



SEV N°13

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MICHAEL SPAHR

TRANSPORT RÉGIONAL

Volonté populaire et bricolage

Édito de Valérie Boillat,
vice-présidente SEV

▶ p. 4

Il y a plus de trente ans, le peuple suisse a accepté l'initiative des Alpes visant à transférer le trafic de la route au rail. L'an dernier, une nette majorité a dit oui à une Suisse climatiquement neutre d'ici à 2050. Pour atteindre cet objectif, il y a encore du chemin. Une chose est sûre, le secteur des transports a une partition essentielle à jouer ! Les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports privés doivent se réduire drastiquement. Les transports publics (TP) sont une des solutions. Il faut donc les promouvoir.

La volonté populaire a clairement indiqué à plusieurs reprises que la Suisse devait investir dans les TP. Cela permet aujourd'hui à la Suisse de disposer d'un réseau que de nombreux pays lui envient. Bien sûr, nous pouvons encore faire mieux. Les finances de la Suisse sont saines. Celle-ci n'a pas de problème

de dettes. Au contraire, ces dernières années, dit l'USS : « La Confédération, les Cantons et les Communes ont amassé sans nécessité économique des fonds propres excédant 100 milliards de francs. » Il est donc incompréhensible que le Conseil fédéral veuille soudain faire des économies massives. C'est une vision à court terme, totalement déconnectée de la réalité climatique et sociale. Les propositions d'économies, suggérées par un groupe d'experts autoproclamés, sont inadaptees et dangereuses. Toute l'infrastructure des TP pourrait s'effondrer. Ces mesures mettent en péril la qualité du service public et l'accès équitable à la mobilité, un pilier de la société suisse.

La suppression des subventions pour les trains de nuit n'est que la pointe de cet iceberg. Les économies réalisées dans le domaine du transport régional de voyageurs

(TRV) sont plus dramatiques. La Confédération veut dépenser beaucoup moins que ce qui est nécessaire pour maintenir le TRV en activité – soit plus de 300 millions de francs de moins que ce que l'OFT avait proposé – risquant de provoquer une détérioration massive de l'offre. L'annonce de la suppression du subventionnement de l'électrification des flottes de bus est aussi catastrophique.

Si les moyens financiers nécessaires manquent, le personnel est le premier à le subir, avec une aggravation des conditions de travail, un accroissement des maladies et des absences et une dégradation du service pour le public.

Nous devons faire reculer le Conseil fédéral afin qu'il renonce à ces mesures d'économie. Nous avons un intérêt commun avec les Cantons et les entreprises de transport pour inverser cette tendance.

CFF Cargo

Implication indispensable des collègues dans la réorganisation.

2

Conférence CCT

Les BAR doivent rester partie intégrante de la CCT CFF et de celle de CFF Cargo.

3

Non à EFAS

Interview de Christian Dandrès, président du SSP, sur le lobby de la santé.

9

Annonces dans le journal SEV

À partir de 2025, le SEV se charge à nouveau de la réservation des annonces pour le journal SEV et d'autres canaux. Les annonces pour l'année 2025 ne seront plus réservées par Fachmedien Zürichsee Medien AG. Il est désormais possible de placer des annonces pour la newsletter du journal SEV (portée : 23 250 lecteurs-trices). L'adresse de contact pour les annonces qui doivent paraître à partir de janvier 2025 est la suivante : zeitung@sev-online.ch

En forme pour l'avenir

Le programme de formation 2025 est paru. Movendo propose une large offre de formation continue sur des thèmes liés au monde du travail. Le SEV a élaboré un programme spécial pour ses membres. Il y a des offres éprouvées d'introduction à la loi sur la durée du travail et des cours modulaires pour les membres actifs. Les nouveautés sont des cours sur les médias sociaux, l'intelligence artificielle et les finances à différentes étapes de la vie. Les cours de formation sont axés sur la pratique. Les formateurs sont ancrés dans le monde professionnel et syndical. Certains cours sont très populaires et affichent rapidement complet. Il vaut donc la peine de s'inscrire rapidement.



Locataires: deux fois non

Au lieu de se préoccuper une bonne fois de la pénurie de logements qui sévit actuellement et de veiller à ce que les loyers soient abordables, le Parlement cède face à l'appât du gain du lobby de l'immobilier et veut continuer à dégrader encore plus le droit du bail. Voilà où on va en arriver ! Le 24 novembre prochain, nous devons opposer deux fois un NON massif à cette attaque contre les locataires et, donc, les salariés. L'objectif du lobby immobilier est le suivant : chasser les locataires de leur logement, pour ensuite louer plus cher en introduisant une série de motifs arbitraires (USS et www.ata-taque-locataires-non.ch).



De d. à g. : Alexander Muhm (CEO de Cargo), Peter Moor (modérateur), Philipp Hadorn (secrétaire syndical SEV) et Peter Käßpler (président central AS).

CFF CARGO

Tendance à la hausse ou coupes destructrices ?

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

C'est sous ce titre provocateur qu'ont discuté le 3 octobre, au siège de CFF Cargo à Olten, Alexander Muhm, chef de Cargo, et Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV responsable du team Cargo, de l'avenir de la filiale de fret des CFF et du trafic par wagons isolés (TWI).

Le podium a été organisé par la sous-fédération SEV AS au restaurant du personnel de l'Aarepark. Bien que la date ait été communiquée à court terme, quelque 40 collègues de divers sites ont suivi cette discussion ouverte et franche menée par le modérateur et journaliste ferroviaire Peter Moor. Ils ont posé beaucoup de questions.

Réorganisation et subventions étatiques

Le thème est d'actualité car chez CFF Cargo, un team de 45 personnes travaille à la réorganisation «G-ensis» qui vise l'application de déroulements plus efficaces et à une réduction des coûts de 60 millions de francs, cela a été confirmé par Alexander Muhm. Le Parlement a débattu récemment de la révision de la loi sur le transport de marchandises. Ainsi les prestataires du TWI – donc avant tout CFF Cargo – recevront des contributions d'exploitation limitées à huit ans. De 2026 à 2029, 260 millions sont prévus au budget pour cela, soit 65 millions par année. De plus, le Conseil fédéral veut soutenir l'introduction de l'attelage automatique numérique (DAC) dès 2026 jusqu'en 2032 par 180 millions. Des contributions pour le transbordement et le chargement destinées aux exploitants d'installations de chargement sont prévues, dès 2026 et pour une durée illimitée, à hauteur de 50 millions par an (25 actuellement) et un maximum de 10 millions par an (au lieu de 6) est destiné aux coûts non couverts des offres en trafic marchandises commandées par les cantons. Ces aides doivent être financées par la part de la Confédération des recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui seraient sinon versées au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le Conseil des États a largement suivi le Conseil fédéral le 24 septembre, mais le National doit se prononcer en décembre.

L'objectif est l'autonomie financière

Alexander Muhm a souligné que le Conseil fédéral ne désirait pas indemniser le TWI indé-

niment en tant que service public, mais qu'il financera plutôt une transformation du TWI afin de le rendre apte à faire des réinvestissements. Peter Moor a cependant rappelé que dans les débats d'entrée en matière au Conseil des États, l'idée prédominante était que le TWI ne pouvait pas être exploité de manière financièrement autonome. «Ce système ne fonctionne pas sans subventions», a poursuivi Moor, en citant le Conseiller aux États argovien Thierry Burkart, président du PLR suisse et de l'association des transports routiers Astag. Philipp Hadorn confirme : «Les contributions d'exploitation sont certes très positives, mais prévues seulement durant une phase transitoire.» Même si des tentatives ont été faites par le biais de plusieurs réorganisations pour rendre le TWI financièrement autonome, Philipp Hadorn a déclaré que «malheureusement, CFF Cargo a de nouveau fixé un objectif qu'il ne sera pas possible d'atteindre. C'est une situation de départ extrêmement difficile et le risque est qu'avec des réductions supplémentaires ici et là, soudain quelque chose de capital pour le transfert du trafic sera détruit.»

Trois éléments

«Avec trois éléments, nous pouvons obtenir une capacité de réinvestissement», a expliqué Alexander Muhm. Le premier élément est le partenariat avec notre clientèle. Il s'agira aussi d'augmenter les prix. Le deuxième est le changement de modèle de production. À cela, Hadorn prétend : «Vous le réduisez trop !» Nous (CFF Cargo), disons ceci : «Nous l'optimisons afin d'en réduire les coûts.» Le troisième élément est l'investissement dans la technologie. Il nous manque 2,4 milliards pour les investissements. Nous avons récemment investi de premiers millions pour acquérir les nouvelles locomotives de ligne. Les investissements sont nécessaires pour faire baisser les coûts d'exploitation.» Alexander Muhm a déclaré en plaisantant qu'il se sentait parfois dans la peau d'un directeur de musée, car le matériel roulant est tellement vieux ! Il est aussi complètement amorti : «Normalement c'est là que l'on peut réaliser des bénéfices, cependant nous essayons chaque année des déficits de 90 millions. Cela est notre déficit structurel.»

«Alors si j'ai bien compris, même si vous faites tout juste, vous affichez un manque à gagner de 90 millions ?» a demandé Moor. «Oui, a admis Muhm, car en particulier les prix actuels ne couvrent pas les coûts de production de manière durable.» Selon lui, la Confédération est prête à

supporter encore des déficits jusqu'à ce que la loi sur le transport de marchandises entre en vigueur, mais elle ne veut pas d'un développement économique durable via le TWI. «La Confédération a déclaré : il y a des entreprises qui réalisent des bénéfices annuels de 2,8 milliards, alors pourquoi les CFF devraient les subventionner à raison de 3 à 6 millions ?» Beaucoup d'entreprises pourraient se permettre des prix plus élevés et utilisent le rail de manière très opportuniste. «Qu'est-ce qui sera proposé en contrepartie si les clients doivent payer plus ?» a demandé Moor. «Notre contre-prestation est simplement que nous soyons encore là demain», a rétorqué Muhm. «Je suis désolé, mais nous ne pouvons pas proposer beaucoup plus.» Selon lui, la discussion avec la clientèle ne porte pas sur la qualité, mis à part quelques exceptions pour des cas uniques. CFF Cargo est très ponctuel. Beaucoup de clients ne veulent pas payer plus... La Confédération investira un demi-milliard dans les cinq prochaines années. Cargo devra amener 60 millions de hausse de rendement, et la clientèle devra contribuer à raison de 50 millions par année. «Et elle le fera, car elle peut faire ses propres calculs pour savoir ce que nous leur apportons !» En revanche, Muhm calcule environ 10 % de perte de volume, à cause d'un transfert vers la route.

Perte de volume malsaine

«Une telle perte de volume n'est pas saine pour l'avenir du trafic marchandises», a prévenu Hadorn. Bien sûr que les prix peuvent être adaptés et que les points de desserte peuvent être examinés si, à certaines places, il n'y a plus grand-chose à charger. «Cela peut valoir la peine de se tenir prêt à se rendre sur appel là où il y a une demande sans qu'un petit client doive assumer la totalité des coûts. Pour cela, le financement doit venir de quelqu'un d'autre.» Il s'agit de conserver pour le TWI une masse de volume suffisante afin que le système puisse continuer d'être financé. «De manière générale, le volume augmente dans le trafic marchandises et le rail doit avoir sa part du gâteau !» Ceci aussi pour la protection de l'environnement et de la population, et pour décharger la route.

Inclure le personnel

Une autre demande pressante de Hadorn et des participants était la suivante : lors des réorganisations, incluez réellement le personnel, tenez compte de ses objections et profitez de ses connaissances détaillées, et de son expérience !

PHILIPP HADORN répond

« G-ensis » à lui seul, n'amène pas les marchandises sur le rail

Après les nombreuses réorganisations chez CFF Cargo ces dernières années, la restructuration complète de l'entreprise avec « G-ensis » est-elle vraiment sensée et pertinente ?

Tout développement n'est pas négatif en soi. Les changements sont des processus normaux dans l'économie et la société. Cela devient discutable lorsqu'une transformation en remplace une autre, et que les processus sont redéfinis avant même que la réorganisation précédente ne soit terminée et qu'elle ait pu être évaluée correctement. Les changements doivent survenir régulièrement et non pas par à-coups, suivant l'humeur d'un CEO dont le poste est souvent réoccupé par son successeur pendant l'application même du projet. C'est arrivé plus d'une fois à Cargo !

Actuellement, il me semble important d'être bien clair envers le politique, le personnel et la clientèle : CFF Cargo peut et veut, à l'avenir aussi, promouvoir le transfert du trafic marchandises sur le rail, également avec le trafic par

wagons isolés. En plus de nouveau matériel roulant, cela nécessite des investissements supplémentaires – numériques et analogiques – ainsi qu'un législateur et une clientèle qui souhaitent ou doivent amener le transport des marchandises sur le rail.

CFF Cargo, grâce à ses collaboratrices et collaborateurs, apporte la preuve qu'il est réellement possible d'opérer un transfert du trafic des marchandises sur le rail. Et parce que cela représente une part importante du service public, le financement doit se faire comme pour tout service public : d'une part via les utilisateurs, d'autre part par les pouvoirs publics. C'est le seul moyen d'éviter aux générations futures un chaos en ce qui concerne les transports et une catastrophe climatique.

Philipp Hadorn est secrétaire syndical SEV et dirige entre autres le team Cargo. Une question ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

CONFÉRENCE CCT CFF ET CFF CARGO

« Nous faisons bouger les TP avec toute notre âme »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 8 octobre 2024, 130 délégués des CFF et de CFF Cargo ont discuté avec animation de l'avenir de leur CCT. Ils se sont réunis pour la 2^e conférence CCT en 2024 dans les locaux d'Unia à l'Egghölzli à Berne. Ils ont décidé à l'unanimité que les réglementations sectorielles du temps de travail (BAR) doivent continuer à faire partie intégrante de la CCT.

« Nous voulons prolonger et améliorer la Convention collective de travail », déclare le vice-président du SEV Patrick Kummer, qui dirige la conférence CCT des CFF et de CFF Cargo. C'est ce qu'ont décidé les délégués lors de la dernière conférence et rien n'a changé à cette décision. Les partenaires sociaux peuvent résilier unilatéralement la CCT jusqu'à fin octobre 2024. Une nouvelle Convention devrait alors être négociée. S'il n'y a pas de résiliation, la CCT actuelle se prolonge automatiquement, mais elle pourrait

être résiliée chaque année. Une possibilité serait aussi de prolonger la Convention actuelle pour une durée à définir clairement.

Les BAR font partie de la CCT

Ces dernières semaines, les CFF ont semé l'incertitude en exigeant que les BAR soient découplées de la CCT. Du point de vue juridique, le SEV estime que cela n'est pas possible, à moins que les CFF ne dénoncent la CCT. Les BAR peuvent être renégociées à tout moment, mais ne peuvent pas être résiliées unilatéralement ou indépendamment de la CCT. « Il est logique que les BAR restent liées à la CCT », explique le secrétaire syndical SEV Jürg Hurni, qui explique aux personnes présentes les tenants et aboutissants des BAR. Sans ces réglementations, il ne serait pas possible pour le personnel des locomotives, les accompagnatrices et accompagnateurs clientèle ou les policiers des transports de travailler comme ils le font aujourd'hui. Les réglementations du temps de travail sont spécifiques à chaque domaine, car chaque groupe professionnel est confronté au quotidien à des défis différents en

matière de temps de travail.

« Je sais bien pourquoi les CFF veulent résilier les BAR », dit un collègue en colère. « Les CFF veulent nous presser comme des citrons. Nous ne nous laisserons pas faire. » Les personnes présentes applaudissent. Les discussions sont animées, les prises de position des délégués sont combatives : « Parfois, l'entreprise oublie que nous faisons bouger les transports publics de ce pays avec toute notre âme. »

Une décision unanime

« Dans l'esprit d'un partenariat social vécu, nous sommes toujours prêts à négocier l'une ou l'autre BAR », déclare Patrick Kummer. Pour le SEV, il est clair qu'un consensus entre partenaires sociaux doit continuer à être nécessaire pour y apporter des modifications. Afin de clarifier la situation – également vis-à-vis du partenaire social CFF – les délégués votent sur la question suivante : « Les BAR doivent-elles continuer à faire partie intégrante de la CCT ? » Le verdict est sans équivoque : tous les délégués votent oui.

Il est clair pour les personnes présentes que la CCT doit être améliorée. « Le manque de personnel et, dans certains domaines, un taux de rotation élevé. Ce n'est pas un hasard », dit un collègue. « Conciliation vie professionnelle et familiale, protection de la santé, etc., il y a beaucoup de sujets où il faut encore faire quelque chose. » Pour les délégués, il est clair qu'il y a de nombreux chantiers dans la CCT. De nombreuses propositions ont été discutées et décidées lors de la conférence CCT d'avril dernier. « Si les CFF devaient effectivement résilier la CCT à la fin du mois d'octobre, nous serions prêts », déclare Patrick Kummer.

Les négociations salariales 2025 sont également à l'ordre du jour de la conférence. Le SEV demande aux CFF de compenser le renchérissement actuel et celui qui a été accumulé au cours des deux dernières années ainsi que de garantir l'évolution individuelle des salaires conformément au système salarial.

Complément

Après la conférence CCT, Patrick Kummer et Markus Jordi, responsable des Ressources humaines des CFF, ont repris les discussions bilatérales sur l'avenir de la CCT. Les discussions sont encore en cours au moment du bouclage de cette édition.



Le 28 octobre, un large comité de partis, de syndicats (dont le SEV) et d'autres organisations a déposé l'initiative « **Un salaire pour vivre. Pour un salaire minimum en ville de Berne** ». Malgré une perte intermédiaire de 1600 signatures à la chancellerie municipale, le comité a finalement pu déposer plus de 7400 signatures grâce à une large solidarité au sein de la population. Le salaire minimum doit s'élever à 23,80 francs et contribuer à lutter contre la pauvreté. En vigueur à Neuchâtel en 2017 (20 francs), Jura en 2018 (20), Genève en 2020 (23 puis 24), des initiatives sont en cours dans différents cantons (VD, VS, FR notamment) et villes (Bienne) pour réclamer un salaire minimum légal.



Décision unanime : les BAR doivent rester partie intégrante de la CCT.

Avec la **nouvelle réglementation des rentes de survivant-es**, le Conseil fédéral veut supprimer ou réduire de nombreuses rentes en cours. Ce sont surtout les femmes qui sont concernées. Ce démantèlement des prestations sous le couvert de l'égalité est inacceptable pour l'Union syndicale suisse, car il signifie pour les personnes concernées une grande insécurité et déclenche des angoisses existentielles. La conception concrète telle que proposée par le Conseil fédéral pour la rente transitoire pour les survivant-es sans enfants à charge est insuffisante, tout comme les mesures particulières pour les survivants âgés menacés de précarité, critique l'USS. Pour le reste, elle est d'accord avec le projet qui met sur un pied d'égalité hommes et femmes ainsi que les couples mariés et les concubins. Le parent survivant reçoit une rente de survivant jusqu'aux 25 ans révolus du plus jeune enfant.

ANGLE DROIT

De l'aide – oui, mais pas trop chère

Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Les jours raccourcissent. Il fait plus froid et il fait nuit plus tôt. Il est bien possible que cette période de l'année nous affecte. Si l'on ne se sent pas bien, une discussion peut souvent aider. Il est bon de savoir qu'il existe des organismes qui peuvent vous aider.

Le SEV est à votre disposition pour les questions dans le contexte professionnel. C'est son point fort. À côté du travail, il y a beaucoup d'autres défis à relever dans la vie. Nous aimerions vous donner ci-après une brève liste des différents organismes en mesure de vous aider :

- **Si vous êtes confronté·es à des situations difficiles ou de deuil et avez besoin de quelqu'un qui vous écoute :** La Main Tendue, ligne d'assistance par téléphone – appeler le 143; Seelsorge.net: offres par confessions et religions;

- **En cas de problèmes liés à la santé notamment avec l'AI ou la Suva :** Pro Infirmis – www.proinfirmis.ch/ avec des sites dans toute la Suisse;

• **Si on se trouve dans une situation de vie difficile, en tant que personne âgée :** Pro Senectute – www.prosenectute.ch/ avec des sites dans toute la Suisse;

• **Si quelqu'un se trouve dans une situation financière précaire :** service social et/ou conseil en cas d'endettement de sa commune, éventuellement également service social de l'employeur.

Il existe en plus divers groupes d'entraide. Sous Info-Entraide Suisse (www.infoentraide-suisse.ch), vous pouvez trouver des groupes d'entraide proches de votre domicile sur le sujet qui vous concerne.

Sur Facebook et d'autres réseaux sociaux, il existe également des groupes et forums sur différents thèmes. Si cela convient, c'est bien. Il serait bon de faire preuve d'une certaine prudence.

La vie est un défi. Parfois tout ne se passe pas comme prévu, or, une aide appropriée peut rendre les choses plus faciles.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le transport régional de voyageurs a besoin de 3850 millions

Markus Fischer. Le SEV ne comprend pas que le Conseil fédéral veuille indemniser le transport régional de voyageurs (TRV) uniquement à hauteur de 3496 millions de francs pour les années 2026 à 2028, au lieu des 3850 millions nécessaires selon les calculs de l'Office fédéral des transports. « Nous considérons que la réduction d'indemnisation d'environ 10% par rapport aux besoins soigneusement déterminés par l'OFT est une erreur d'un point de vue de politique des transports, sociale et climatique », écrit le SEV dans sa réponse à la consultation. « Le signal émis par une telle réduction forfaitaire uniquement motivée par la politique financière nuit au TRV. Les améliorations de l'offre et de la qualité sont remises en question, la pression économique exercée sur les entreprises de transport et le personnel est inutilement augmentée, et le transfert du trafic indispensable à la protection du climat est retardé. » Pour toutes ces raisons, le SEV demande de relever le crédit d'engagement à 3850 millions de francs, conformément aux besoins d'indemnisation définis par l'OFT.

Deuxièmement, le SEV demande que le renchérissement soit pris en compte pour la totalité du crédit accordé au TRV (Confédération et Cantons), soit pour un montant de 7700 millions de francs.

Troisièmement, le SEV demande à la Confédération de revoir la pratique concernant les lignes de TRV qui ne remplissent pas les conditions de rentabilité minimale: « S'il existe une fonction de desserte selon l'article 5 de l'Ordonnance sur le transport de voyageurs, une desserte minimale de quatre paires de courses doit être garantie et cofinancée par la Confédération conformément à l'article 7 de l'Ordonnance sur l'indemnisation du TRV, pour autant que cette ligne fasse partie du

concept cantonal d'offre de transports publics, même si le taux minimal de couverture des coûts de 20% n'est pas atteint, respectivement de 10% pour les lignes servant à la desserte de base. La Confédération doit donc suspendre la directive sur la rentabilité minimale et participer pour les années 2025 à 2028 aux commandes d'offres pour lesquelles une réserve a été émise. »

Quatrièmement, le SEV appelle la Confédération à garantir une indemnisation des lignes servant à décharger les centres urbains et les nœuds de transports publics primaires également, en particulier des lignes de bus tangentielles. « De telles lignes sont appropriées du point de vue de la politique des transports et répondent aux besoins actuels de la clientèle. Afin de pouvoir exploiter le potentiel de la demande à moyen terme, il est nécessaire de proposer une cadence attractive même en dehors des heures de pointe. Pour décider si de telles lignes constituent une offre excédentaire, il faudrait à l'avenir se fonder en premier lieu sur le potentiel de transfert modal. »

Libérer des fonds d'encouragement pour moteurs électriques et trains de nuit

Dans sa réponse à la consultation sur les dispositions d'exécution de la loi révisée sur le CO₂, le SEV demande également au Conseil fédéral de revenir sur sa décision, discutable d'un point de vue légal, de bloquer les moyens d'encouragement décidés par le Parlement pour les technologies de propulsion électrique et les trains de nuit. En effet, de nombreuses entreprises de transport ont déjà planifié pour l'année prochaine l'acquisition de véhicules avec ces moyens d'encouragement et les CFF ont entre-temps déjà bien avancé leurs travaux préparatoires pour de nouvelles liaisons avec les trains de nuit.

CONGRÈS ITF

Dans une solidarité globale



De droite à gauche: Lillian Obimo (comité directeur de Kapers), Janine Truttman (SEV), Sandrine Nikolic-Fuss (présidente de Kapers) et Patrick Kummer (SEV).

Chantal Fischer. Le 46^e Congrès mondial de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) s'est tenu du 13 au 19 octobre à Marrakech. Plus de 2000 représentants de syndicats des transports de plus de 150 pays y ont participé afin de définir une stratégie commune pour les cinq prochaines années.

Le SEV, en tant que membre de la Fédération européenne des travailleuses et travailleurs des transports (ETF) et donc une des voix européennes, était présent avec une délégation: Patrick Kummer, vice-président SEV et chef de la délégation, Janine Truttman, représentante de la commission des femmes SEV et Giorgio Tuti, président de la section ferroviaire de l'ETF.

L'ITF couvre tous les secteurs des transports publics, des chemins de fer à l'aviation civile, en passant par les ports et la navigation. Parmi les nombreuses discussions, la proposition de l'EVG, le syndicat allemand des transports, mérite d'être mentionnée pour le SEV. Le chef de l'EVG, Martin Burkert, s'est exprimé avec véhémence contre le démantèlement de la Deutsche Bahn. L'EVG a demandé plus d'investissements dans l'infrastructure et a mis en garde contre les conséquences négatives d'un démantèlement, comme le dumping salarial.

Le congrès de l'ITF a soutenu cette position. « Le SEV s'est toujours prononcé en faveur de transports publics forts et financés de manière durable. Les privatisations ne sont pas dans l'intérêt de la population, comme le montrent de nombreux exemples en Europe », a clairement expliqué le vice-président du SEV Patrick Kummer. Le SEV a soutenu cette proposition.

La guerre en Ukraine et le conflit au Proche-Orient ont également fait l'objet de nombreuses discussions émotionnelles. La question s'est notamment posée de savoir comment une organisation mondiale comme l'ITF pouvait se positionner dans cette situation en tant qu'organisation faitière pour les syndicats des transports aussi bien israéliens que palestiniens. « Les syndicats représentent les intérêts de tous les travailleurs. Ils font partie de la société civile qui souffre le plus des conflits violents », a souligné Patrick Kummer. « Le mouvement syndical ne doit pas se laisser diviser par les belligérants, mais doit rester uni dans une solidarité globale! »

Des élections ont également eu lieu lors du congrès. Entre autres, notre collègue Sandrine Nikolic-Fuss, présidente de Kapers, a été élue présidente de l'aviation civile au sein du comité régional Europe.

SOUS-TRAITANCE TPG

Le SEV obtient gain de cause auprès de la CRCT

Yves Sancey. En septembre, le SEV saisissait l'office de conciliation du canton de Genève afin de dénoncer une pratique discriminatoire de la part des entreprises sous-traitantes des tpg dans la mise en application d'un mécanisme de valorisation de l'ancienneté du personnel (100 francs d'augmentation salariale tous les trois ans, plutôt que tous les cinq ans, avec effet rétroactif). Alors que cette mesure était une proposition du GEST (Groupement des entreprises sous-traitantes des tpg), certaines directions ont décidé unilatéralement de limiter la prise en compte des années de travail ou de restreindre l'application du nouveau mécanisme à une partie du personnel seulement.

Malgré plusieurs demandes du SEV entre février et avril 2024, les directions des entre-

prises n'y ont pas donné suite. Le SEV a donc été contraint de saisir la CRCT (Chambre des relations collectives de travail). L'office a donné raison au syndicat et a demandé que les entreprises appliquent à tout leur personnel ce mécanisme de valorisation de l'ancienneté, sans limitation dans la prise en compte des années de travail.

Les entreprises se sont engagées à suivre la recommandation de la CRCT. C'est une victoire pour le personnel lésé et une plus-value non négligeable pour son pouvoir d'achat. La lutte continue cependant pour améliorer les conditions de travail de l'ensemble du personnel des entreprises sous-traitantes des tpg. En effet, le SEV a demandé l'ouverture de séances afin de renégocier la CCT en vigueur. La première séance aura lieu le 31 octobre.

SOUS-FÉDÉRATION RPV, CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Discussions actives pour le recrutement des membres

Service de presse RPV. Le président central (PC) Danilo Tonina a ouvert à Bönigen la conférence des présidents qui s'est déroulée conjointement au comité central.

Après quelques informations administratives, les nouveautés des médias CFF ont été présentées. Les personnes présentes ont pu jeter un œil sur la nouvelle locomotive de ligne pour le trafic marchandises. Les locs de Stadler Rail seront livrés aux CFF probablement entre 2027 et 2035 et remplaceront les anciennes Re 420 (connues sous l'appellation Re 4/4). Aujourd'hui déjà pour le trafic intérieur, il y a de nouvelles locomotives de ligne Vectron. Quelque 550 mécanicien-nes de locs sont formés afin d'être en mesure de piloter ces locs d'ici à la fin de l'année.

Importance du recrutement des membres

Stefanie Furst, secrétaire syndicale SEV responsable du recrutement et de la jeunesse, nous a parlé du recrutement des membres. Les participant-es ont formé des groupes sur le

thème du recrutement au SEV. Une rétrospective a démontré les principales raisons pour lesquelles les gens adhèrent à notre syndicat. Beaucoup d'anciens ont affirmé que par le passé, on ne se posait pas la question d'une adhésion ou non, car tout le monde adhère. Le sociétariat est souvent allié aux notions de communauté, de lutte, de bénéfice, de confiance et de valorisation. Ces valeurs se reflètent aujourd'hui sous diverses formes, en particulier dans la CCT CFF et CFF Cargo et les BAR pour ce qui est de la communauté, de la lutte et du bénéfice. La confiance se retrouve dans les nouveaux membres dont le nombre est réjouissant. La valorisation est liée au recrutement: les top-recruteurs-teuses sont récompensés pour leur engagement. Nous ressentons bien toutes ces valeurs lorsque nous entrons en négociations sur la CCT ou les BAR et, pour cela, le recrutement revêt une importance capitale, car l'union fait la force!

Stefanie Furst a demandé aux groupes de travail pourquoi les membres entraient au SEV.

Tous ont répondu pour la protection juridique privée Coop Multi, suivie de l'offre de cours de Movendo et du SEV et de l'implication du SEV dans diverses CCT, en particulier celle des CFF. On a ressenti qu'on ne renoncerait pas sans lutter aux acquis ancrés dans la CCT CFF et la CCT Cargo. Les apprenants (exonérés des cotisations) et les pensionnés (demi-cotisation) profitent également du sociétariat. La cohésion, la camaraderie et le respect mutuel ont encore été mentionnés. Les actions de recrutement doivent continuer de se dérouler dans la surface afin de soigner les contacts personnels et d'afficher notre reconnaissance. La visite de Stefanie Furst a montré l'importance du recrutement des membres aujourd'hui. Si auparavant cela allait de soi d'adhérer au SEV, aujourd'hui un recrutement et des discussions actifs sont nécessaires.

Sécurité

Un thème qui nous préoccupe et nous accompagne toujours est celui de la sécurité. Nous sommes encore sous le coup de l'accident à Bern Weiermannshaus qui a causé la mort d'un jeune employé de la manœuvre. Malgré cet accident tragique et d'autres événements, le projet-pilote de la vitesse de manœuvre avec réduction à 20 km/h dans la zone de manœuvre a été supprimé au 7 octobre 2024. Sur la base de ses analyses, CFF Cargo mise plutôt sur WaRa (communication et fonction d'alerte manœuvre), ainsi que sur une plus grande conscience en ce qui concerne l'action dans le domaine de la voie. Comme le principe de la vitesse de manœuvre est ancré dans les Prescriptions de circulation

des trains (PCT), le respect de ces prescriptions est de la responsabilité de chaque conducteur et conductrice de véhicules sur rail.

Sections

Les problèmes majeurs des sections sont liés aux salaires et aux sous-effectifs, problèmes qui ont été soit reconnus, soit adressés aux personnes compétentes. Le Train-Center-Controling (TCC) qui contient des planifications de

Pour le rapport original détaillé, voir le site web: uv-rpv.ch/fr/photos/Onglet: conference-des-president-e-s/

diverses gares inquiète nos collègues concernés vu la difficulté d'effectuer des planifications sans connaître les lieux. La section de Genève a remis à la direction des CFF une pétition en relation avec les locaux de pause et les tours de service parfois très longs; celle-ci est actuellement examinée et des solutions sont recherchées. Dans la section de Bâle, il manque un membre au comité, les intéressés peuvent s'annoncer auprès du comité de section.

Les dates importantes pour 2025 se trouvent sur le site internet de la sous-fédération (uv-rpv.ch/fr/aktuell/calendrier). En 2025 il n'y aura pas de journée de la migration. La RPV recherche encore des délégué-es CCT CFF et CFF Cargo, un membre pour la commission de migration, une collègue pour la commission des femmes et une personne pour la CG RPV dès 2025. Les personnes intéressées peuvent s'annoncer chez Danilo Tonina.

SOUS-FÉDÉRATION PV, ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-ES

Le système d'annonce est important



Alex Bringolf. Max Krieg, président de l'Assemblée des délégué-es, a ouvert la 108^e AD à Berne le 9 octobre. Il a tout d'abord exprimé ses sentiments pour les personnes qui doivent souffrir de situations quotidiennes de guerre et d'escalades.

Max a souhaité la bienvenue aux délégué-es et à notre invitée Edith Graf-Litscher (secrétaire syndicale SEV et membre du Conseil d'administration des CFF). Après avoir grandi à Saint-Gall, elle a entamé une carrière aux CFF en tant qu'agente du mouvement comme 3^e génération de cheminots et a adhéré au SEV. Après quelques années, elle est passée à la Steinerstrasse en tant que secrétaire et a été élue plus tard conseillère nationale. Aujourd'hui, c'est en tant que membre du CA des CFF qu'elle est avec nous. Elle peut faire profiter le conseiller fédéral Rösti, l'OFT et le Parlement de l'expérience acquise au sein de la commission des transports du Conseil national, dans le cadre des négociations européennes sur l'ouverture du trafic international. Avec la nouvelle directrice de l'OFT, les choses se sont calmées et Edith espère que les CFF et l'OFT parleront de nouveau le même langage. Le CA CFF s'oppose à la pratique de «piquer le meilleur». Selon le «rapport Gailard», la Confédération doit économiser cinq milliards de francs. Le transport de marchandises serait également concerné. Le chef

Cargo Muhm a montré les conséquences en termes de coûts pour les gros clients. Sur ce, le Conseil des États a de nouveau accordé plus de fonds et Edith espère que le Conseil national lui emboîtera le pas pour éviter 650 000 trajets de camions supplémentaires.

Ces dernières semaines, des spécialistes se sont exprimés sur les investissements inutiles dans les infrastructures ferroviaires. Edith a différencié les projets en différents horizons temporels 2035 et 2050 et surtout leur entretien. En raison de la longueur des délais, les fonds doivent être alloués rapidement et le fonds d'investissement ferroviaire (FIF) doit les répartir de manière réfléchie. Le Conseil d'administration ne se prononcera toutefois pas sur les différents projets, ceux-ci relèvent de la compétence de la politique. Certains membres du CA n'ont qu'un intérêt limité pour les négociations CCT actuelles car ils manquent de connaissances. Edith peut alors faire valoir son expérience de secrétaire SEV.

Un taux de syndicalisation élevé est donc important. Des syndicats forts peuvent faire valoir leurs arguments avec la pression nécessaire. Le harcèlement moral et le harcèlement sexuel sont plus présents qu'on ne le pensait jusqu'à ce jour. Pour Edith, il faut un système d'annonce qui fonctionne pour avoir un impact. Elle a aujourd'hui encore de nombreux contacts avec des collaborateurs et peut en

faire profiter le CA des CFF. Les délégué-es ont remercié Edith par des applaudissements; le PC Roland Schwager lui a offert un cadeau pour la qualité de son exposé.

Les délégués ont rendu hommage à deux collègues décédés, Bernard Demierre, ancien président de la PV Genève et vice-président de la PV, et Marco Blaser, ancien président de la PV Buchs-Coire. Le budget 2025 a été adopté, il prévoit un léger déficit. Daniel Trolliet a été élu vice-président du CC à l'unanimité et sous les applaudissements. Il succédera à Jean-Pierre Genevay à partir de 2025. Daniel Trolliet a également été élu à l'unanimité au Comité SEV et Alex Bringolf a été confirmé comme membre suppléant. Lors du Congrès 2025, la proposition de la PV Zurich, qui demandait le paiement de l'AG FVP avec l'argent Reka et la possibilité de le déposer, sera classée. Les deux demandes n'étant pas satisfaites, la PV soumettra de nouveau la proposition au prochain Congrès. La PV Uri a déposé une demande pour que les applications «Fairtiq» et «EasyRide» plafonnent le prix à une carte journalière FVP pour la facturation du prix le plus avantageux. Les deux propositions ont été acceptées. L'annonce de la suppression des cartes multicourses (CMC) a donné lieu à des discussions dans les médias. En été, l'UTP a décidé que les CMC resteraient dans l'assortiment jusqu'à ce qu'une solution de remplacement soit trouvée. La PV continuera à s'engager pour que les voyages restent possibles même sans smartphone. La vente de billets dans les bus est de plus en plus limitée, les distributeurs automatiques sont également supprimés. Même si les billets sont achetés à plus de 90 % sur internet et sur les smartphones, les voyages spontanés doivent rester possibles même pour ceux qui paient en espèces.

Le financement de la 13^e rente AVS fait toujours l'objet de discussions. Alors que le Conseil fédéral a proposé une augmentation de la TVA, le Conseil suisse des aînés (CSA) souhaite que le financement soit assuré par des déductions salariales. Le PC Roland Schwager précise que l'AVS se porte bien si l'on observe le «calculateur AVS».

Pour la Journée de formation des femmes SEV du 15 novembre, sur le thème «La réforme des retraites et ses conséquences sur ma vie», il reste encore de la place pour les personnes qui se décident à la dernière minute. En 2026, la Commission des Femmes fêtera ses 40 ans d'existence.

Cette intéressante AD s'achève avec l'information selon laquelle la déduction des primes des caisses maladie sur les rentes de la CP sera supprimée au 1^{er} avril. Max Krieg termine en remerciant tous les délégué-es ainsi que les traducteurs.

LETTRE LECTEUR

Trois petits tours et puis s'en vont



Jean-François Milani, ancien président de l'Union syndicale jurassienne, membre SEV VPT du Jura

Nous sommes étonnés avec la nouvelle augmentation des primes des caisses d'assurance maladie. Comme chaque année c'est pareil, ministres, député-es et autres rossignols chantants de la politique s'offusquent, crient au scandale et ont subitement plein de recettes pour que cela change. Aujourd'hui, rien ne change! Plus de discours, plus de plan, on oublie tout! Chacun est laissé à lui-même. Le Conseil fédéral, dans sa grande bonté, suggère d'accroître la responsabilité individuelle. Merci beaucoup. Le vrai scandale c'est la privatisation de la santé et la gestion des coûts et des hôpitaux par les Cantons, des caisses maladie privées qui paient grassement leurs directeurs et présidents, une tarification exagérée de certains médecins spécialistes, des caisses maladie qui chaque année «tapent» sur une autre région, en avant le tournus dans 26 cantons, une sectorisation des primes, catégories d'assurances et offres médicales, niveaux de franchises, dépendances aux régions, etc., au total 1400 possibilités sont potentiellement offertes aux assurés. Au fou, au fou, comment s'y retrouver? Les coûts pour soi, les bénéfiques et les réserves aux caisses maladie. Trop c'est trop, il faut que ça bouge et vite. Les recettes sont connues: une caisse d'assurance maladie unique et selon système AVS ou SUVA; primes selon les revenus ou limitées à 10 % du revenu disponible; baisse des coûts des médicaments; aucun acteur politique inféodé aux Lobbys des caisses maladie (la moitié des parlementaires fédéraux des commissions de la santé touchent des dividendes par les caisses maladie). Un seul politicien honnête, sincère et convaincant peut nous sortir de cette impasse en relançant une initiative populaire fédérale pour une caisse d'assurance maladie unique, Pierre-Yves Mailard, reviens!



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

Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche pour février 2025 ou une date à convenir un·e

collaborateur·trice juridique à 70 %

pour notre service d'assistance judiciaire professionnelle, à Lausanne

La fonction de collaborateur·trice juridique comprend les activités suivantes:

- soutien et conseil de nos membres, en cas de difficultés avec leur employeur ou une assurance sociale, aussi bien de manière informelle que par voie judiciaire
- accompagnement des membres à des entretiens
- contacts avec les employeurs, les services officiels et les avocat·es externes

Vous travaillez à Lausanne dans petite équipe dynamique et disposez d'un soutien administratif compétent.

- Vous bénéficiez d'une formation juridique (min. bachelor) et connaissez le droit du travail
- Vous traitez des cas de manière autonome
- Vous vous exprimez aisément par oral et par écrit
- Vous êtes capable de vous imposer, et êtes flexible sur le plan des horaires afin de pouvoir assurer le remplacement de vos collègues de Berne durant leurs vacances
- Les questions syndicales vous intéressent
- Vous êtes de langue maternelle française, avec de très bonnes connaissances d'allemand

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

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Franziska Schneider, responsable du team d'assistance judiciaire, tél. 031 357 57 57. Ce poste vous intéresse ? Veuillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel.

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



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

Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche pour une durée limitée, de février à septembre 2025 environ, un·e

collaborateur·trice juridique à 80%

pour notre service d'assistance judiciaire professionnelle (durée limitée)

La fonction de collaborateur·trice juridique comprend les activités suivantes :

- soutien et conseil de nos membres, en cas de difficultés avec leur employeur ou une assurance sociale, aussi bien de manière informelle que par voie judiciaire
- accompagnement des membres à des entretiens
- contacts avec les employeurs, les services officiels et les avocat·es externes

Vous travaillez à Berne dans petite équipe dynamique et disposez d'un soutien administratif compétent. Votre travail s'effectuera principalement en Suisse romande.

- Vous disposez d'une formation juridique et connaissez le droit du travail
- Vous traitez des cas de manière autonome
- Vous vous exprimez aisément par oral et par écrit
- Les questions syndicales vous intéressent
- Vous êtes de langue maternelle française, avec de très bonnes connaissances d'allemand

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

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Franziska Schneider, responsable du team d'assistance judiciaire, tél. 031 357 57 57. Ce poste vous intéresse ?

Veuillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel.

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

SOUS-FÉDÉRATION VPT, COMITÉ CENTRAL

Sérieux et ambition

Gilbert D'Alessandro. Sous la direction éclairée de Roger Maurer, le Comité VPT s'est réuni les 2 et 3 octobre au sein de la Centrale du SEV à Berne pour débattre des enjeux cruciaux concernant l'avenir du transport public et la défense des droits des travailleuses et travailleurs. Nous avons eu l'honneur d'accueillir Simon Burgunder, coordinateur de la politique des transports, Michael Spahr rédacteur en chef ainsi que Valérie Boillat et Matthias Hartwich. Comme le veut dorénavant la tradition nous étions accompagnés par une présidente de section Cordula Guillet de la section SEV VPT Zug.

Indemnités lors d'arrêt maladie

Il a été décidé de travailler à l'intégration des indemnités de maladie dans le salaire, en s'inspirant du modèle de la SUVA. C'est le droit au salaire en cas d'empêchement de travailler. Le comité a souligné la nécessité pour le syndicat d'agir sur le plan juridique pour clarifier cette situation. La question de la méthode de calcul des indemnités, qui repose sur la moyenne annuelle a été soulevée. Les indemnités doivent être intégrées dans la perte de gain également en cas de maladie, le SEV doit veiller à ce que les CCT et les statuts intègrent cela!

Document de travail sur l'amélioration des conditions de travail

La commission centrale a élaboré un document de position visant à rendre les métiers des transports publics plus attractifs. Parmi les propositions : • Amélioration des horaires de travail, avec un passage à la semaine de cinq jours ou son équivalent • Revalorisation des salaires et des indemnités • Formations financées par les entreprises, comme la mise à jour des PCT pour les mécaniciens de locomotive • Mise en place de soutiens psychologiques pour le bien-être des employés • Renforcement des mesures de sécurité au travail en particulier la violence • Amélioration des locaux de service pour un environnement de travail adapté • Promotion d'un dialogue social constructif, notamment sur les tours de service.

Chaque section recevra bientôt le document de position. Bien qu'ambitieux, il représente un objectif à atteindre, à l'image des luttes passées pour obtenir des congés payés.



Économie dans le TRV

Simon Burgunder a également présenté la volonté de la confédération de réduire les financements pour le transport régional de voyageurs (TRV), suscitant une réaction forte parmi les membres. En outre Michael Spahr explique qu'une action est prévue en novembre. Car si cette mesure devait passer, il y aura des conséquences sur les finances des Cantons.

Résolution de soutien

Le comité a voté en faveur d'une résolution pour soutenir des candidatures à la présidence et vice-présidence du comité SEV. La VPT avance des candidatures collectives, affirmant son droit légitime à la présidence et au minimum à la vice-présidence.

Selon le comité VPT, l'argument est simple, pour des raisons syndicales et de représentativité démocratique, la VPT représente plus de 33% des membres. C'est une sous-fédération qui progresse avec en son sein un petit SEV où nous avons toutes les catégories du monde du transport. La résolution a été envoyée au comité SEV.

Dans le cadre des remerciements d'usage, un merci particulier a été adressé aux traducteurs, sans lesquels la compréhension ne serait pas possible.

C'est avec les plus grands éloges et félicitations que nous avons pris congé de notre vaillant et fidèle Vincent Leggiero et notre vaillant et loyal Laurent Juillerat (voir photo) – au revoir!

PV GENÈVE

Marche des seniors

PV Genève. Ce 29 septembre, le CAD de Genève a organisé une marche des seniors et la PV Genève y a participé pour la première fois. Partie dans la fraîcheur, cette joyeuse cohorte

est arrivée sous un doux soleil d'automne. Apéro et saucisses-party ont reconforté la troupe qui avait rejoint les 300 autres participant·es à la marche.



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, Post-Finance et Twint.



www.sev-online.ch/shop

SOUS-FÉDÉRATION AS, BRANCHE INFRASTRUCTURE

Comment rendre le travail en équipe plus supportable et attrayant?



Bruno Käppler. Lors de la réunion de septembre, divers thèmes ont occupé la branche Infrastructure.

Le manque de personnel dans les BZ Ouest, Centre et Est prend des proportions alarmantes. Les tournées sont de plus en plus souvent supprimées et la charge de travail répartie sur les collaborateurs-trices en place. Malgré cela,

les crédits d'heures augmentent de plus en plus. De plus, les jours de congé déjà attribués aux collaborateurs sont de plus en plus souvent supprimés. Or, c'est précisément dans le cadre du travail en équipe que le corps a besoin d'un temps de récupération plus long. Une fatigue excessive ne doit pas avoir de conséquences sur la sécurité du tra-

fic ferroviaire, comme le montre un cas que nous connaissons à la BZ Ouest. Dans la branche Infrastructure, nous voulons élaborer des revendications concrètes sur la manière de rendre le travail en équipe plus supportable et plus attrayant.

Dans le cas du TMS et d'autres projets informatiques, nous sommes préoccupés par le fait que la réduction du personnel doit toujours avoir lieu avant l'introduction de nouveaux programmes, alors que l'on sait qu'un effectif plus important est nécessaire avant et même après l'introduction pendant un certain temps. La formule permettant de calculer combien de personnel peut être économisé avec un nouveau programme informatique est parfois incompréhensible.

Notre secteur a de grandes ambitions. Tu veux participer à la définition de la direction à prendre? Alors rejoins notre équipe et contacte i@as-online.ch

PV VALAIS

La raclette plaît toujours!

Peter Rolli. Le jeudi 12 septembre, beaucoup de membres ont trouvé le chemin pour se rendre à notre traditionnelle rencontre d'automne. Cet événement a toujours été cité sous le village d'Ardon mais la magnifique salle polyvalente se trouve bel et bien sur la commune de



Vétroz qui est voisine avec Ardon.

Les deux communes se trouvent au nord de la vallée du Rhône et c'est la Lizerne qui fait office de frontière. Les nombreuses vignes à perte de vue font naturellement partie du paysage de la vallée du Rhône.

Cet événement, avec les années qui passent, est devenu incontournable. Après un apéro de bienvenue, une petite entrée composée de Jambon/melon/tomates fut servi. L'acteur principal (la Raclette) a suivi et les membres ont pu se régaler jusqu'à plus faim de ce met bien Valaisan. Le dessert et le café couronna cette magnifique journée. Le prix de Frs. 20.- contribue probablement au succès de cet manifestation mais la cordialité et le fait de se revoir est certainement primordial.

Pour terminer, n'oubliez pas nos deux fêtes de Noël:

Mardi le 03 décembre à la salle communale de Martigny.

Jeudi le 12 décembre au River Side à Brigue.

Un grand merci à tous les bénévoles et l'équipe de cuisine ainsi qu'à nos deux racleurs Beppo et Harald (voir photo), qui ont largement contribué au succès de cette journée.

NOUVELLE ÉCOLE AU TOGO

Sur la bonne voie grâce aux dons



Patrick Rouvinez. La construction à débiter en mai de cette année et les travaux ont bien avancé. Grâce à

vos dons, vous pouvez constater l'état des travaux sur la photo ci-dessous. Pour rappel, ce bâtiment

va abriter trois classes de primaires avec 240 élèves comme c'est le cas à Dapengo Copé ou nous avons inauguré une école le 27 juillet 2022.

Pour vos dons, vous pouvez utiliser le compte Raiffeisen, IBAN CH96 8080 8005 0962 5858 1, Foyeme Rouvinez Pouguinimpo + Patrick, «Projet Togo 2024-2025» ou par Twint au no de téléphone 079 192 87 81 avec mention TOGO 2024-2025. Nous vous informerons certainement via le journal SEV quand nous aurons atteint notre but! Merci mille fois!

Lucienne und Patrick Rouvinez

PV BIENNE

Randonnée d'automne le long de l'eau

Robert Drewes. Sous la conduite des nouveaux guides, le groupe, composé de 23 participants, s'est mis en route à 10h45 en direction de Wohlen. La randonnée nous a mené le long du Gäbelbach et du camping Eyholz. Ensuite, nous avons traversé l'Aar par le pont piétonnier. Nous avons marché, toujours avec vue sur l'Aar, pour atteindre le restaurant Kreuz à Wohlen peu après 13 heures. La dernière montée était raide, mais heureusement le restaurateur était prêt et nous a servi le menu du jour (soupe aux brocolis, bœuf Stroganoff avec des nouilles et des carottes). L'après-midi, comme prévu une partie du groupe s'est rendu à Uettligen et les autres sont rentrés directement chez eux.

Un grand merci à la nouvelle équipe de guides de randonnée Peter et Ruth Habegger ainsi qu'à leur



chien «Nasko» pour cette randonnée super bien organisée.

N'oubliez pas le chlouser du 6 décembre au restaurant de la gare de Brügg (voir l'agenda).

PV VAUD

Excursion, en train, à Chamonix



Le Mont-Blanc Express des TMR relie Martigny à Chamonix.

Dominique Tissières. Deux mots pour résumer l'excursion, le 17 octobre dernier, jusqu'à Chamonix-Mont Blanc : tracas et merci.

Merci d'abord aux 41 participants d'être venu-es à cette sortie. Tracas! Les 41 participants, suite aux explications et au vécu du moment, le savent pourquoi.

Malgré tout, utilisons un troisième mot : extraordinaire!

Extraordinaire, une course avec autant de présence.

Extraordinaire, le parcours de Lausanne à Chamonix, en train, en bus, en train et en bus et la même chose en sens inverse! Il y avait des travaux d'importance sur la ligne de Martigny aux Marécottes et du Châtelard à Chamonix.

Extraordinaire, la visite de la station de montagne de Chamonix avec le «Petit train touristique», quoique, le chauffeur de ce train, qui, selon convenance, devait venir nous accueillir à la place de la gare SNCF et nous déposer devant le restaurant en fin de visite, nous atten-

daît sur une autre place de la station. Nous avons dû le héler téléphoniquement.

Extraordinaire, le repas au restaurant de la Moraine, avec la dégustation d'un plat typiquement savoyard, autre que la tartiflette, le farcement. Pour ce plat trois qualificatifs : copieux, goûteux et nourrissant. Merci et félicitation à la jeune brigade de ce restaurant qui nous ont accueilli avec empressement.

Extraordinaire, car, dans le prix du menu, étaient compris l'apéritif, l'eau, le vin, le menu, le dessert et les cafés. C'est le côté agréable de la restauration en France, le vrai pays de la gastronomie régionale.

Extraordinaire, enfin, l'ambiance qui régna durant cette excursion mesurable au volume des babillages et au plaisir à vivre et à partager, tous ensemble, cette journée.

À refaire, oui, mais sans les tracas et la prochaine fois... en car!

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/

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.
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, *vostra 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^{er} novembre 2024: 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. Annon-

cez dans tout les cas votre présence d'ici le 1er novembre à sevbauaj@bluewin.ch

19. 11.

ZPV Région Ouest

Assemblée régionale.

La manifestation commence à 10h00 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

Retraités

5. 11.

PV Fribourg

Assemblée d'automne. Elle aura lieu le mardi 5 novembre, 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 : jlscherz@bluewin.ch ou SMS/tél au no 079 252 02 51. Dernier délai : 2 novembre, 12h. *Le comité.*

5. 12.

PV Jura

Fête de St-Nicolas.

Chères et chers collègues, le comité de la PV Jura vous invite à notre traditionnelle fête de la Saint-Nicolas le jeudi 5 décembre dès 11h45 au restaurant de la Poste à Glovelier. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge).

Animation par la chorale des retraités, divertissement musical, ainsi que notre tombola.

Ce n'est pas nécessaire d'apporter un lot. Le dessert est compris dans le menu. Cependant, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi.

Merci de vous inscrire jusqu'au samedi 30 novembre si possible auprès de Emile Lachat au 079 384 69 74.
Courriel : emile.lachat@bluewin.ch ou Benoit Koller 079 810 51 94, WhatsApp ou kollerben@bluewin.ch.

Au plaisir de vous rencontrer.

6. 12.

PV Biel-Bienne

«Chlouser» – notre traditionnelle fête du St. Nicolas

14h, Restaurant Bahnhof, Brügg BE.

Au programme du «Chlouser»: Nous honorerons les membres qui fêtent un jubilé en leur remettant un certificat. Marianne nous lira des histoires de Peter Reber. Nous sommes curieux d'entendre les chants interprétés par le chœur d'hommes des cheminots retraités qui encadre musicalement la manifestation. Les informations du président ne doivent pas manquer non plus. Nous organisons la fête du «Chlouser» afin d'entretenir le contact et l'amitié. Les conjoints/partenaires des membres sont cordialement invités à cette occasion. Nous nous réjouissons de les rencontrer à nouveau. Le «goûter» est offert par la section. Nous nous réjouissons d'ores et déjà de votre participation active au restaurant Bahnhof, à Brügg. *Le comité*

Agenda 13/24

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
Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica 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; 031 357 57 57
Abonnements et changements d'adresse: mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–.
Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-press: CH Regionalmedien AG
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 22 novembre 2024.

Le délai pour les annonces est fixé au 11 novembre à midi, celui de l'agenda au 12 novembre à midi.



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.

PV VAUD

Les Tourbières des Ponts de Martel (NE)

Dominique Tissières. Cet hiver ou ce printemps 2024, c'est l'émission de la RTS, *Couleur Locale*, qui a suggéré l'envie de découvrir les Tourbières des Ponts de Martel. Par deux fois, nous nous sommes rendus sur place pour préparer cette balade. Une première fois en avril, avec un collègue du comité, nous avons suivi le parcours préconisé accompagné par une température digne de la Brévine et une bise à décorner les bœufs et, en sus, une réception à la clé: le restaurant La Maison des Tourbières était fermé. Heureusement le buffet de la Gare était ouvert. Nous pûmes avoir couvert et chaleur!

Une deuxième fois, en mai, pour visionner et goûter les menus proposés au restaurant de La Maison des Tourbières et y faire les réservations adéquates pour le 5 septembre. Un musée didactique est attendant au restaurant, mais, hélas, seulement ouvert dès 14 heures. Pour nous, ce sera une non-visite assurée. Cette non-visite fut et restera le bémol de la découverte du chemin des Tourbières.

Le 5 septembre, 25 collègues syndiqués découvrent enfin le par-

cours du chemin des Tourbières. Le tracé d'environ 5 kilomètres serpente, zigzague et se déploie en sentiers recouverts de copeaux de bois, en escaliers et en pontons, le tout agrémenté de panneaux didactiques. C'est une marche facile et agréable. En sus, au milieu, les initiateurs du parcours y ont aménagé, avec bonheur, une magnifique place de pique-nique. Là, un apéro surprise y était prévu. Hélas, la moitié du groupe, trop pressée de rejoindre le restaurant, a zappé cet instant convivial.

Vous, qui lisez cet article et qui ne connaissez pas les Tourbières des Ponts de Martel, je vous invite à les découvrir. Ces tourbières font partie du patrimoine naturel du Jura neuchâtelois. Elles furent, aussi, jusqu'à une époque récente un apport industriel et économique de la région. Maintenant, elles sont régénérantes de la biodiversité.

Le 23 septembre 2024, l'émission de la Radio suisse romande, CQFD, consacra une plage horaire à «La Maison des Tourbières». Comme quoi, avec cette balade, nous vivons dans l'actualité romande du moment.

Broillet Josette; 1930; veuve de Claude, Delémont, PV Jura.

Magnin Yvette; 1930; veuve de Edouard, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Martin Fabrice; 1977; Bex, BAU Arc Lémanique.

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

DÉCÈS

IMPRESSUM



NON À EFAS LE 24 NOVEMBRE

Gagner contre le lobby de la santé



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch,
avec services Publics, SSP

La population se prononcera le 24 novembre sur une réforme des soins médicaux imposée par le lobby des assureurs dite EFAS. Le SSP et l'USS la jugent dangereuse pour le personnel soignant, pour la qualité des soins et les hausses de primes. Ils appellent à dire non à EFAS qui conduit à la perte de pilotage démocratique au profit des caisses et leur logique de profit et de rendement. Le point avec Christian Dandrès, président du SSP.

Quel est l'enjeu de cette votation ?

Christian Dandrès : L'avenir du système de santé se joue le 24 novembre. Avec le vote sur la contre-réforme de la LAMal (EFAS, voir encadré), la population peut mettre un cran d'arrêt à la soumission du secteur de la santé à la logique marchande et au pouvoir des caisses maladie. Nous avons obtenu deux victoires pour nos retraites (13^e rente AVS, LPP 21). Nous avons battu le lobby des assurances-vie. Avec EFAS, nous devons gagner contre le lobby de la santé. EFAS décline, dans le domaine des soins, la même volonté de démanteler les avancées sociales du siècle dernier que représentent l'AVS, la LAMal et la protection des locataires.

Quelle est la logique derrière EFAS ?

EFAS remet en cause la logique d'assurance

sociale censée protéger de manière universelle les assuré-es, pour la remplacer par le rationnement des soins pour celles et ceux qui n'ont que l'assurance de base et, de l'autre côté, des profits en hausse pour les « acteurs majeurs » du système (assurances, cliniques, pharmas).

EFAS ne fera donc pas baisser les primes ?

Non, elle provoquera une hausse des primes maladie et de la participation directe des assuré-es. Même SantéSuisse n'en fait pas mystère. Des cantons ont profité des travaux parlementaires pour se décharger de leur responsabilité dans le financement des soins. EFAS réduira celui-ci de plus de la moitié pour les hospitalisations et en moyenne de la moitié pour les soins aux aîné-es (soins à domicile et en EMS). Or, le besoin de financement dans ce domaine ne cesse d'augmenter avec le vieillissement de la population et l'accroissement des maladies du grand âge.

Quelle est la conséquence de la clef de répartition nationale des dépenses selon EFAS qui verra les caisses-maladie financer 73,1% de l'entier des dépenses de santé contre 26,9% aux cantons ?

EFAS donnera aux caisses-maladie la mainmise sur l'entier du système, au prétexte de « simplification ». Les cantons se désengageront de leur responsabilité au profit des caisses-maladie qui deviendront le principal interlocuteur des hôpitaux et des établissements de soins. Ce ne sont pas moins de 13 milliards de francs de nos impôts, en plus des 38 milliards de primes que les

assurances gèrent déjà, que les cantons devront leur verser. Or, ce pouvoir exorbitant des assureurs est le cœur du problème vu leur opacité, leurs frais de fonctionnement et leurs conflits d'intérêts permanents.

Il n'y a donc rien de bon à attendre pour le personnel des soins et les patient-es ?

EFAS étendra aux soins aux aîné-es la même

logique financière qui fait exploser les primes, casse les conditions de travail des personnels de santé et met les hôpitaux publics au bord de la faillite. La révision de la LAMal en cours poursuit cette logique : rentabilité au lieu de qualité pour les soins aux aîné-es. La campagne contre EFAS est aussi importante que celles que nous venons de gagner pour l'AVS et la LPP. Il ne s'agit rien de moins que de solidarité et de dignité humaine.

EFAS : de quoi s'agit-il ?

Le financement uniforme des prestations de soins (ambulatoires et stationnaires), plus connu sous son acronyme allemand EFAS, est l'une des plus grandes réformes de la LAMal envisagée ces dernières années.

Avec EFAS, les caisses maladie auront désormais à gérer l'argent des contribuables en plus des primes. Les cantons enverront alors aux assureurs 13 milliards provenant du contribuable avec leurs salutations amicales. Jusqu'à présent, cet argent servait à financer directement les hôpitaux, mais il sera désormais versé aux caisses qui financeront 73% de l'entier des dépenses de santé, alors que les cantons se chargeront de 27%. Si, dans le stationnaire (tout traitement qui oblige le-la patient-e à passer la nuit à l'hôpital), la part des cantons recule de 55 à 27%, dans le secteur ambulatoire, au contraire, la part des cantons passerait de 0 à 27%. L'obligation de faire participer les cantons à ces dépenses est l'argument des partisans

d'EFAS. Cela permettrait une augmentation moindre des primes avec moins de séjours hospitaliers coûteux et davantage d'interventions ambulatoires. Vraiment ?

Avec EFAS, tel qu'il est soumis au peuple, nous faisons un pari. Si la dynamique est plus forte à long terme dans le domaine ambulatoire, les cantons qui y participent actuellement passeront davantage à la caisse que dans le statu quo. La part financée par les impôts plutôt que par les primes par tête augmente donc - ce qui est souhaitable. Mais si c'est l'inverse, si les soins de longue durée croissent à long terme plus fortement que le secteur des soins aigus, c'est le contraire qui se produit. Les cantons paieront alors moins au système de santé qu'aujourd'hui et les payeurs de primes seront encore plus sollicités. Pour l'USS, en raison du vieillissement de la population, il y a de bonnes raisons de penser que c'est ce dernier cas de figure qui se produira. **ysa avec SSP-vpod et USS.**



AU MUSÉE APRÈS 111 ANS

Tibert Keller

Cette voiture ancienne de 1913 du chemin de fer de montagne Lauterbrunnen-Mürren (BLM), photographiée le 4 mai de cette année, quitte pour la première fois son lieu d'origine et devrait trouver une nouvelle demeure au Musée des trans-

ports de Lucerne. La raison en est la modernisation complète du chemin de fer à adhérence d'un peu plus de quatre kilomètres entre Grütschalp et Mürren, qui est sur le point d'être achevée. Trois nouvelles rames remplacent les véhicules actuels, notam-

ment en raison de l'augmentation de la tension de la caténaire. La deuxième partie du BLM, inauguré en 1891, est le téléphérique Lauterbrunnen-Grütschalp qui a remplacé en 2006 le funiculaire d'origine. Site: tibert.ch

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Avec combien d'argent la Confédération veut-elle soutenir l'introduction de l'attelage automatique numérique dès 2026?

- a. Pas du tout
- b. Avec 180 millions de francs
- c. Avec 335 millions de francs.

2. Qu'est-ce qui doit rester partie intégrante de la CCT CFF?

- a. BAR
- b. CLUB
- c. PUB

3. Où s'est tenue la conférence de l'ITF cette année?

- a. Marrakech
- b. Munich
- c. Meiringen

4. Quand aura lieu le vote sur la modification de la loi sur l'assurance maladie?

- a. 12 novembre 2024
- b. 24 novembre 2024
- c. 2 décembre 2024

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 12 novembre 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 une **carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N° 12/2024:
b/c/b/b

C'est **Jeannette Wilpert**, à Kölliken, membre de la PV Olten, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Cornelia Nagy-Baruffa, mécanicienne de locs

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Cornelia Nagy-Baruffa est mécanicienne de locomotives au chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg (SZU). Elle a abouti à cette profession après un apprentissage d'employée de commerce et une formation de spécialiste en logistique. Aujourd'hui elle conduit des locs entre autres sur les tronçons pittoresques de l'Uetliberg et elle apprécie la variété de son travail. Elle s'engage également au SEV où, en tant que membre du comité de sa section, elle se bat pour la solidarité et pour de bonnes conditions de travail.

Une journée de travail typique de Cornelia commence généralement au petit jour. En particulier le tronçon spectaculaire sur l'Uetliberg – la ligne 10 du RER – joue un grand rôle dans la fascination qu'elle ressent pour son travail. « On ne rencontre pas seulement des gens, mais aussi des animaux comme des geais, des chevreuils ou des écureuils », raconte-t-elle. Tous les levers et les couchers de soleil auxquels elle assiste aux commandes de sa machine, mais aussi la vue depuis le sommet de l'Uetliberg, où Cornelia fait une courte pause, l'émerveillent à chaque fois. Le chemin de fer de l'Uetliberg fait partie des chemins de fer par adhérence à voie normale les plus

raides d'Europe, avec une inclinaison allant jusqu'à 79 pour mille.

Mis à part la ligne de l'Uetliberg, Cornelia roule aussi avec le S4 de Zurich HB à Langnau-Gattikon, où de vieux trains de type RPZ sont encore utilisés. Là, il faut faire preuve d'habileté manuelle, ce qui rend le travail plus varié et intéressant.

Garder la tête froide

Il y a parfois des moments stressants, par exemple, lorsqu'il y a un problème technique. Justement le jour où la rédaction du journal se trouve dans la cabine de conduite un tel incident se produit : sur le tronçon entre Langnau-Gattikon et Zurich HB, un signal précédant une barrière reste bloqué sur « stop ». Par conséquent le train ne peut pas avancer. Les voitures et les piétons attendent, pour certains très impatiemment, devant la barrière fermée.

Cornelia prend sa radio et informe la centrale de contrôle du problème. Il s'agit maintenant de garder la tête froide, de remplir le formulaire d'annonce et d'informer les passagers. « À cause d'un dérangement au signal, nous ne pouvons pas démarrer tout de suite, cela va prendre quelques minutes, merci de votre patience et belle journée », dit-elle dans le haut-parleur. Elle reçoit par radio l'ordre d'avancer « en marche à vue », soit à la vitesse d'un homme au pas. Le



train a pris du retard à cause de ce dérangement et cela retarde aussi le train en sens inverse. Une fois arrivés en gare principale de Zurich, il ne reste que peu de minutes avant le prochain départ. « Un dérangement technique demande une pleine concentration et une action résolue », explique Cornelia qui, dès janvier 2025, transmettra son savoir-faire au personnel en formation dans le cadre d'une fonction supplémentaire d'instructrice.

Échanges enrichissants au SEV

Cornelia est aussi étroitement liée au SEV. Elle est représentante des mécanicien-nes de locs et membre du comité de la section SEV VPT Sihltal. Elle est entrée au SEV déjà à l'époque où elle travaillait au service de la manœuvre des CFF. « Au SEV, je peux échanger avec des personnes du même secteur, aussi avec des conducteurs de bus ou de tram ou des pilotes de bateaux, c'est très enrichissant », nous confie-t-elle.

En particulier, Cornelia apprécie la solidarité et le soutien du syndicat, surtout pour les négociations avec l'entreprise. Malgré son engagement pour sa profession et la présence du syndicat, il y a des situations qui peuvent représenter des défis, surtout pour les femmes. « Il est important de nous serrer les coudes même si les choses se corsent parfois », insiste notre syndicaliste engagée. Il lui tient également à cœur de pouvoir

collaborer de manière constructive avec la direction de l'entreprise, « mais à condition qu'elle agisse avec éthique ». Au SZU, une entreprise de moyenne envergure avec 250 employés, tout le monde se connaît. Le supérieur hiérarchique de Cornelia est aussi mécanicien de locs et elle trouve que c'est un grand avantage : « Mon chef comprend très bien de quoi est fait mon quotidien et quels défis je peux rencontrer. »

Nature, foi et cohésion

Durant ses loisirs Cornelia aime se retrouver dans la nature. Elle fait volontiers des randonnées ou de la grimpe avec son mari, ainsi que de la moto. Pour elle la famille est importante : ses parents et ses frères et sœurs jouent un rôle important dans sa vie. « Le dimanche, on se retrouve à l'église Viva à Zurich. » De la communauté et de sa foi, elle retire de la force. Cela lui donne aussi une vision particulière de la vie et des interactions avec autrui : « Je vois toujours d'abord le positif, j'aide volontiers les autres et je crois que surtout nous, les femmes, nous devons nous soutenir mutuellement. »

Pour Cornelia Nagy-Baruffa, la profession de mécanicienne de locs n'est pas juste un travail, c'est une passion et chaque jour lui apporte son lot de découvertes. La nature, les personnes et la variété des tâches font de sa profession quelque chose de très spécial à ses yeux.

EXTENSION DE L'AUTOROUTE

tomz

