Faire recours à des tiers nécessite de l'organisation et une certaine marge de manœuvre financière. Ces questions concernent notamment le travail dans les tours et c'est bien là que des solutions spécifiques sont nécessaires de toute urgence.

«Dans l'ensemble, nous avons constaté dans les réponses à l'enquête que les entreprises ont déjà pris des mesures pour faciliter la conciliation entre vie professionnelle et privée pour le travail dans les tours. En même temps, les résultats montrent aussi que nous n'avons pas encore atteint notre objectif», déclare Sibylle Lustenberger, qui va poursuivre l'évaluation de l'enquête

ces prochaines semaines. «J'espère que nous en tirerons encore des conclusions et en dégagerons éventuellement d'autres revendications», affirme-t-elle en conclusion.

## Qui a participé ?

654 personnes ont pris part à l'enquête. La génération «X» (1965–1979), à raison de 50%, et la génération «Y» (1980–1994), à raison de 31%, sont extrêmement bien représentées. 70 % des participants sont des hommes, 29 % des femmes et 1 % divers. Environ un tiers des collègues sont employé-es chez BLS et un tiers aux CFF.

Une majorité des sondés travaillent à plein temps ou à un taux élevé d'occupation de 80–95%. La majorité des participant-es font partie du personnel des trains, des locs et des bus. D'autres sont issu-es du secteur de la construction, de l'entretien et des ateliers, de même que des centrales de contrôle et de la gestion du personnel.

## CFF TRAFIC GRANDES LIGNES

# Berne compense partiellement les pertes Covid

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Le Conseil national et le Conseil des États se sont entendus lors de la session d'automne sur un apport en capital de 850 millions de francs pour les CFF, soit 300 millions de moins que ce qui avait été proposé par le Conseil fédéral. Cela ne permet de compenser que partiellement la perte de 1,15 milliard accumulée par les CFF durant les années de coronavirus, soit de 2020 à 2022, pour pouvoir maintenir le trafic grandes lignes.**

À l'origine, la Commission des finances du Conseil des États avait demandé, par le biais d'une motion, l'atténuation des pertes liées au coronavirus dans le trafic grands lignes, comme cela avait déjà été le cas pour le trafic régional commandé. Le Conseil fédéral a répondu à cette demande en proposant un apport en capital de 1,15 milliard. Le 11 décembre 2023, le Conseil national, en tant que conseil prioritaire, a donné son accord par une large majorité. Le 30 mai 2024, le Conseil des États a rejeté une proposition de la droite de réduire ce montant à 600 millions. Il manquait toutefois une voix pour obtenir la majorité de 24 voix nécessaire à la suppression du frein à l'endettement pour l'apport de 1,5 mil-

liard. Le 9 septembre, le Conseil national a insisté encore une fois mais de justesse sur un apport de 1,15 milliard. Mais le 11 septembre, le Conseil des États a décidé d'un montant de 850 millions.

### Compromis

La Présidente de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États Marianne Maret (Centre/VS) a motivé ce « compromis » en expliquant que les CFF s'étaient remis plus rapidement que prévu de cette crise, alors que la situation financière de la Confédération devenait de plus en plus critique. Les 850 millions correspondent en outre aux contributions de couverture que le trafic grandes lignes des CFF a dû verser au gestionnaire d'infrastructure dans les années 2020 à 2022. Le Conseil national s'est rallié sans discussion à ce compromis le 16 septembre dernier.

« Dans le contexte actuel du discours catastrophiste de la droite des économies à tout prix et l'annonce d'un programme d'austérité, il fallait s'attendre à ce que le Parlement réduise l'apport en capital », commente Simon Burgunder, coordinateur politique au SEV. « Si l'on considère les variantes mises en discussion, une réduction de 300 millions est relativement modeste. La solution actuelle représente un bon compromis "à la suisse". Cependant la dette des CFF reste



Pendant la pandémie, les CFF ont poursuivi l'exploitation du trafic grandes lignes sur mandat de la Confédération, malgré le déficit. Il est donc du devoir de celle-ci d'indemniser ces pertes.

considérable.» De plus, 300 millions représentent un montant assez peu important en comparaison de l'ensemble de la dette financière des CFF de 11,4 milliards selon le rapport de gestion au 31 décembre 2023.

L'enveloppe de 1,15 milliard proposée par le Conseil fédéral faisait partie d'un paquet équilibré négocié entre l'Administration fédérale et les CFF comportant diverses mesures pour garantir le financement des CFF. En font également partie les mesures d'économie des CFF. « Les CFF ont établi un programme d'économies de quelque 4,4 milliards de francs pour stabiliser la situation financière jusqu'en 2030. Le personnel est aussi concerné », explique Simon Burgunder.

### Les mesures d'économies pèsent déjà beaucoup pour le personnel

« Durant la pandémie les transports publics ont été reconnus comme étant un élément important du système. Le personnel CFF a veillé au bon fonctionnement de la mobilité. Il ne doit pas être maintenant victime d'autres mesures d'économie alors que, à la suite des pertes liées au Covid, il a déjà dû apporter sa contribution », poursuit Burgunder. La pression sur le personnel est maintenant déjà très grande et elle ne doit pas augmenter encore à cause de décisions politiques sur les finances », conclut Patrick Kummer.

### Limite pour les prêts de trésorerie

Le Conseil national et le Conseil des États se sont aussi mis d'accord durant la session d'automne sur une modification de la Loi sur les CFF concernant les prêts de la Confédération à l'attention des CFF. Au départ, le Conseil fédéral avait proposé que les CFF ne reçoivent de la Confédération des prêts de trésorerie que lorsque leurs dettes portant intérêt ne dépassent pas celles du dernier bouclage (2023). Dans le cas contraire, les CFF reçoivent de l'État seulement des prêts soumis au frein à l'endettement, qui doivent donc être décidés par le Parlement. Cela a été rejeté par le Conseil national le 9 septembre, parce qu'il craignait qu'avec une telle réglementation, les prêts soient octroyés au détriment d'autres tâches de la Confédération. En tant que compromis, le Conseil des États a demandé une définition plus flexible du niveau d'endettement représentant la limite jusqu'à laquelle les prêts de trésorerie sont rendus possibles. Le Conseil fédéral devra le spécifier dans ses objectifs stratégiques. Le Conseil national l'a accepté.

Le SEV attend du Conseil fédéral qu'il fixe une limite de l'endettement suffisamment haute afin d'éviter que l'exploitation ferroviaire et l'entretien de l'infrastructure soient financés par d'autres tâches de la Confédération et qu'ils deviennent le jouet de la politique financière.

### TOP-RECRUTEURS

## Vélo-rail et tir à l'arc



**SEV.** Le 18 septembre, les personnes qui ont recruté au moins huit nouveaux membres en 2023 ont été invitées par le SEV à participer à un événement spécial.

C'est à Laupen près de Berne que ces top-recruteurs et recruteuses se sont retrouvés le matin avec Matthias Hartwich - président SEV, Aroldo Cambi - administrateur des finances, Michael Spahr - responsable de la communication et Stefanie Fürst - secrétaire syndicale.

Par groupes de quatre, ils sont alors montés sur des vélo-rails. Ces engins se déplacent sur des rails standards, mais sont propulsés par la force musculaire. Ils ont emprunté une voie ferrée désaffectée le long d'un cours d'eau renaturé jusqu'au terminus appelé

« Witteberg », à proximité de la gare de Gümnen. À travers un beau paysage, les tops recruteurs et recruteuses ont pédalé sur les vélo-rails avec la même énergie que celle qu'ils ont déployée tout au long de l'année pour convaincre leurs collègues des avantages qu'offre une adhésion au SEV!

Parvenus à destination, un nouveau défi les attendait : le tir à l'arc. Certains ont montré un talent naturel et ont rapidement atteint la barre des vingt points.

Après le tir à l'arc, tout le groupe s'est restauré à midi et a dégusté des grillades et salades avec de délicieuses boissons. La digestion s'est faite lors du retour à Laupen, naturellement en pédalant à nouveau vigoureusement sur les vélo-rails.

## Du parapluie au polo, du sac bandoulière au couteau de poche...



Dans notre boutique en ligne, tu trouveras de nombreux articles SEV sympas.

**NOUVEAUX:** tu peux payer tes commandes par carte de crédit, PostFinance et Twint.



[www.sev-online.ch/shop](http://www.sev-online.ch/shop)

## 20 ANS DE SEV

# M. Infra CFF prend sa retraite

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Le 1<sup>er</sup> septembre, le secrétaire syndical SEV Urs Huber a remis le dossier CFF Infrastructure à Michael Buletti après l'avoir traité durant exactement vingt années, soit dès son entrée au SEV. Depuis 2008, il est en le responsable. Avant son départ à la retraite officiel à la fin de l'année, Urs Huber fait la rétrospective des nombreux aspects de son travail au SEV.

## Comment es-tu arrivé au SEV en 2004 ?

Après vingt-quatre ans à La Poste, j'avais besoin d'un changement et j'ai donné mon congé. J'ai fait en quelque sorte un saut dans le vide car je n'avais pas de « papiers » établissant mes compétences. Dans toutes les entreprises de monopole c'était comme ça à l'époque. J'ai alors travaillé à la vente, dans le service des voyageurs, en tant que chef de bureau dans un centre de tri, formateur d'apprenants, responsable du personnel, chef d'équipe au centre postal de Däniken et responsable d'offices postaux. Un collègue du Grand conseil, qui était aussi mécanicien de locs, a appris que j'avais donné mon congé. Une fois, lorsque je suis descendu du train à Dulliken, il m'a donné le journal du SEV depuis sa loc et m'a dit : « Il y a un poste pour toi là-dedans ! » J'ai appelé Ernst Leuenberger qui était alors président pour demander si cela valait la peine que je présente ma candidature. Il a d'abord voulu savoir durant une demi-heure pourquoi je m'en allais de La Poste. Pour lui, j'étais sûrement un peu trop imprégné du géant jaune... Et puis j'ai reçu le poste à 80% qui était mis au concours.

## As-tu été dès le départ impliqué dans le dossier CFF Infrastructure ?

Oui, mais les quatre premières années, je me suis concentré sur le domaine de l'exploitation, jusqu'à ce que Manuel Avallone devienne vice-président en 2008. Ensuite, j'ai pris la responsabilité de tous les domaines de la division. Durant les premières années, j'étais de plus responsable de l'encadrement des sections de plusieurs compagnies en Suisse centrale : Zentralbahn (ZB), la Compagnie maritime du lac des Quatre-Cantons, les transports du canton de Zoug, et Auto AG Schwyz. J'avais partout de très bons contacts avec les collègues de la surface. Pendant plusieurs années j'étais ainsi actif dans quatre branches différentes. Au Zentralbahn, le dossier était particulièrement intéressant.

## Pourquoi ?

Cette entreprise a tout juste vu le jour lorsque je suis entré en fonction. Elle a résulté d'une fusion entre les 200 employés de la ligne CFF du Brünig et 100 autres personnes du « chemin de fer privé » Lucerne-Stans-Engelberg. Les négociations CCT étaient extrêmement difficiles. De l'autre côté de la table, nous avions une direction venant de l'extérieur qui n'avait pas encore compris le monde ferroviaire. Par chance, de notre côté, il y avait aussi de « fortes têtes ». Le paroxysme fut une séance d'information lors de laquelle le directeur voulait informer son personnel. Celui-ci a tout de suite fait appel au SEV : nous ne voulons pas l'entendre ! Pour cette raison, le SEV a lancé une pétition qui a été signée par presque tous les 300 employés à l'insu de la direction. Le contenu était le suivant : nous ne sommes pas d'accord avec la manière dont est traité le personnel. Deux séances d'info du ZB étaient prévues et, à la première, 200 personnes sont venues. Lorsque le directeur a voulu prendre la parole, un participant a levé la main et est allé devant pour remettre au directeur la pétition intitulée « Pas ainsi ! ». Sur ce, tout le monde s'est levé et a quitté la salle. Dans un restaurant tout proche, nous avions réservé une table pour ces gens. Par la suite, j'ai négocié la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> CCT tout seul. J'ai eu le sentiment que les choses avaient finalement bien tourné pour le ZB.



Juin 2018 : inventeur de la carte ballon au CEO des CFF qui était en congé sabbatique lors des négociations de la CCT et qui voulait réduire la durée de la prime de fidélité des collaborateurs.

## Quels furent tes dossiers les plus difficiles ?

La suppression de postes à la gare de triage de Bienne en 2005 fut très dure. CFF Cargo a alors réduit drastiquement les effectifs dans le trafic par wagons complets et en conséquence, à la gare de triage de Bienne, sur 100 personnes, 60 ont perdu leur poste. À cette époque, le SEV était informé de ce genre de décisions seulement après qu'elles avaient été prises. La procédure d'orientation avec un mois de délai pour amener les objections et revendications a vu le jour seulement après la grève de Bellinzzone en 2008. À la gare de triage de Bienne nous avons fait une demi-heure de débrayage pour tenir une assemblée du personnel, puis d'autres assemblées de protestation, mais nous n'avons pas pu éviter le démantèlement. Sur les 100 personnes, chacune espérait être parmi les 40 qui pourraient conserver leur poste. C'était très difficile à vivre. Bien sûr, grâce au contrat social, personne ne s'est retrouvé sans emploi. La question était : que va-t-on faire de tout ce personnel de manœuvre ? Il y a eu des collègues qui n'ont pas supporté la situation au Centre du marché du travail. Certains sont même partis avec un dédommagement et ont retiré leur caisse de pensions pour ouvrir un bistrot contre l'avis des conseillers des CFF. Un employé de manœuvre qui devient subitement tenancier de bistrot, on n'avait jamais vu cela il y a vingt ans. Quelques années plus tard, la gare de triage de Bienne a été attribuée complètement à la division Infrastructure, tout comme les gares de triage de Rotkreuz, Olten et Däniken.

Beaucoup de postes ont été également perdus durant toutes ces années à cause de l'automatisation des gares, mais sur une période plus longue. La migration des centres de télécommunication vers les cinq centres d'exploitation pour gérer tout le périmètre national, incluant Spiez pour BLS, a été difficile. Pour atténuer les conséquences nous avons négocié des conditions transitoires.

## Comment as-tu vécu le « magnat des réorganisations » Philippe Gauderon ?

Lorsqu'il était chef de la division Infrastructure, Philippe Gauderon a veillé à ce que les CFF reçoivent suffisamment d'argent de la Confédération pour assurer l'entretien, en démontrant la nécessité d'agir à cet endroit. Cependant, à peine est-il arrivé à l'Infrastructure en 2009 qu'il a voulu complètement la réorganiser avec son « Infra 2014 ». Simultanément, avec « Best Infra Overhead », il a voulu supprimer 350 postes. « Overhead » était un titre qui portait à confusion. Ce fut mon plus grand succès durant mes vingt années au SEV : avoir pu forcer la direction à ouvrir les yeux sur le fait que cela ne pouvait pas être fait ainsi. Ils ont dû nous démontrer combien de postes devaient être supprimés pour chaque secteur et pourquoi. Cela additionné au

décalage dans le temps (avec la fluctuation naturelle et les départs à la retraite) a abouti au fait que sur les 350 personnes, « seules » 70 ont concrètement perdu leur poste.

Toutefois, l'année record des réorganisations a été l'année 2016 avec 19 procédures lancées. La réduction simultanément de 75 postes de chef-fes circulation des trains dans les centres d'exploitation et de 50 postes dans l'Intervention a été particulièrement problématique. Les constantes réorganisations sont dures à gérer aussi pour les chefs car ils doivent alors s'occuper de beaucoup de choses en plus de leurs tâches habituelles. « On devrait nous laisser faire notre travail ! » m'ont dit beaucoup alors, et je l'entends encore.

## Tu étais aussi le « Mister Valida et Priora » du SEV, donc en charge du dossier sur ces modèles de retraite anticipée qui ont été créés avec la CCT 2015...

Oui, cela s'est fait ainsi car lors de négociations de l'époque je me suis plongé en détails dans cette question. Entretemps, il a été possible pour plus de 1000 collègues de partir à la retraite anticipée avec Valida. Priora était une trouvaille et une revendication du SEV, beaucoup l'oublie.

## En 2011, les CFF ont introduit le très controversé système salarial Toco : quelles en ont été les répercussions ?

Pour la division Infrastructure, Toco fut une catastrophe car près de 50% du personnel se retrouvait dans une position plus basse. Les plus mal lotis furent les chef-fes circulation des trains. Nous avons obtenu qu'un modèle de carrière soit développé afin que ces gens puissent, d'une manière ou d'une autre, de nouveau parvenir au ni-

veau d'exigences H. Après coup, cela a été allié à des exigences supplémentaires. Durant les treize dernières années, je me suis battu pour que les professions des centres d'exploitation reçoivent de meilleurs salaires, de même que toutes les professions techniques et de la construction qui souffrent depuis longtemps de sous-effectifs : aux lignes de contact, dans les installations de sécurité, pour les chef-fes de projet, les ingénieurs et beaucoup d'autres. On trouve aujourd'hui une grande partie de ces professions aussi dans le privé et là, les salaires sont plus élevés. Malgré tout, il y a encore des supérieurs hiérarchiques qui prétendent que leurs gens peuvent être contents d'avoir un poste aux CFF.

De manière générale, il est de plus en plus difficile de trouver du personnel qualifié avec le savoir-faire nécessaire pour du travail par équipes ou du travail de piquet. Cette année, les problèmes de sous-effectif ont même amené la fermeture de divers sites : Intervention Brugg et SA (Installations de sécurité et systèmes de contrôle des trains) Innen Bülach. Une autre erreur majeure de mon point de vue est que les 2<sup>e</sup> fonctions ne sont pas récompensées. Par exemple : monteur de lignes de contact : F ; mécanicien B 100 : F ; monteur de lignes de contact qui fait aussi le B 100 : F. Ce n'est pas juste. De toute façon, j'ai l'impression que dans l'entreprise il y a plusieurs ligues et que le personnel de CFF Infrastructure n'est pas dans la ligue A. Au moins, en 2019 le SEV est parvenu à obtenir pour plus de 300 B 100 une allocation adaptée au marché de 3000 francs par année. Cependant les B 100 de l'Intervention ne l'ont pas reçue et on les a consolés en leur promettant un modèle de carrière qui devrait leur apporter quelque chose, espérons-le.

Un autre succès du SEV est qu'après toute une série d'accidents graves dans le domaine des chantiers, nous sommes parvenus à convaincre la direction d'Infra d'élaborer des mesures pour plus de sécurité dans le cadre de sept groupes de travail. Tout n'est pas gagné. Je suis particulièrement sceptique concernant la surveillance des tiers qui fournissent des prestations CFF.

## Comment le SEV s'est-il développé ?

Lorsque je suis arrivé au SEV il y a vingt ans, nous étions beaucoup plus centralisés : à Zurich il n'y avait qu'un secrétaire régional, de même qu'à Lausanne, et à Saint-Gall un poste à mi-temps, ainsi qu'à Coire. Grâce à l'extension des secrétariats régionaux, le SEV est maintenant beaucoup plus présent dans la surface. À Olten, le secrétariat régional a été ouvert en 2017. Mais les 3000 employés CFF qui travaillent à Olten sont sous-représentés, il faudrait là aussi encore une extension. Encore une chose : un accord doit se respecter, cela vaut pour les deux parties. Mais aux CFF, il y a toujours des spécialistes qui, soudain, trouvent une interprétation toute personnelle... et c'est dans ces moments-là que la face sombre de Urs Huber a surgi.

## Retraite active

Urs Huber (63) a grandi à Obergösgen (SO) où il vit avec sa femme. À l'âge de 15 ans déjà, il était luttait contre la construction de la centrale atomique à côté de chez lui. Il est parti six semaines au Nicaragua pour construire des puits. En 1985, il a adhéré au PS, est devenu conseiller communal et membre du Grand conseil (dès 1989 ; il se représente en 2025). Pendant de nombreuses années il a présidé le comité du 1<sup>er</sup> Mai à Olten. Ses mandats actuels : président du PS d'Obergösgen, membre de la direction du PS Soleure, du conseil du parti du PSS, du comité de Caritas (SO), du comité du conseil en cas d'endettement (AG-SO). Il est président de l'association Step4 (formation professionnelle pour jeunes sans place d'apprentissage), et dans l'association de personnel cantonale (SO). Il est président des cantonniers et membre du comité de direction. Ses hobbies : participer à des fêtes et les organiser, randonnée et lecture.



Ouverture du secrétariat régional d'Olten.

## TRANSPORTS LAUSANNOIS

# Les chauffeurs tl sont à bout

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Bus bondés ou carrément supprimés sur la ligne 1 des tl, le mécontentement se lit jusque dans «Lausanne-Cités». L'entreprise reconnaît le problème, mais peine à donner une explication globale. Les facteurs sont multiples pour expliquer cette situation catastrophique avec des chauffeurs à bout: pénurie des effectifs à la conduite, mais aussi aux ateliers, taux d'absentéisme de 8,9% à la conduite et presque 8% pour les autres secteurs selon les derniers chiffres disponibles en avril 2024, fatigue accumulée, grandes amplitudes, manque d'anticipation et de coordination. État des lieux avec Manuel José Antunes de Lima, président de la section SEV-tl.**

Dans son édition du 19 septembre, l'hebdomadaire gratuit lausannois *Lausanne Cités* relayait le ras-le-bol des usagers-es de la ligne 1 des Transports publics de la région lausannoise (tl). Horaires rarement garantis, bus bondés ou régulièrement supprimés, cadences non respectées. Parmi les explications données par la direction figuraient l'absence de conducteurs, l'indisponibilité d'un véhicule, les travaux et les conditions de circulation. Les tl évoquent un niveau d'effectif plus faible que planifié lié à des départs, un nombre d'échecs et d'abandons en cours de formation plus élevé, un absentéisme plus important que l'année dernière, y compris pour le personnel hors conduite.

Tout cela est exact, mais les causes elles-mêmes ne sont pas expliquées. Pour cela, il aurait fallu demander aux chauffeurs ce qui se ca-

chait derrière ces indisponibilités. C'est ce que nous avons fait en nous entretenant avec Manuel José Antunes de Lima, président de la section SEV-tl.

## Comment se sentent tes collègues de la conduite aux tl?

**José:** Il y a une grosse fatigue générale. Beaucoup sont à bout, les conditions se dégradent. Il y a une forte pression sur les collègues.

## D'où vient-elle?

Je te donne un exemple: l'état des routes se dégrade avec des travaux permanents qui nous mettent en retard par rapport à l'horaire. Il y en a sur pratiquement toutes les lignes. Certaines interventions ne sont pas anticipées ou les dates ont changé. Il y a des déviations et des changements d'arrêt. À la Borde, en pleine heure de pointe, les ouvriers se mettent au milieu avec la machine et c'est impossible de passer. Ça provoque du retard. Les horaires ne sont pas adaptés et cela crée de l'énerverment parmi les usagers. C'est un stress permanent qui pèse à la longue sur le personnel de conduite. Ça fatigue énormément.

## Il y a donc un manque d'anticipation?

On a le sentiment que c'est le cas, oui, et qu'il y a une carence de moyens concernant les chantiers, les modifications de lignes et les horaires. Il n'y a pas suffisamment d'anticipation non plus sur les départs à la retraite, le fait que les nouveaux ne vont pas au bout de leur formation, que nos collègues peuvent tomber malade et qu'il faut des collaborateurs supplémentaires quand vous décidez de prolonger la ligne 3 jusqu'au Mont-sur-Lausanne, par exemple.



Le 19 septembre, le SEV a remis une pétition contre le «plan mobilité» qui a exacerbé les tensions auprès du personnel tl.

## D'où vient cette accumulation?

La conduite demande beaucoup de concentration et de résistance à la pression des horaires. Avec les absents ou la carence de chauffeurs, cela se répercute sur ceux qui roulent. On les fait tourner comme des hélices pour colmater le manque de véhicules ou assurer les tranches que les autres auraient dû faire. Ils roulent plus longtemps sur trois tranches avec des amplitudes de plus de dix heures et demie. Tu commences par exemple à 5 h du matin et tu finis à 17 h. Certains tombent à leur tour malade ou partent. C'est un cercle vicieux.

## Pour casser ce cercle, ne faudrait-il pas engager plus de chauffeurs?

Oui bien sûr. La direction a, du reste, déjà communiqué à l'interne sa volonté de renforcer les recrutements au second semestre 2024 et en 2025. Au total, plus de 200 engagements en deux ans sont prévus. On ne peut que s'en réjouir. Le problème, c'est que si l'on ne change pas les conditions de travail, ils ne vont pas rester. C'est du moins ce qui s'est passé jusqu'ici. On leur a vendu d'excellentes conditions à leur engagement, ce qui ne correspond pas à la réalité avec ces grandes amplitudes et les horaires. Les arrivées ne colmatent pas les départs de ceux qui conduisent depuis des années.

## La pénurie sévit-elle aussi ailleurs?

En effet, les ateliers et les autres secteurs sont également touchés. De plus en plus de bus ne sont plus disponibles le matin parce qu'ils sont encore en réparation. Cela touche facilement entre 5 à 20 véhicules par jour. Cela crée de la grogne parmi les usagers-es. Pour d'autres véhicules, ils roulent, mais il faut remettre les perches ma-

nuellement parce que la pièce manque pour réparer le mécanisme automatique.

## Quelle serait alors la solution?

Il faut à la fois davantage d'engagements pour résoudre cette pénurie, mais surtout améliorer les conditions de travail pour que les nouveaux et les anciens aient envie de rester aux tl. C'est ce que nous demandons dans notre pétition «Pour des conditions de travail améliorées et attractives et une qualité de vie préservée! Contre une dégradation des conditions de travail!» déposée le 30 avril et signée par près de 500 collègues. C'est ce que nous allons défendre avec détermination lors du renouvellement de la CCT. La question du temps de travail fait du reste partie du prochain point qui sera discuté à la séance de négociation CCT. La direction doit être à l'écoute de nos demandes d'amélioration sur cette question cruciale.

## Pétition: 590 signatures

Le 19 septembre (photo), le SEV a remis une pétition aux tl concernant le «plan mobilité» annoncé par la direction en date du 25 juin qui a recueilli 590 signatures de collègues. Cette pétition demande la suspension de ce plan mobilité et une négociation avec le syndicat SEV sur le contenu qui ne doit pas avoir d'impacts négatifs sur le pouvoir d'achat du personnel.

Le problème du plan, c'est qu'il n'a fait l'objet d'aucune négociation et que ce serait au personnel désormais de passer à la caisse! Le SEV attend une réponse de la direction des tl qui sera suivie de près par la base qui se prononcera sur la suite à donner. ysa

## SOUS-FÉDÉRATION ZPV

# Conférence des présidents ZPV

**Service de presse ZPV.** Une fois par année, les président-es de section CFF de la ZPV se rencontrent lors de la conférence des présidents, cette année le 25 septembre. Après les salutations du président central Ralph Kessler, le premier point fort était le recrutement des membres et ce que les sections entreprennent pour cela. Bien que nous ayons fait des progrès en matière de recrutement en comparaison des deux dernières années, nous ne parvenons pas à maintenir notre effectif. Toutes les idées sont les bienvenues pour recruter de nouveaux membres en 2025.

Un échange intéressant a eu lieu à ce propos dans des groupes de travail. Beaucoup de bonnes idées ont été présentées, vous pouvez vous réjouir d'actions de recrutement sympas pour l'année prochaine. Le deuxième point fort, présenté par notre secrétaire centrale Susanne Kratzer, concernait la manière dont on se représentait à

l'avenir les événements avec les membres (qui remplaceront les assemblées régionales). Jusqu'à la fin de cette année, on tiendra, comme le veut la tradition, des assemblées régionales. Avec les nouvelles structures ZPV, on va rechercher de nouvelles voies. Pour les sections du RhB cependant, les assemblées restent pratiquement inchangées vu leurs structures. Dès 2025, il y aura parmi les sections CFF un grand événement annuel pour tous les membres ZPV, la différence étant que des (encore) non-membres seront également invités à participer en cas d'intérêt. Plusieurs sections pourront se mettre ensemble pour l'organisation et des membres motivés pourront aussi y participer même s'ils ne sont pas actifs dans un comité de section. Un événement de membres contiendra une partie syndicale et une deuxième partie qui pourra être structurée individuellement. L'objectif

étant que ces événements se déroulent chaque année dans une autre partie du pays. Nous sommes curieux de voir ce que donnera le premier événement. Après cela, Ralph Kessler a informé des communications de la ZPV. Il y a eu des discussions intensives concernant le développement de notre profil professionnel et l'harmonisation des BAR (réglementation sectorielle de la durée du travail). À ce propos, nous avons tous le même avis: la CCT et les BAR doivent rester liés.

Dans le prochain point à l'ordre du jour, René Furrer, président de la CoPe surface AC, a informé sur la 2<sup>e</sup> phase de test du processus de départ axé sur la clientèle (KOA). Il est intégré dans le projet et participe aux courses de test. Pendant les courses de test, l'équipe de projet composée de deux personnes de l'assistance clientèle et d'une personne du personnel des locs est en route avec le personnel titulaire.

Elle ne se concentre pas seulement sur le nouveau processus de départ, mais participe activement aux contrôles parce que dans le travail au quotidien, tout doit fonctionner en même temps et chaque activité influence l'autre. Le personnel titulaire vient à l'encontre de l'équipe de projet avec grand intérêt, est très ouvert et pose beaucoup de questions sur le processus. Régulièrement, lors des courses de test, l'équipe de projet est accompagnée par des gens de la direction et d'un collaborateur de Human Factory. Lors de la prochaine étape, la direction générale du projet va décider comment continuer. La CoPe surface AC devra aussi prendre position. Les tests se font jusqu'à présent seulement avec les RABE 512 et les duplex TGL.

De grands points d'interrogation concernent les véhicules étrangers, les ICN, les trains de 400 m de long, etc. Il est important de préciser que le pro-

cessus de départ adapté n'est pas remis en question dans ce projet, c'est uniquement le processus standard qui est testé.

À la fin de la conférence, les rapports des sections ont été mis en discussion. Le thème principal était très clairement les nombreuses prestations ZK, aussi en relation avec les sous-effectifs qui pèsent énormément sur les assistant-es clientèle. S'ajoute à cela le fait qu'actuellement il y a beaucoup de voyageurs et de groupes qui voyagent, et on n'arrive pas à s'occuper convenablement de tout le monde. À beaucoup d'endroits, il faut aussi encadrer le personnel en formation. Étant donné que les formations sont tout le temps en mutation, il faut garder un œil attentif là-dessus. Il y a eu un bon échange sur ce thème et d'autres. Nous avons pris note des diverses demandes et les transmettrons aux endroits concernés.

## SOUS-FÉDÉRATION TS, COMITÉ CENTRAL

## Nos membres recrutent

**Service de presse SEV-TS.** Le comité central (CC) s'est réuni les 23 et 24 septembre 2024 à Stoos. Les thèmes principaux étaient les problèmes actuels dans les diverses unités d'affaires, le budget 2025 et le recrutement des membres chez TS.

## Unités d'affaires

Dans le centre de réparation de Zurich Altstetten, le modèle de temps de travail avec des horaires flexibles a été changé en un modèle par équipes avec des tours. De ce fait, la productivité a baissé, dans un premier temps, parce que le personnel n'a pas très bien vécu ce changement. La situation a été reconnue par la direction et, en conséquence, la longueur des tours a été adaptée.

Dans la région TS-Romandie, Sylvian Sahli a été élu président. Son prédécesseur Bruno Ryf reste membre du comité. Nous félicitons Sylvian Sahli pour sa nomination et lui souhaitons beaucoup de succès dans l'exercice de cette nouvelle fonction.

Lundi 10 juin, les CFF ont informé de leur volonté de supprimer la plateforme des ateliers de Bellinzona, car selon eux, « les objectifs étaient atteints ». Presque simultanément, on a appris que la construction du nouvel atelier à Arbedo-Castione était stoppée par un recours. L'entreprise de construction impliquée dans ces travaux a déposé un recours qui est actuellement exami-

né par le Tribunal administratif fédéral. Justement dans une telle phase difficile, l'importance et la poursuite de la plate-forme sont d'une importance capitale.

Sur certains sites, lors de divers travaux l'allocation pour travaux pénibles a été supprimée unilatéralement par la direction. Cette manière d'agir de la direction ne respecte pas les règles du partenariat social. Ce règlement sur l'allocation pour travaux pénibles a été négocié par les deux parties et des modifications ne peuvent être faites qu'ensemble également. Nous allons suivre de près cette situation dans les sites concernés.

Avec l'introduction du projet « Compass » chez Facility management, le service de piquet a été externalisé vers les entreprises Bouygues et EQUANS. En cas de dérangement pendant la nuit, le personnel de CFF Facility reçoit un appel pour y remédier mais en fait ce sont les entreprises mentionnées qui devraient s'en charger. Nous sommes intervenus auprès de la direction Immobilier afin de trouver une solution.

Au service des bagages, il y a sur tous les sites un grand manque de personnel qui, souvent, est compensé par du personnel temporaire. Une fois de plus, nous constatons que dans tous les domaines, avec le système salarial rigide des CFF, les salaires versés sont plus bas que ce qui se pratique sur le marché. Pour

cette raison, il est très difficile de recruter de nouveaux effectifs.

## Budget 2025

Notre caissier central Bruno Senn a présenté déjà lors du CC du 8 mars 2024 le budget 2025 en tant qu'information préalable, avec un mandat clair à l'attention du CC de se faire des réflexions pour la séance CC de ce jour sur la manière de parer au déficit par des mesures d'économies. En effet, depuis 2021, les comptes annuels sont bouclés chaque année avec un déficit. Les diverses possibilités d'économiser ont été présentées et discutées. Pour nous, il était important de décider de mesures d'économies qui ne provoqueraient pas une moins bonne qualité de notre travail syndical. Le CC a décidé de réaliser des économies en son sein. Nous allons ainsi réduire la séance de deux jours du CC à l'automne à une seule journée, avec arrivée la veille. Par cette mesure, nous pouvons déjà réduire passablement le déficit. Un autre point convenu est d'intensifier le recrutement des membres dans les régions afin d'augmenter les recettes issues des cotisations de membres.

## Mutations et recrutement

La sous-fédération SEV-TS affiche selon des statistiques d'août un effectif des membres atteignant à nouveau 2077 personnes. En janvier, il était de 2037 seulement. En 2025, TS prévoit d'organiser des actions de recrutement sur huit sites afin de maintenir l'effectif, voire de le dépasser. Pour pouvoir atteindre cet objectif, nous avons besoin de tout le monde. Tous les membres TS sont appelés à appliquer le mot d'ordre « les membres recrutent les membres »!

## RPV GENÈVE ET TS ROMANDIE

## Grills et convivialité syndicale



**Yves Sancey.** Le 11 septembre, la RPV Genève organisait des grillades pour les collègues qui ont apprécié l'action et sont venus en nombre.

Le 18 septembre (photo du bas),

c'était au tour de TS Romandie de tenir sa traditionnelle grillade où environ 150 collègues des Ateliers CFF d'Yverdon sont venus partager ce moment de convivialité et de rencontre syndicale.



PUBLICITÉ

# Investir et obtenir une prime pouvant atteindre 1 000 CHF

Offre spéciale pour les membres de SEV!  
cler.ch/sev

Investissez dans notre Solution de placement\* et bénéficiez des avantages d'une gestion de fortune et de notre longue compétence en matière de placement. Choisissez parmi quatre stratégies de placement durable et profitez des opportunités de rendement sur les marchés financiers.

Vous avez droit à la prime pendant deux ans à compter de l'ouverture de la Solution de placement et d'un investissement de 10 000 CHF. Vous obtenez une prime de 10% sur les versements supplémentaires, au maximum 500 CHF par an. La prime est investie automatiquement dans votre Solution de placement. cler.ch/sev

\* Les indications concernant la Solution de placement revêtent uniquement une visée publicitaire. La Solution de placement Banque Cler constitue un fonds stratégique avec divers compartiments. Pour le prospectus et les Documents d'Informations Clés, nous renvoyons à cler.ch

Il est temps de parler d'argent.

Bank  
Banque  
Banca

**CLER**



## SOUS-FÉDÉRATION ZPV - COMITÉ CENTRAL

## Défis importants et constants

**Service de presse ZPV.** Malgré l'été et la période de vacances, les défis à relever sont toujours importants. Concernant l'effectif des membres, nous ressentons actuellement très fortement les changements auxquels notre profession est confrontée. Beaucoup choisissent une autre activité, certains quittent l'entreprise. Par conséquent, beaucoup de nouveaux collaborateurs sont formés. C'est sur ces personnes que nous devons concentrer nos efforts de recrutement. Il est extrêmement important de pouvoir discuter avec elles de ce que le SEV et la ZPV entreprennent pour la protection des membres, ainsi que des avantages d'un sociétariat au SEV. Nous avons là une chance de pouvoir renforcer le SEV et de lui donner une place forte de partenaire social et de négociations. Les prochaines actions de recrutement se déroulent aux dates suivantes : 12,09 action de distribution de pommes et de thé glacé au RhB à Coire, 14,10 action raclette à Brigue, 06,12 action de distribution de marrons chauds à Zurich.

Les sous-effectifs, l'évolution salariale et les salaires initiaux lors des secondes formations et en fin de formation, les consultations en cas de changements de tours, les améliorations pour le personnel FQ, le nouveau processus de départ, IPP, le non-octroi des FIP dans certains pays sont parmi les nombreux thèmes que nous avons à traiter. Au sujet des changements de tours, nous constatons que les choses fonctionnent dans certains cas, mais dans d'autres non. Est-il vraiment nécessaire de faire encore une fois appel à l'OFT pour que les procédés convenus soient respectés ?

Comme cela a été dit, les CFF ont

décidé d'étendre la compensation des roulis sur les duplex TGL afin d'améliorer le confort de roulement de ces véhicules. Est-ce qu'au cours de cette même étape, on pourra régler le problème des odeurs émises par les toilettes ? Nous l'espérons fortement ! Concernant IPP, on a été informé du planning d'introduction du programme IVU.rail. Selon l'avancée actuelle, IVU.rail doit être introduit au changement d'horaire de décembre 2029 chez KBC, il remplacera le programme SOPRE.

Les sections rapportent entre autres qu'actuellement beaucoup d'annonces ESQ sont refusées, souvent avec des motifs peu acceptables. Par conséquent beaucoup de collègues renoncent à faire ces annonces. On ne se sent pas pris au sérieux dans notre effort pour obtenir des améliorations sur le plan de la sécurité du personnel d'accompagnement des trains et de la clientèle, et du bien-être en général dans les trains. Il faut ici beaucoup plus de sensibilité de la part des chefs d'équipe chargés de faire suivre ces annonces ESQ. De manière intéressante, l'outil ESQ a aussi subi discrètement une modification, et certains points d'annonce comme la migration ont été retirés sans mot dire. Apparemment, pour les CFF, il y a trop d'annonces pour lesquelles on sait que la situation est devenue ingérable, surtout en ce qui concerne l'axe sud-nord.

La commission de jeunesse se fait beaucoup de réflexions sur la manière dont on pourrait mieux intégrer les jeunes membres. L'objectif est de donner plus de mandats aux jeunes pour les faire participer à la structure de leur avenir. La ZPV RhB cherche toujours des membres pour

son comité. Elle s'efforce de trouver de bonnes solutions pour la relève, pour remplacer les personnes qui partent. Les sections ZPV du RhB ont une grande activité avec leurs jeunes et sont exemplaires en matière de recrutement. La CoPe surface KB rapporte que dans les duplex TGL, des mains courantes sont installées pour monter les escaliers et traverser les voitures. Il y a de grands problèmes avec le nouvel outil de contrôle pour les assistants clientèle ELAZ pour scanner les codes QR, comme cela a déjà été signalé par les personnes qui ont fait des tests, et cela a maintenant été constaté. Le team ELAZ recherche des solutions avec le team informatique et Samsung. Durant la 1re phase de test du processus de départ orienté vers la clientèle (KoA), on a effectué plusieurs trajets et un team KoA a testé le processus de départ parallèlement à un team régulier d'assistance clientèle. Dans la 2e phase de test dès septembre, l'app sera testée par le team KoA pendant que le team régulier d'assistance clientèle se concentrera sur la garantie des recettes. Lors du projet pilote à ce sujet, dans la prochaine phase, des teams traitant des points principaux seront en route sur divers sites du trafic régional et du trafic grandes lignes. Cela signifie que moins de tours K pourront être effectués. La garantie des recettes ne peut fonctionner qu'avec des postes supplémentaires. Du cercle de sécurité national on apprend combien il est important pour les trains critiques de remplir le formulaire d'enquête enregistré dans le Tip 2 sur l'accompagnement par du personnel de sécurité. Tout le personnel a reçu un rapport détaillé.

Les préparatifs pour les assemblées régionales commencent déjà, voici les dates : 19.11.2024 AR Ouest à Brigue, 21.11.2024 AR Centre au Tessin, 26.11.2024 AR Est dans la région Zurich-Schaffhouse et 27.11.2024 AR RhB à Coire. Les sections organisatrices se réjouissent d'ores et déjà des nombreux participants. Les assemblées régionales se dérouleront cette année pour la dernière fois sous cette forme, vu les nouvelles structures de la ZPV.

## EURO-RASSEMBLEMENT

## Stop sous-traitance!



**ETF.** Plus de 700 travailleurs se sont rassemblés le 18 septembre devant le Parlement européen à Strasbourg, en France, pour demander aux institutions européennes de prendre des mesures urgentes pour mettre un terme à l'exploitation dans les chaînes de sous-traitance et l'intermédiation du travail. Des centaines de travailleurs des transports ont participé avec leurs syndicats, venus de toute l'Europe, pour envoyer un message clair à la nouvelle Commission européenne.

L'action européenne organisée par l'ETF (Fédération européenne des travailleurs du transport), la FETBB (bâtiment et bois) et l'EF-FAT (alimentation, agriculture et tourisme), unissent leurs forces pour exiger une initiative contraignante de l'UE visant à limiter la sous-traitance et à réglementer l'intermédiation du travail, y compris l'interdiction des agences de détachement, et à renforcer la fréquence et l'efficacité des inspections du travail.



## PV GENÈVE

## Merci Mesdames pour ces heureux moments!

**Comité PV Genève.** Parce que leur compagnon de vie n'est plus là ou parce qu'elles ont échappé au mariage, les dames seules de la section étaient invitées à se retrouver le

24 septembre à l'UOG.

Jojo et Angèle leur ont servi café, thé et pâtisseries. Les hommes du comité donnaient la main. De petits sandwiches maison sont aussi arri-

vés sur les tables. Avec un verre de vin de nos coteaux, le temps a passé trop vite. Et nous ne vous rapporterons rien de ce que ces dames se sont dit !



## PV BIENNE

## Infos de première main

**Robert Drewes (trad. P von Ballmoos).** Roland Schwager ZP-PV, notre conférencier invité du jour, a remis en question de manière critique la loi sur la protection des données introduite le 1er septembre 2023. La mise en œuvre de cette loi a entraîné de grandes charges administratives et des incertitudes dans son application. Roland nous a également fourni des informations de fond sur l'évolution des primes d'assurance maladie, l'intégration de l'AG FVP dans le SwissPass, la compensation du renchérissement pour la caisse de pension, le maintien de la carte multicourses sous forme papier.

Au préalable, notre président Roger Schweizer a souhaité la bienvenue aux personnes présentes au restaurant Bahnhof à Brügg, et a passé le flambeau à Anita Sulzer, cheffe du chœur d'hommes des cheminots retraités de Bienne. Une fois les deux chants interprétés, les affaires statutaires ont été abordées. Les adaptations prévues du règlement de gestion au 1er janvier 2025, présentées par Markus Kröppli, ont

été approuvées à l'unanimité. La protection des données et l'introduction d'une coprésidence étaient au cœur des modifications.

Il a fallu renouveler le comité pour la période 2025/28. L'assemblée a élu Roger Schweizer et Markus Kröppli qui prendront le lead de la section en coprésidence, une première. Les autres membres du comité, à savoir Berti Burri, Pierre von Ballmoos, Francis Wessner, Martin Demisch et Robert Drewes, ont été confirmés en bloc.

Les prochaines dates à retenir sont : Jeudi 10 octobre (randonnée d'automne) guidée par Peter Habegger ; vendredi 6 décembre (Chlouser). Le prochain voyage de la section est prévu le mercredi 20 août 25 et sera organisé par Martin Demisch en fonction des souhaits des personnes présentes.

Le président clôt l'assemblée à 16 heures en remerciant le chœur d'hommes, le conférencier invité, la traduction simultanée et les personnes présentes, en leur adressant ses meilleurs vœux pour la période automnale à venir.

## Commissions

**15. 11.**

Commission femmes SEV

**Journée de formation des femmes SEV.** Hôtel Bern – Berne

« Situation sur la réforme des rentes et impact sur ma vie ». Une journée avec un exposé d'introduction et divers workshops.

**Traduction simultanée fr-all.**

Toutes les infos : [sev-online.ch/fr/le-sev/femmes/](http://sev-online.ch/fr/le-sev/femmes/)

## Sous-fédérations

**2. 11.**

BAU Arc Lémanique

**Assemblée d'automne de la section et élection du comité pour législature 2025-2028.**

Elle aura lieu à Sion. Accueil depuis 9h30. Notre réunion se poursuivra autour d'un repas partagé dans un restaurant de la place pour ceux qui se seront inscrits.

Ordre du jour :

1. Ouverture de l'assemblée et Bienvenue à tous. 2. PV de la dernière assemblée du 15 mai 2024 – Acceptation. 3. Billet du président. 4. Élection du comité et des commissions pour la législature 2025-2028. 5. Mesure salariale 2024 et nouvelle CCT 6. Affaires syndicales Vincent Barraud, secrétaire syndical Infra. (Sous réserve de disponibilité) 7. Communications de la sous-fédération « TRAVAUX/BAU ». 8. Communications de la CoPe. 9. Jubilaires 2024 (seul les jubilaires présents seront honorés) 10. Date des prochaines assemblées. (07.05.2024/ 8.11.2025) 11. Remerciements, et clôture de l'assemblée. Avec nos meilleures salutations, *votre comité.*

**6. 11.**  
AS Ouest

**Assemblée d'automne.**

L'assemblée générale d'automne aura lieu le mercredi 6 novembre 2024 à 18h15 à Lausanne, à l'espace Dickens, Avenue Ch. Dickens (juste à côté du secrétariat régional SEV). Invité·es : Valérie Boillat et Vincent Barraud, secrétaires syndicaux SEV. Repas offert par la section en fin d'assemblée. Inscription pour le repas obligatoire par mail jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2024: [ouest@as-online.ch](mailto:ouest@as-online.ch) ou auprès du secrétaire par sms/tél : 079/172.39.31.

**9. 11.**

BAU Arc-Jurassien

**Assemblée générale.** A 10h à la maison de la fête des Vendanges, Rouges-Terres 12, Hauterive (NE). Un repas suivra l'assemblée. Annoncez dans tout les cas votre présence d'ici le 1er novembre à [sevbauaj@bluewin.ch](mailto:sevbauaj@bluewin.ch)

**19. 11.**

ZPV Région Ouest

**Assemblée régionale.**

La manifestation commence à 10:00h au restaurant Riverside à Brigue-Glis. Dès 9h, il sera possible de prendre un café/croissant, offert par la section. Dans les actualités, il y aura des informations sur les dossiers brûlants en cours. Des invités compétents informeront sur les thèmes actuels. Les représentants de la commission du personnel parleront de leur travail. Tous les membres intéressés de la ZPV, les apprenants et les pensionnés sont cordialement invités. Un repas de midi suivra l'assemblée. Prière de vous inscrire sur les listes affichées dans les locaux du personnel. Les pensionnés et les invités peuvent s'annoncer auprès de Heidi Kuonen par natel au 079 944 99 08 et/ou par e-mail à l'adresse [brig@zpv.ch](mailto:brig@zpv.ch)

## Retraités·es

**23. 10.**

PV Genève

**Réunion d'automne.** Elle aura lieu au CAD (Centre d'animation pour retraités), route de la Chapelle 12 au Grand-Lancy. C'est à quelques minutes à pied de la gare de Lancy-Bachet (Léman Express et lignes 12, 18). De Lancy-Bachet gare, vous pouvez aussi emprunter les bus 43 Bellins ou 82 Collonges jusqu'à l'arrêt Préventorium. La réunion commencera à 14h45 précises et sera consacrée à un exposé sur la prévention de la criminalité, y compris la cybercriminalité, et aux moyens de s'en prémunir. Il sera animé par la lieutenant Aline Dard et le caporal Christophe Fortis de la Police genevoise. Une large place sera laissée à vos questions. Une après-midi que vous ne regretterez pas.

**5. 11.**

PV Fribourg

**Assemblée d'automne.** Elle aura lieu le mardi 5 novembre 2024, 14h15 Düringen, salle du Buffet de la Gare. Départ des trains de Fribourg : 13h42 et 13h56. Veuillez svp retirer votre agenda SEV 2025 dès 13h45 avant le début de l'assemblée fixé à 14h15.

L'ordre du jour proposé est le suivant: 1. Salutations de bienvenu; 2. PV de l'assemblée du 25 mars 2024 à Grolley; 3. Mutations; 4. Budget 2025. 5. Nomination de la commission de gestion. 6. Compte rendu de l'assemblée des délégués du 9 octobre. 7. Nouvelles fonctions du Président de section. 8. Renouvellement du comité pour la période 2025-2028. 9. Communications et divers.

Après le déroulement de l'assemblée, la parole sera donnée à la représentante de Pro Senectute, section Fribourg, Mme Corina Robert. La présentation sera suivie d'un échange questions/réponses avec les membres. La collation aura la forme de plateaux de fromages.

Veuillez annoncer votre présence, avec votre conjointe/conjoint au secrétaire, JL Scherz, soit par email : [jlischer@bluewin.ch](mailto:jlischer@bluewin.ch) ou SMS/tél au no 079 252 02 51. Dernier délai : 2 novembre, 12h. *Le comité.*



### Assemblée Romande VPT 2024

**Le 16 novembre 2024 à 10h00**  
**Salle des fêtes de Saint-Léonard**  
**(chemin de Saint-Léonard 1, 1700 Fribourg)**

**Assemblée et allocution de nos invités :**

- **Pierre-Alain Perritaz**, Président du jour
- **Gilbert d'Alessandro**, Président de la VPT
- **Fritz Hänni**, Président SEV-VPT-TPF
- **Matthias Hartwich**, Président SEV
- **Valérie Boillat**, Vice-Présidente SEV
- **Pablo Guarino**, Secrétaire syndical

Cette assemblée sera suivie d'un apéritif et d'un repas.

## IMPRESSUM

**SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports** paraît toutes les trois semaines. **ISSN** 2624-7828  
**Tirage**: 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMP au 10 octobre 2023  
**Editeur**: SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)  
**Rédaction**: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronika Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid et Tiemo Wydler  
**Adresse de la rédaction**: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch); 031 357 57 57  
**Abonnements et changements d'adresse**: [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch),

031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.  
**Announces**: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch), 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)  
**Pré-press**: CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)  
**Imprimerie**: CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Le prochain journal paraîtra le 1<sup>er</sup> novembre 2024.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 21 octobre à midi, celui de l'agenda au 22 octobre à midi.**

## DÉCÈS

**Drouot Bernard**; 1942; serrurier, Le Fenouiller, VPT Lac Léman.

**Hans Marie**; 1928; veuve de Willy, Fribourg, PV Fribourg.

**Kilchoer Michel**; 1933; visiteur, Oberried, PV Fribourg.

**Pharisa Claude**; 1933; agent du mouvement, Fontaines NE, PV Neuchâtel.

**Weber Michel**; 1933; ancien chef

de gare; Delémont, PV Jura. Syndiqué depuis 73 ans au SEV (dès 1951).

En raison de la nouvelle loi sur la protection des données, les noms de personnes décédées ne seront plus publiés automatiquement. Si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, mais qu'il ne l'a pas encore été, envoyez un e-mail à : [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

# Agenda 12/24

PV FRIBOURG

## La bonne soupe du chalet



**Jean-Louis Scherz, secrétaire.** La soupe de chalet rassemble chaque année une bonne trentaine de membres et amis enchantés par ce délicieux repas préparé avec une superbe maîtrise par Bernard Rumo assisté de Joseph Odin et son épouse. Les gourmets leur adressent un grand merci, ainsi qu'aux membres dévoués pour effectuer les rangements. Cette année, elle a eu lieu le 11 septembre 2024. Depuis le chalet du Gros Prarays, la vue s'étend sur les Préalpes fri-

bourgeoises et le lac de Gruyère. La pluie a malheureusement ramené les hôtes à l'intérieur rustique du chalet. L'ambiance n'en était que particulièrement agréable.

Le comité vous donne déjà rendez-vous à la prochaine soupe de chalet qui aura lieu le mercredi 27 août 2025. En attendant, nous nous réjouissons de vous accueillir à notre assemblée générale d'automne le mardi 5 novembre (voir l'agenda ci-dessus) à 14h15 à Düringen.

FILM DE SAMIR

# La transformation merveilleuse de la classe ouvrière en étranger·es



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**En ce moment, le film intitulé «La transformation merveilleuse de la classe ouvrière en étrangers» est projeté dans les cinémas suisses. Le cinéaste zurichois Samir a réalisé un documentaire sur l'histoire de la migration en Suisse. Parallèlement, c'est un regard critique qu'il jette sur le mouvement syndical.**

«Le capitalisme avait besoin de ces personnes, mais la société suisse ne les voulait pas», affirme Concetto Vecchio dans le film. L'auteur et journaliste est né en Suisse dans une famille de travailleurs immigrés. Aujourd'hui, il vit à Rome. Il est l'un des nombreux personnages qui racontent son histoire dans le film. La parole est donnée principalement à des Italien·nes qui sont venus en Suisse dans la 2<sup>e</sup> moitié du XX<sup>e</sup> siècle pour y travailler en tant que saisonniers.

Samir, ayant, quant à lui, émigré en Suisse en provenance d'Irak, décrit la situation de cette époque avec des animations, images d'archives et des interviews. L'économie avait besoin de bras et de main-d'œuvre et des gens sont venus, pour paraphraser la célèbre phrase de l'écrivain suisse alémanique Max Frisch. Ces hommes et ces femmes provenaient d'abord du sud de l'Italie, où ils vivaient dans une grande pauvreté. Ils travaillaient dans la construction ou des fabriques, pour des salaires de misère, tout en habitant dans des baraques dans des conditions précaires, souvent sans sphère privée. Leurs enfants étaient restés en Italie ou bien ils les faisaient entrer illégalement en Suisse.

## « Enfants du placard »

Catia Porri est venue en Suisse en 1962 alors qu'elle était une enfant. Elle raconte qu'au début, elle ne pouvait pas aller à l'école. Pendant un an et demi, elle devait se cacher - parfois dans l'armoire - quand des visiteurs arrivaient. Au-

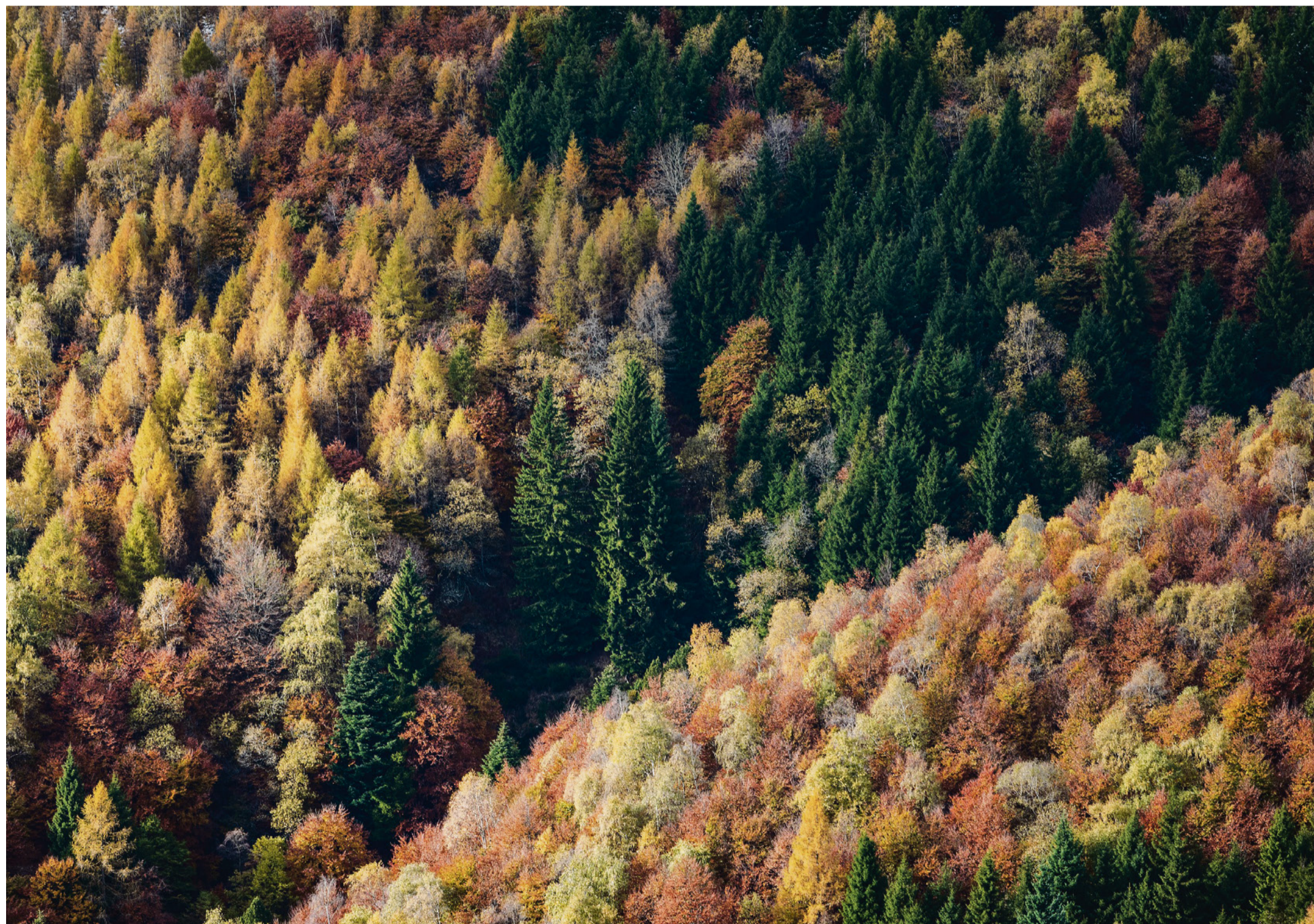
jourd'hui, elle vit à Zurich et est active dans le domaine politique. Adulte, elle s'est engagée dans l'organisation de solidarité italienne *Colonia Libere*. Cette organisation s'occupait et s'occupe encore aujourd'hui de centres culturels et de rencontre dans tout le pays. Le film montre que les saisonniers provenant d'Italie ont vécu longtemps dans un monde parallèle en Suisse.

Dans le film *La transformation merveilleuse de la classe ouvrière en étrangers*, Samir ne met pas seulement en scène les conditions de vie difficiles des migrants et migrantes, mais également la xénophobie quotidienne à laquelle étaient confrontées ces personnes qui travaillaient dur. Le point fort de cette politique d'hostilité vis-à-vis des étrangers fut l'initiative Schwarzenbach en 1970, qui demandait une limitation de la part des étrangers en Suisse à 10%. Elle fut alors rejetée avec 54% de non (à l'époque, seuls les hommes pouvaient voter). Malgré tout, les migrant·es vivaient dans la terreur. Si l'initiative avait été acceptée, ils auraient été prêts à faire la

grève, raconte l'un des protagonistes du film. La Suisse aurait alors été à l'arrêt! Les syndicats sont partagés: pour l'ancienne génération, la main-d'œuvre étrangère était un danger, mais la nouvelle génération trouve que c'est une chance pour la lutte syndicale.

## Un autre regard sur l'italianité

Dans les années 80, la situation change, aussi bien pour les syndicats, mais également de manière générale en Suisse. Les syndicats se mettent à intégrer la population migrante. Des Italien·nes autochtones assument même des rôles clés (par exemple, chez Unia ou au SEV). La cuisine italienne et leur culture deviennent tout à coup cool. Est-ce que la xénophobie disparaît pour autant? Non! Elle prend simplement de nouvelles formes. À la fin du film, nous sommes en Italie du Sud et ce n'est plus la population indigène que l'on voit travailler dans des conditions inhumaines, mais les migrant·es provenant d'Afrique.



## CHANGEMENTS ÉPHÉMÈRES

Omar Cartulano

L'air devient vif, l'obscurité prend de plus en plus de place. La terre est toujours humide, les saveurs plus corsées.

Les couleurs vives, comme jamais auparavant, feront bientôt place à la grisaille de l'hiver.

Sauf eux, les conifères, qui nous rappellent que, tôt ou tard, tout revient à la vie comme avant, dans un cycle infini de changements que nous avons appris à appeler la vie.

D'autres photos d'Omar à admirer sur [www.instagram.com/ocartu/](https://www.instagram.com/ocartu/)

?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. Qui a prononcé un discours lors de la manifestation du 21.9.24 à Berne ?

- Matthias Hartwich et Hanny Weissmüller
- Valérie Boillat et Jordi D'Alessandro
- Vincent Ducrot et Monika Ribar

### 2. Sur quels vélos les meilleurs recruteurs ont-ils traversé Laupen ?

- Vélos électriques
- Tandems
- Vélos sur rail

### 3. Urs « Mr. Infra » Huber a rejoint le SEV ...

- Il y a dix ans
- Il y a vingt ans
- Il y a trente ans

### 4. En quelle année la Suisse a-t-elle voté sur l'initiative xénophobe « Schwarzenbach » ?

- 1992
- 1970
- 1945

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 22 octobre 2024**:

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

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

**Solution du quiz N° 11/2024:**  
 c/c/b/a

C'est **André Cavin**, Martigny-Croix, membre de la PV Valais, qui remporte une **carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

# Jennifer Fayet, mécanicienne de loc



Yves Sancey  
 yves.sancey@sev-online.ch

**Première femme à piloter des trains chez RegionAlps, la société valaisanne fondée par les CFF et TMR, Jennifer Fayet aime son métier sans routine. Après avoir bourlingué, elle a trouvé sa voie en 2022 et milite au SEV comme secrétaire de la section. Portrait entre deux pauses.**

La journée de Jennifer Fayet commence tôt ce lundi matin. Le réveil sonne à 2 h 15. Ça pique! Elle déjeune et promène son chien. La prise de service à 4 h 16 commence par la préparation des trains. Départ du premier train à 5 h. Son tour finira à 13 h 29. Je la rejoins à Saint-Maurice lors de sa pause du matin. Je remarque tout de suite son côté dynamique, réfléchi et décidé. Comme sa frange assumée. « Rayonnante » résume d'un mot pour la décrire son collègue au moment du changement de service. 11 h 30 : le train se faufile le long de la montagne. Le temps est gris et pluvieux. Les nuages bas s'accrochent aux montagnes comme de la ouate. Au Bouveret, elle salue son collègue au moment du croisement. Son train s'engage alors sur la petite voie unique de la ligne du Tonkin et longe la rive sud du Léman jusqu'au terminus à Saint-Gingolph. Nous poursuivons notre discussion durant sa pause.

Née en 1984, Jennifer a grandi dans le calme des vignes de Lavaux et de la Riviera vaudoise. Son père était cafetier-restaurateur à Cully et sa mère secrétaire dans une entreprise navale. Elle a une grande sœur. Après avoir travaillé, jeune, chez son père durant les vacances et après l'école, Jennifer a effectué un apprentissage d'employée de commerce dans l'hôtellerie à Montreux. À 24 ans, elle part à Berlin durant huit ans. Elle y étudie et travaille dans l'hôtellerie, la restauration et la vente. Au bout d'un moment, elle en a marre de jongler avec des mini-jobs à temps partiels. Elle a aussi un peu le mal du pays.

#### Première mécanicienne à RegionAlps

De retour en Suisse, elle s'ennuie rapidement dans son travail routinier. « Être assise devant l'ordinateur, toute la journée, cela ne me convenait pas », explique-t-elle. « Je connaissais un ami qui travaillait chez RegionAlps depuis un moment et qui m'a parlé de son métier. » Travailler dans les transports publics n'était pas pour Jennifer le métier de ses rêves mais, à Berlin déjà, elle s'était intéressée à la conduite des trams. Le salaire d'apprenti vraiment trop bas l'avait freinée dans son élan.

En revenant en Suisse, elle s'est lancée. Il n'y avait alors pas encore de conductrices à RegionAlps. « J'y suis donc la première mécanicienne de locs, indique-t-elle modestement. J'ai aimé travailler dans la restauration, mais là j'ai trouvé ce qui me plaît! Il y a de la solidarité entre collègues. Le « bureau » change constamment! Il n'y a pas un jour qui ressemble à un autre. Je travaille deux semaines du matin et deux semaines du soir. Je suis dans la rotation. J'ai mes horaires à l'année et je peux m'organiser. Cela me laisse du temps libre en journée, ce que j'apprécie beaucoup. »

#### Du régional et... de la crémaillère

Elle est rattachée au dépôt de Saint-Maurice. Elle fait principalement la ligne de Saint-Gingolph à Brigue en trafic régional. Une fois par mois, elle effectue durant une journée la ligne Martigny-Le Châble-Orsières. En régional ou en RegioExpress, elle roule aussi pour les CFF sur la ligne Saint-Maurice-Lausanne. Pour ajouter une corde à son arc, elle a également passé, l'année dernière, son permis pour les trains à crémaillère. Grâce à un accord avec RegionAlps, elle vient en renfort, en hiver surtout, pour piloter des trains TPC de Bex à Bretaye.

Lors d'une présentation quand elle était aspirante, Jennifer est entrée en contact avec le SEV. Son ami Olivier Matter se trouvant être alors aussi le président de la section, l'adhésion au syndicat s'est faite assez logiquement. « C'est important que le syndicat existe pour faire valoir nos droits! De nature curieuse, je voulais savoir comment cela se passait au comité. Quand une place s'est libérée, j'ai demandé si je pouvais postuler. Depuis le début de cette année, je suis la secrétaire de la section. C'est très intéressant, même si je suis un peu en arrière-plan. »

À côté du syndicat, elle s'investit aussi en politique: « Il faut s'engager pour mieux comprendre. Je suis sensible aux injustices sociales et à la richesse mal partagée. » Elle milite au POP depuis 2016 et siège pour la liste Socialiste & Solidaire au conseil communal de Bex.

Elle est en couple depuis sept ans avec Sascha qui l'a beaucoup soutenue notamment lors des neuf mois de formation intenses à RegionAlps. Les tâches ménagères encore majoritairement faites par les femmes et les difficultés d'intégrer des temps partiels dans les plannings expliquent, selon elle, la faible proportion de mécaniciennes. D'autant plus s'il y a des enfants. Ce qui n'est pas son cas. Sur son temps libre, elle aime voyager, lire (Martin Suter et Terry Pratchett) et écouter de la musique (rocksteady ou ska).

## RÊVES

Micha Dalcol

