



# SEV N°14

Le journal du Syndicat du personnel des transports



SÉCURITÉ

## Respect pour le personnel

► p. 3

ÉDITORIAL de Matthias Hartwich

## Protection du service public et vigilance

► p. 2 et 7

**E**n 2025, nous devons être particulièrement vigilants : en Suisse les travailleuses et travailleurs des transports publics (TP) ne devront pas être sacrifiés. Si cela se produit, c'est tout le système de TP qui s'effondrera. Cela risque d'arriver si on donne libre cours à la libéralisation en Europe et en Suisse.

Pour cette raison, le SEV suit d'un œil critique les négociations entre la Suisse et l'UE : en introduisant la libéralisation et la privatisation en Europe dans le secteur ferroviaire, la commission a causé un déraillement du système de TP. On le ressent lorsque l'on voyage en train à travers l'Europe et on le voit aux flux de marchandises qui dévient du rail vers la route. L'étude effectuée par le professeur allemand Tim Engartner, qui a analysé les

répercussions et les coûts de la libéralisation du trafic ferroviaire en Europe, le prouve aussi. Les fanatiques de libéralisation continuent malgré tout. Nous devons absolument éviter cela en Suisse, non pas par égoïsme, mais pour le bien-être du personnel et des voyageurs.

Quel rapport entre le retour à la Maison-Blanche d'une personne condamnée pour des délits sexuels et les TP en Suisse ? Une chose est sûre : avec Trump c'est le monde entier qui se désécure. Son élection est l'expression de la colère des exploités. Il en va de même pour la venue au pouvoir de gens d'extrême droite en Europe centrale et de l'Est, aux Pays-Bas, et dans d'autres régions partout dans le monde. La politique de libéralisation des dernières décennies a désécurisé et déraciné bon nombre de personnes

et endommagé le service public. Bien souvent, les victimes choisissent elles-mêmes leur bourreau, malheureusement...

Nous pouvons protéger le service public, grâce à des CCT fortes aux CFF, chez CFF Cargo et dans toutes les ETC, dans toute la Suisse. Nous voulons aussi que les entreprises prennent leurs responsabilités pour protéger le personnel des agressions et qu'elles conviennent avec le SEV de bonnes conditions d'engagement afin de rendre les professions des TP plus attrayantes.

Protéger et renforcer les CCT, permet de protéger et renforcer la démocratie. Il ne s'agit pas ici de partis politiques mais bien d'un service public qui puisse fonctionner ! Pour que les fanatiques de la libéralisation dans les TP ne prennent pas la barre chez nous aussi.

P.-Y. Maillard

Bilan et perspectives syndicales du président de l'USS.

2

CCT CFF/Cargo

Le vice-président SEV Patrick Kummer à propos de la prolongation des CCT.

4

TPF

Salle comble pour une présentation de l'état des négociations de la CCT.

5

## Journée B100 en 2025

À noter dans vos agendas : La prochaine réunion pour les conducteurs et conductrices de véhicules moteurs B100 aura lieu le 10 octobre 2025 à Berne. L'annonce officielle sera lancée au printemps 2025.

## SEV-transN

L'assemblée générale VPT-transN aura lieu le 4 décembre 2024 à 20h à l'hôtel des communes au Geneveys sur Coffrane. Venez nombreuses et nombreux! Le Comité.

## Déposer les annonces à temps

L'édition actuelle du journal SEV est l'avant-dernier journal de l'année 2024. La dernière édition paraîtra le 16 décembre. Il sera suivi d'une pause jusqu'au 24 janvier 2025. Ceux qui souhaitent publier des annonces dans l'agenda de notre dernière édition 2024 sont priés de nous faire parvenir leurs textes jusqu'au mardi 3 décembre à 12h. Pendant la pause hivernale, nous publierons les nouvelles sur nos canaux numériques habituels : Site web, Facebook et, pour les informations très importantes, par newsletter aux personnes directement concernées.

## Val Blenio (TI)

Chez Autolinee Bleniesi, la CCT renouvelée pourra entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Ceci après des négociations difficiles et turbulentes qui ont culminé avec une assemblée du personnel houleuse, un communiqué de presse des syndicats SEV et OCST et une question au parlement cantonal tessinois sur la valeur du partenariat social. Le 29 octobre, les représentants du personnel ont clarifié les questions encore en suspens avec la direction et le président du conseil d'administration. Entre-temps, le personnel et le conseil d'administration ont approuvé la nouvelle CCT qui court jusqu'au 31 décembre 2029.



### INTERVIEW DE PIERRE-YVES MAILLARD

# « Il n'y a pas besoin de cette austérité ! »

**Yves Sancey**  
yves.sancey@sev-online.ch

**Après une année riche en événements syndicaux et 2025 pleine d'incertitudes, le point avec Pierre-Yves Maillard, président de l'USS et conseiller aux États PS vaudois.**

**2024 touche à sa fin. Quel bilan tires-tu du point de vue syndical ?**

**Pierre-Yves Maillard :** L'année n'est pas encore finie ! Il y a encore une grosse votation le 24 novembre et on verra si on arrive à gagner sur le droit du bail et sur EFAS. En ce qui concerne les enjeux syndicaux de la politique fédérale, on aura eu une très belle année dans les votations populaires ! Même si l'on devait échouer sur l'un ou l'autre objet en votation en novembre, il faut dire que le fait d'avoir gagné pour la première fois une initiative populaire sur le terrain social qui a comme impact, à courte échéance, c'est-à-dire à l'horizon de deux ans, de renforcer de près de 4 milliards le pouvoir d'achat des retraités, cela marquera évidemment l'histoire du mouvement ouvrier et syndical ! Et d'avoir battu à ce point les milieux financiers et la droite sur la LPP. Sur les retraites, on rétablit un rapport de force plus favorable. C'est donc un bilan plutôt positif !

**Et pour les aspects moins politiques ?**

En ce qui concerne l'évolution de nos organisations, on a eu une assez bonne année en 2023, les effectifs de l'USS s'étant légèrement améliorés. Cette année, cela s'annonce malheureusement moins positif. Du point de vue des négociations salariales, nous ne voyons pas des résultats spectaculaires, mais on devrait néanmoins arriver à une légère hausse des salaires réels en 2024 et 2025, ce qui compenserait un peu la perte des années passées. Nos syndicats sont présents aux côtés des salarié-es dans les licenciements collectifs comme chez Stahl Gerlafingen, Vetropack ou Tamedia, notamment. Pour une majorité de la population, sur les grands sujets comme le pouvoir d'achat, les syndicats restent une référence, une force de proposition et de résistance indispensable. En votation, nos soutiens vont bien au-delà de la gauche. Partout dans le monde, les syndicats sont la principale force de résistance contre les reculs en matière de justice sociale.

**La victoire de la 13<sup>e</sup> rente n'est-elle pas un peu ternie par les tergiversations sur l'entrée en vigueur et le financement ?**

Nous savons qu'une initiative populaire n'est qu'une étape. Il faut se féliciter que nous ayons rédigé un texte suffisamment explicite pour qu'il soit jugé par le Conseil fédéral comme étant d'application immédiate. Même s'il ne devait pas y avoir de loi d'application, le Conseil fédéral sera contraint d'augmenter les rentes en 2026. On peut espérer, du point de vue du financement, une solution relativement équilibrée. D'autant plus que nous avons le temps. L'AVS va faire près de 4 milliards de bénéfice cette année !

**Quel bilan pour les femmes ?**

Dans les éléments réjouissants de ces dernières années, il y a le renforcement de la partie féministe du mouvement syndical. Les grèves féministes ont été spectaculaires. Cela, et je le regrette, ne passe pas forcément pas une adhésion aux syndicats qui ont pourtant été à leur origine et ont fortement participé à leur organisation. Nos syndicalistes sont des figures de la lutte féministe. Les salariées se mobilisent. Sans doute devons-nous mettre davantage de moyens en commun pour améliorer l'organisation syndicale dans les secteurs du travail majoritairement féminin comme les soins ou la vente, par exemple. C'est un des grands enjeux de l'avenir.

**Que faut-il penser de l'austérité voulue par le Conseil fédéral et la commission Gaillard ?**

Il n'y a absolument pas besoin de cette austérité ! On est déjà passé d'un déficit projeté pour l'année prochaine de 2,5 milliards à moins de 1 milliard de francs. On va sans doute boucler l'exercice 2025 avec un excédent. Cette cure est liée à l'armée puisqu'on cherche à augmenter son budget de 4 milliards pour des besoins qui sont quand même très mal identifiés. L'armée n'arrive déjà pas à dépenser ses crédits actuels !

**À l'heure du dérèglement climatique, est-ce une bonne idée de vouloir baisser le financement du trafic régional de voyageurs (TRV) ?**

Non ! Il faut au contraire mettre le paquet sur la mobilité collective ! La Suisse est assez exemplaire dans ce domaine depuis vingt ans. La politique d'austérité pourrait bloquer cela. L'autre risque, c'est les menaces de libéralisation en rai-

son de l'accord avec l'Union européenne.

**Qu'est-ce qui nous attend en 2025 ?**

Ce qui vient, c'est un débat très dur sur l'Europe. L'intégration européenne ne doit pas se faire contre les intérêts concrets de nos membres et des salarié-es. On est de manière frontale face à un projet de libéralisation qui nous fait reculer du point de vue du service public et de la protection des salaires. On ne peut pas accepter cela. C'est sûr. Il faudra avoir les nerfs solides. On va nous intimider. Les intérêts en jeu sont énormes. Depuis trois ans, notre ligne est claire. Elle n'est pas nationaliste, elle est sociale. Elle est inflexible sur les intérêts fondamentaux de notre base. Par ailleurs, il faudra trouver une stratégie de financement supplémentaire pour l'AVS. Nous devons enfin nous renforcer syndicalement en termes d'organisation de membres si on veut garder notre force politique qui est bonne. Il faut rester représentatif. Il faut arrêter de perdre des membres et au contraire en regagner.

**La question de la libéralisation du rail voulue par l'UE est une ligne rouge pour l'USS ?**

Pour que ce projet ait une chance, il faut pouvoir combattre la libéralisation proposée dans les domaines du rail et de l'énergie de manière indépendante du projet. Il faudra que le Conseil fédéral sépare ces deux libéralisations du paquet qui est déjà assez chargé et que nous les combattons.

**Et s'il y a un accord sur tout le reste sauf sur ce dossier ?**

Pour l'instant, il n'y a rien qui va dans ce paquet ! Sur les salaires, ce n'est pas réglé et c'est même le contraire, notamment sur les frais professionnels qui favorisent le dumping puisque ce sont ceux du pays de provenance qui s'appliqueraient ! L'Europe ne veut plus des cautions a priori dans les CCT, mais seulement en cas de récidives d'entreprises qui frauderaient. Sans parler des délais d'annonces pas encore réglés. En ce qui concerne les aides d'État, l'idée serait d'instaurer une police des cantons pour savoir ce qu'ils font en matière de subventions envers des entreprises juridiquement de droit privé ou de droit public, mais qui agissent dans un marché ouvert. Cela ouvre une boîte de Pandore. L'articulation de tous ces points est toxique.

## AGRESSIONS CONTRE LES COLLABORATEURS CFF

# Campagne de sensibilisation lancée

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

En date du 11 novembre, les CFF, le SEV, le VSLF et transfair ont lancé une campagne intitulée « Voyager ensemble dans le respect ». Elle vise à attirer l'attention des voyageurs et du personnel sur le thème « Violence et agressions » et à les sensibiliser. Diverses mesures doivent permettre au personnel de même qu'aux passagers-ères de se sentir en sécurité dans les trains et les gares. Parallèlement, les CFF ont mis en place pour leur personnel le nouveau centre de formation Security Training au Centre Loewenberg.

Un passager est assis dans un compartiment de train, une canette de bière à la main. Il injurie une assistante clientèle qui veut vérifier son titre de transport. Celle-ci recule d'un pas en disant « stop », essayant de faire descendre la pression. Le client agressif obtempère et présente son billet.

La situation est fictive, mais pourrait se rencontrer tous les jours. Une assistante clientèle suit un cours des CFF dans le nouveau centre de formation Loewenberg près de Morat. Un instructeur analyse ensuite la situation avec elle. Ensemble, ils exercent le comportement à adopter lors de situations critiques. L'objectif est de pouvoir réagir avec sagesse et profession-

lisme en cas d'agression, afin de calmer la situation. De cette manière, le personnel ne se met pas lui-même en danger. Depuis l'été 2024, de tels cours se déroulent au nouveau centre de formation, mais ailleurs également.

## Mesures contre les agressions

Les cours sont une des mesures prises par les CFF pour freiner les comportements agressifs et violents dans les trains. Cela fait déjà un certain temps que le SEV insiste pour que ce problème soit traité. « La campagne est un pas dans la bonne direction », affirme Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV qui a lui-même été assistant clientèle pendant des années et a vécu de nombreuses situations difficiles. « Beaucoup de collègues me rapportent que ces dernières années les comportements agressifs ont pris de l'ampleur. » Les CFF confirment que les agressions se sont aggravées. Actuellement, ils enregistrent environ dix agressions par jour, même si le sentiment de sécurité reste très élevé dans les gares et les trains en Suisse.

Par agressions, les CFF signifient des insultes, injures, menaces et voies de fait. Toute agression est systématiquement dénoncée. Depuis début 2007, les agressions envers le personnel des transports publics constituent un délit poursuivi d'office en Suisse et engendrent automatiquement des poursuites judiciaires. Malgré cela, les comportements agressifs envers le personnel des transports publics ont augmenté et



Une assistante clientèle montre le comportement à adopter avec un client agressif.

atteint un paroxysme bien triste pendant la pandémie de coronavirus.

## Les partenaires sociaux mènent une campagne commune

Chaque agression est une agression de trop. Cette nouvelle campagne de sensibilisation est d'autant plus importante. Le sujet figurant sur les affiches, écrans et distributeurs de billets dans les gares ainsi que les posters dans les trains, vise à sensibiliser les voyageurs et le personnel à un comportement respectueux les uns avec les autres d'ici à la fin de cette année. Le sujet est constitué d'un cactus et d'un lot de ballons. L'objectif est de réduire le nombre d'agressions dans les transports publics et de favoriser une cohabitation pacifique. « Nous sommes satisfaits que les CFF nous aient écoutés et aient pris en considération notre demande. Le fait que les autres partenaires sociaux aient été impliqués dans cette campagne est primordial. Il est clair que d'autres mesures sont encore nécessaires actuellement », affirme Jürg Hurni.

## Mesures déjà prises par les CFF

Parallèlement à la campagne et aux cours de formation, les CFF ont déjà pris les mesures suivantes :

- depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2024, la police des transports utilise des bodycams. En cas de conflits, elles doivent avoir un effet de désescalade et contribuer ainsi à la sécurité

des voyageurs et du personnel des transports publics.

- La police des transports et Transsicura renforcent leur présence s'il faut s'attendre à des situations critiques. Ils travaillent en collaboration étroite avec les corps de police locaux et sont soutenus par des services de sécurité supplémentaires.

- À partir de 22 heures, les assistantes et assistants clientèle CFF travaillent toujours par deux à bord de tous les trains grandes lignes. L'accompagnement à deux est également garanti sur les trains du matin ou pendant la journée sur certains trains.

Pour le SEV, il est extrêmement important que le double accompagnement sur les trains soit appliqué dans les faits comme annoncé. « Cela concerne notamment l'accompagnement des trains après 22 heures. D'une manière générale, il faut suffisamment de personnel dans les trains et ce personnel ne peut pas être supprimé », déclare René Zürcher. Il est également important pour le SEV que la police des transports soit renforcée aussi bien au niveau des effectifs que sur le plan géographique. « Les autorités politiques et les corps de police du canton sont également impliqués. Pour cette raison, le SEV propose d'organiser dans un proche avenir une table ronde à laquelle participeront les diverses autorités responsables. C'est le seul moyen pour contenir, sur le long terme et de manière durable, la violence et les agressions envers le personnel ».



Le Conseil fédéral dit **oui à la motion « Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale »** de la conseillère nationale socialiste vaudoise Brenda Tuosto. Un tel concept doit permettre d'éviter que l'offre ne se détériore. Le Conseil fédéral élaborera un concept d'offre à long terme pour le rail en Suisse, y compris le trafic ferroviaire international, en s'appuyant sur Perspective RAIL 2050, en préparation du message sur l'extension du réseau ferroviaire qui suivra.

**Steeltec AG**, qui fait partie de Swiss Steel, **veut supprimer 130 emplois** dans son aciérie d'Emmenbrücke (LU). Avec Stahl Gerlafingen, il s'agit de la seule aciérie suisse encore existante. Cette annonce est intervenue peu après que Stahl Gerlafingen a annoncé des licenciements massifs et une possible fermeture (voir aussi page 13). La commission économique du Conseil des Etats a tout de même approuvé plusieurs motions visant à sauver l'industrie sidérurgique en Suisse.



1000 personnes demandent le 9 novembre à Gerlafingen des mesures pour sauver l'aciérie.

FRANZISKA SCHNEIDER répond

## Devoir de l'employeur

### Comment le personnel et l'employeur doivent-ils réagir aux insultes verbales et aux injures de la part de la clientèle ?

Le ton est devenu rude dans les relations avec le personnel des transports publics, des organisations à feux bleus, mais aussi des services d'urgence. Les insultes et les injures en font désormais malheureusement souvent partie. Une insulte est tout propos visant à rabaisser la personne visée dans son intégrité. Une injure va plus loin et vise directement l'honneur de la personne visée et peut également être de nature à susciter la crainte et la peur.

Comme il ne s'agit pas d'une agression physique, il est assez difficile de se défendre contre de telles attaques verbales. L'objectif premier devrait toujours être la désescalade. Rester calme ou se retirer n'est cependant pas toujours facile, car la personne visée se sent à juste titre personnellement attaquée.

Il est bon de savoir que chaque employeur doit protéger ses collaborateurs dans de telles situations. Il ne peut pas agir directement sur les clients, mais il a

le devoir de former et de soutenir ses collaborateurs et d'assurer un accompagnement adéquat en cas d'incident. Cela va du soutien psychologique à la représentation juridique si des plaintes sont déposées. En effet, il arrive souvent que ces situations conduisent également à des signalements inappropriés de clients à l'employeur. Dans ce cas, le supérieur hiérarchique doit chercher le dialogue et discuter de la situation dans l'esprit des leçons apprises. Si l'agresseur porte plainte, le supérieur hiérarchique doit organiser un accompagnement juridique approprié. Cela fait partie du devoir d'assistance de l'employeur.

Les réalités de la vie changent, parfois pour le meilleur, mais souvent aussi pour le pire. Il est bon de savoir que les principes de l'assistance par l'employeur n'en sont pas affectés. Ils sont d'autant plus importants aujourd'hui, car dans cette situation aussi, les collègues ont besoin de soutien.

Franziska Schneider dirige le service juridique du SEV.

Une question à lui poser ou à poser au SEV ? Écrivez-nous à [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).

## ANGLE DROIT

# Compensation du salaire net – est-ce légal ou pas ?



Service juridique du SEV  
journal@sev-online.ch

C'est la saison de la grippe et Bruno est concerné. Depuis quelques jours, il est cloué au lit et n'a pas pu aller travailler. Bruno s'est dit qu'au moins il ne doit pas se faire de soucis pour son salaire, étant donné qu'il est assuré par son employeur en cas d'incapacité non fautive de travailler. Effectivement, Bruno reçoit son salaire à la fin du mois, même s'il est absent du travail pour cause de maladie.

Par précaution, Bruno jette un coup d'œil à son extrait de salaire mensuel – et constate qu'une retenue qu'il ne connaît pas a été faite sur son salaire, à savoir la « compensation du salaire net ». Bruno s'adresse alors au service juridique du SEV pour voir si cette déduction salariale est légale.

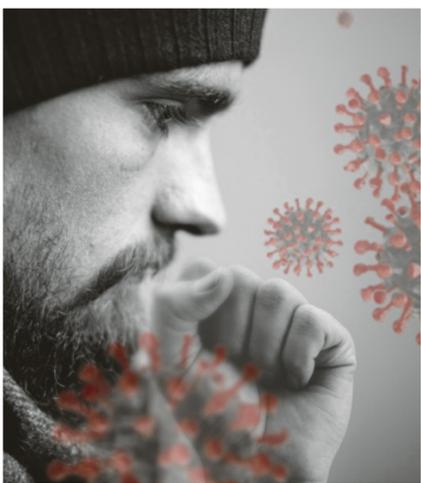
Les indemnités qui sont versées aux collaborateurs en cas d'incapacité de travail pour raison de maladie et d'accident sont exemptes des cotisations sociales. Ainsi, les

déductions des cotisations sociales sont moins importantes sur le décompte salarial. Le salaire net est alors plus élevé que si le collaborateur avait travaillé. Cet effet est renforcé par une éventuelle exonération des primes, comme cela figure souvent dans les règlements des caisses de pension ou dans les conditions générales des assurances d'indemnités journalières en cas d'incapacité de travail prolongée. Pour éviter cela, les employeurs font une déduction sur le salaire. Cette compensation du salaire net permet de corriger le salaire vers le bas, de manière que le salaire net atteigne le même niveau que si le collaborateur avait travaillé sans interruption.

L'employeur n'est pas autorisé à faire des déductions unilatéralement sur le salaire brut convenu. Toute déduction salariale doit être mentionnée dans le contrat de travail individuel, la convention collective de travail ou dans une loi. Dans le contrat de travail individuel, l'employeur et l'employé conviennent habituellement un salaire brut et définissent normalement également le droit au salaire.

Dans les contrats de travail, en général, il n'est pas mentionné de déduction sur le salaire dans le cas où le salaire net serait plus élevé que d'habitude dû à certains composants du salaire exempts des cotisations sociales. Cependant, dans les conventions collectives de travail, on trouve souvent des principes qui justifient une compensation du salaire net.

Le service juridique du SEV a informé Bruno que dans son cas également la clause relative à une compensation du salaire net se trouve dans la convention collective de travail correspondante. Bruno sait maintenant que la mystérieuse déduction salariale est légale et qu'il ne lui reste plus qu'à guérir au plus vite.



PIKABAY/TUMISU

## COMITÉ

## Trois fois non le 24.11.24

**Michael Spahr.** Le comité SEV s'est réuni le 8 novembre et a défini les mots d'ordre pour les votations du 24 novembre. Il a également discuté des thèmes et points forts du SEV pour 2025.

Le comité se rallie aux mots d'ordre de l'USS. Il dit non à la modification de la loi fédérale sur l'assurance-maladie (EFAS). Les syndicats craignent que le projet puisse amener des détériorations sensibles à la population. L'inclusion des soins de longue durée ferait encore augmenter les primes. Avec cette réforme les cantons se démettraient de la responsabilité des soins dans les homes ou à domicile. Ils verseraient 13 milliards de francs issus des impôts directement aux caisses maladie. Les patient-es sans une assurance complémentaire onéreuse subiraient des détériorations de la qualité des soins.

De manière incontestée, les syndicats recommandent le double non aux deux objets qui concernent le droit du bail, car ils réduisent les droits des locataires. Pour ce qui est de l'aménagement des routes nationales, le comité laisse la liberté de vote.

En 2025 également, le SEV encouragera le

recrutement des membres par des actions ciblées en étroite collaboration avec les sous-fédérations.

Les points forts syndicaux sont entre autres la campagne contre la violence et les agressions envers le personnel, la conclusion de conventions collectives de travail et l'amélioration des CCT existantes, la lutte pour de meilleures conditions de travail afin que les professions des transports publics deviennent plus attrayantes, et la protection de la santé. Sur le plan politique, le SEV continue de s'engager pour un bon financement des transports publics et il accompagne d'un œil critique les négociations entre la Suisse et l'UE.

Le comité a soutenu une résolution de la section SEV tpg qui demande une répétition de la votation sur AVS21 étant donné que les chiffres présentés lors de la campagne étaient erronés.

Pour terminer, Valérie Boillat a annoncé qu'elle résiliait son mandat de vice-présidente SEV pour la fin mars 2025. Le comité regrette cette décision et va entamer les démarches pour sa succession.

## CCT CFF/ CFF CARGO

# « Nous sommes prêts pour les négociations »



CHANTAL FISCHER

Une année intense attend le vice-président SEV Patrick Kummer et son équipe.

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

**Les CFF, le SEV et d'autres associations de personnel se sont mis d'accord sur la prolongation des conventions collectives de travail (CCT) des CFF et de CFF Cargo jusqu'à fin 2028, après d'après négociations. Pendant un certain temps, les CFF ont même envisagé de résilier les deux CCT, car les parties aux négociations avaient des points de vue différents sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) que l'entreprise voulait séparer des CCT. Trois questions à Patrick Kummer, vice-président SEV et responsable de la délégation de négociations.**

**Patrick, les deux CCT ont été prolongées jusqu'en 2028. Es-tu satisfait de ce résultat ?**

**Patrick Kummer :** Le mandat donné par la conférence CCT CFF/CFF Cargo en avril 2024 était clair : les CCT devaient être prolongées et améliorées. Dans un premier temps, le SEV s'est concentré sur une prolongation sans s'arrêter sur les revendications au sujet du contenu. Bien sûr nous étions conscients du large catalogue de revendications adopté par cette même conférence CCT pour l'amélioration des deux CCT.

Nous avons déjà obtenu la prolongation et sécurisé les conditions d'engagement pour les prochaines années. Dans un deuxième temps, il s'agira de mener des négociations avec les CFF et CFF Cargo et d'amener sur la table les revendications de nos membres sur le contenu des CCT, afin de les améliorer là où cela est nécessaire.

**Comment se sont passées pour toi les négociations sur la prolongation des CCT ?**

Étant donné que les CFF voulaient lier la prolongation des CCT à la séparation des BAR, les choses n'étaient pas gagnées pour ces négociations. Pour nous il était hors de question de séparer les BAR des CCT. Du point de vue du SEV, cela n'était pas faisable sur le plan juridique sans dénoncer les CCT.

La conférence CCT du 8 octobre 2024 a également confirmé que les BAR devaient rester partie intégrante des CCT. Je suis heureux que les CFF aient finalement laissé tomber cette exigence.

La demande de séparer les BAR des CCT nous a étonnés puisque les CFF n'avaient pas exigé de négociations concrètes au préalable. Le SEV ne savait pas jusqu'à la fin ce que les CFF voulaient concrètement changer dans les BAR. En principe, la communauté de négociation est prête à entrer en négociations en tout temps sur des BAR spécifiques, sur des bases sérieuses. Nous l'avons dit aux CFF et à CFF Cargo dès le départ.

**Que contiendra le dossier CFF du SEV en 2025 ?**

La nouvelle année sera intense à plusieurs égards. Tout d'abord il y aura les négociations autour des CCT. D'une part nous entamerons des négociations sur les BAR en incluant étroitement les groupes professionnels concernés. D'autre part, au cours de l'année 2025, nous amènerons les revendications de nos membres pour l'amélioration des CCT et négocierons les divers points avec les CFF.

Un autre thème qui occupera le SEV, les CFF et les autres partenaires sociaux en 2025 sera la campagne sur la sécurité « Voyager ensemble dans le respect ». Le SEV s'est engagé à plusieurs reprises durant les derniers mois pour que la problématique des agressions dans les professions ferroviaires soit abordée. La campagne avec les CFF est un pas dans la bonne direction. Le SEV demande une table ronde incluant tous les acteurs du domaine des transports publics concernés, afin d'élaborer ensemble avec les CFF des mesures contre la violence et les agressions envers nos collègues. Il est important d'obtenir des améliorations concrètes. Et tous les modes de transport sont concernés par l'augmentation des agressions envers le personnel des transports publics. Nous avons donc besoin, en complément de la campagne des CFF, d'une campagne SEV pour plus de sécurité et plus de respect envers tout le personnel des transports publics, pour nos collègues dans les trains, les gares, les bus, les bateaux, les avions et les trams.

## CCT TPF

# Les négociations se poursuivent

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**C'est dans une salle de la Grenette très bien remplie avec près de 120 personnes présentes le 7 novembre à Fribourg qu'a eu lieu la traditionnelle assemblée générale d'automne de la section SEV VPT-TPF. Le point d'orgue de la soirée était la présentation de l'état de négociation en vue du renouvellement de la CCT.**

Fritz Hänni, président de la section SEV VPT-TPF a salué l'assemblée venue nombreuse écouter le résultat intermédiaire de la négociation en vue du renouvellement de la CCT des Transports publics fribourgeois (tpf). «Les négociations sont ardues», a-t-il indiqué en préambule. Fritz et Pablo Guarino, secrétaire syndical SEV responsable des tpf,

ont insisté sur l'unité et la solidarité nécessaires. Aux tpf, le très bon taux de syndicalisation permet d'être entendu par la direction.

La pétition pour une CCT de bonne qualité signée par près de 800 collègues, au début des négociations, était un de ces signes de la grande solidarité et de la détermination du personnel. Après un début très difficile, la délégation a pu corriger le tir et amener un certain nombre d'avancées. Le système salarial va être entièrement revu. «Sous réserve de la fin de la négociation, on va vers un résultat qui pourra être présenté aux membres avec plusieurs avancées importantes et également certains compromis trouvés avec la direction et jugé acceptable par la délégation de négociation». Guarino résume : «La partie salariale nécessite encore une séance spécifique avec un



outil de simulation pour permettre aux membres de se projeter sur le passage à un nouveau système salarial.» Pour Hänni, relativement satisfait, «le paquet global se laisse regarder».

Après avoir écouté très attentivement les avancées et les points encore en discussion, la salle a clairement indiqué par des applaudissements nourris son soutien à la délégation de négociation et lui a donné mandat de poursuivre ainsi jusqu'à la fin de ce processus. «Cela tombe bien, car nous ne sommes pas encore au bout de nos peines», a indiqué Hänni. Il y a encore une étape de finalisation et de clarification.

Après avoir répondu à un certain nombre de questions de la salle, Fritz Hänni a conclu en rappelant que, dans les prochaines semaines, les collègues auront encore l'occasion de faire part de leurs doutes. Quand les négociations seront finies, des séances seront organisées pour répondre aux dernières interrogations. Enfin, une votation sera organisée une fois que le résultat final sera obtenu. Ainsi, c'est le personnel qui aura le dernier mot pour



dire s'il accepte le résultat final de la négociation ou s'il le rejette. Si le vote est négatif, c'est le *statu quo* et la CCT actuelle continuera de régler les conditions de travail. Dans un tel scénario, la négociation aura été un échec et les discussions devront reprendre sous une forme encore à définir. Si le vote est positif, la nouvelle CCT entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.



## GENÈVE

## Offre TPG en péril

Yves Sancey. Contre toute attente, le Grand Conseil a refusé le 1<sup>er</sup> novembre de voter le contrat de prestation des Transports publics genevois (tpg) pour la période 2025-2029.

À l'initiative de l'UDC, suivi par le PLR, le Centre et le MCG, le Parlement n'a pas voté le plan quinquennal et la subvention allouée de 1,9 milliard de francs.

Le SEV s'inquiète de certaines raisons de ce refus notamment verbalisées par l'UDC qui demande des réformes visant à faire des économies, de limiter le personnel administratif et qui remet en question les mécanismes salariaux et l'indexation des salaires ! Pour le SEV, «ces attaques sont intolérables!»

Le rejet du contrat de prestation par le Grand Conseil met en péril l'accord du 6 mai 2024 signé entre les organisations représentatives du personnel et la direction des tpg mettant fin à un conflit social latent de plus de 18 mois. Cet accord a notamment institué un système de compensation de la pénibilité à la conduite et engagé un travail de refonte totale des horaires du personnel roulant pour fin 2025. Le plan d'embauche prévu pour les années futures est également mis en péril. «Inadmissible pour le SEV!»

Le SEV s'est battu et continue de se battre pour réduire la souffrance au travail et pour que les tpg proposent de bonnes conditions de travail, progressives et attractives. Le SEV ne laissera pas les politiques libérales mettre en péril ce qu'il a acquis!



PHOTOS: YVES SANCEY

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS AS

## La numérisation dans la ligne de mire

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**L'assemblée des délégués de la sous-fédération AS s'est déroulée le 5 novembre à Olten, sous la conduite de Patrick Bellon, vice-président AS. Les quelque 40 personnes présentes ont débattu avec enthousiasme des différents thèmes et nommé le comité pour la prochaine période administrative.**

L'assemblée a élu les nouvelles personnes aux différents postes pour la période 2025-2028. Andreas Lüdin, qui avait déjà été nommé en tant que nouveau président central, entrera en fonction le 1<sup>er</sup> août 2025. Il s'est présenté aux participant-es et a parlé de sa vie privée. Patrick Bellon a été réélu à l'unanimité comme vice-président, de même que Viviane Mumenthaler comme caissière centrale et Lars Benninger en tant que représentant de la jeunesse. Anna Schnurr se chargera de la communication dès le 1<sup>er</sup> août 2025, en lieu et place d'Andreas Lüdin.

Andreas a également parlé de son objectif de

moderniser AS d'ici à 2026 au moyen de la numérisation : «Nous voulons utiliser de manière optimale et efficace notre temps déjà si limité. La numérisation peut nous aider à rendre le bénévolat plus attrayant, notamment pour les jeunes.»

## Thèmes syndicaux

Sibylle Lustenberger s'est présentée. Nouvelle secrétaire syndicale responsable de l'Égalité, elle a un intérêt marqué pour le quotidien des gens et les thèmes liés à l'égalité. Elle a donné des informations concernant la commission des femmes SEV et les thèmes à traiter : l'enquête menée par les CFF, qui a révélé des résultats effrayants concernant la violence sexualisée au travail, ainsi que l'initiative «Women in Rail». Sibylle Lustenberger est aussi responsable de la formation au SEV et elle a mentionné le nouveau programme de cours SEV et Moven-do, en précisant que certains sont très prisés et très vite complets.

Le vice-président SEV Patrick Kummer a évoqué les thèmes d'actualité dans le dossier CFF. La prolongation jusqu'en 2028 des CCT



ANDREAS LÜDIN

CFF et CFF Cargo est une bonne solution pour consolider les conditions d'engagement et garantir une stabilité. En 2025, les partenaires sociaux vont négocier les réglementations sectorielles de la durée du travail. Par ailleurs, le SEV mettra sur la table les thèmes issus de la conférence CCT. «L'année prochaine promet d'être passionnante. En principe, les deux CCT sont de bonnes conventions collectives de travail. Or, comme toutes les CCT, elles ont un potentiel d'amélioration et nous nous en occupons (voir également l'interview en page 4).

Patrick Kummer a communiqué des informations également sur les négociations salariales qui débutent le soir de l'assemblée des délégués. Pour conclure, le vice-président a encore mentionné la campagne de sensibilisation sur la sécurité des CFF, lancée la veille par les partenaires sociaux. «La campagne est un jalon dans la bonne direction. Des mesures perceptibles sont indispensables ainsi que des discussions, si nécessaire, avec des représentants des corps de la police cantonale», a affirmé Patrick avec conviction.

Après le repas de midi, Andrea Pace, respon-

sable du recrutement chez AS, a prodigué des conseils pour mobiliser de nouveaux membres. Il a souligné l'importance de se montrer ouvert et accueillant. Dans la discussion, il a également évoqué des situations plus difficiles.

## Le recrutement des membres a encore beaucoup de potentiel

Peter Käppler a fait une rétrospective et mentionné les perspectives pour les défis que la sous-fédération doit relever. D'ici 2035, les CFF doivent remplacer 40% du personnel, ce qui représente des ressources énormes pour le recrutement de nouveaux membres. La plus grande part de ce potentiel se situe à Berne, où les CFF ont fait des aménagements massifs. Peter Käppler lance un appel aux baby-boomers dans la salle afin de faire bouger les choses pour la relève au SEV. Les membres débattent de la meilleure stratégie pour aborder les membres potentiels AS. Ils en concluent que c'est par la voie numérique plutôt qu'en présentiel.

L'assemblée s'est terminée sur des perspectives positives pour les années à venir, avec des défis à relever tous ensemble.

## JOURNÉE DE FORMATION POUR LES FEMMES

# Les femmes ont 17 000 francs de rentes en moins



Échanges de savoirs et table ronde avec les animatrices des ateliers.

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

**La journée de formation pour les femmes SEV s'est tenue le 15 novembre et a été bien fréquentée. Issues des secteurs professionnels les plus divers, 110 participantes se sont en effet retrouvées à l'hôtel Bern, à Berne, pour en savoir plus sur le régime des pensions et pour mieux se situer par rapport à leur situation personnelle.**

Sibylle Lustenberger, la nouvelle déléguée à l'égalité du SEV, a inauguré cette journée au titre très évocateur : « Situation sur la réforme des rentes et impact sur ma vie ». Elle a donné la parole au président du SEV, Matthias Hartwich, qui a souhaité la bienvenue à l'assemblée. Dans sa brève intervention, il a fait appel aux quatre valeurs cardinales qui doivent animer le SEV : solidarité, transparence, démocratie et respect. Il a aussi insisté sur le fait qu'à ses yeux le syndicat incarne également la diversité qui, parfois, peut s'avérer stimulante.

Après l'allocution du président, la journée de formation a atteint un premier sommet avec l'exposé liminaire de Gabriela Medici. « Concernant les rentes des femmes, nous sommes toutes un peu excédées », a déclaré cette experte en assurances sociales et en prévoyance retraite de l'Union syndicale suisse, avant d'expliquer de manière fondée comment il se fait que les rentes des femmes affichent des lacunes et comment on pourrait y remédier.

En Suisse, les femmes perçoivent par année en moyenne un tiers, ou 17 000 francs, de rente en moins que les hommes. Pour Gabriela Medici, cette différence s'explique par les tâches de soins non payées qui continuent d'être majoritairement assumées par les femmes. « En fait, il s'agit ici moins d'un problème hommes-femmes que du problème de la maternité : la plupart du temps, celle-ci modifie en effet la biographie de la femme », fait-elle remarquer. Deux tiers du travail fourni par les femmes restent non payés et ne sont pas pris en compte par la prévoyance professionnelle (LPP). La moitié des rentières ne perçoit qu'une rente AVS car la caisse de pensions prend toujours en considération le salaire assuré. Chez les femmes qui vont bientôt toucher une rente, cette part représentera encore un tiers.

Aujourd'hui, environ 90 % des caisses de pensions, parmi lesquelles celle des CFF, ont pour les employées à temps partiel des solutions qui permettent de compenser cette discrimination. Mais elles ne peuvent pas combler ces lacunes en ce qui concerne les rentes.

Et pourtant, l'AVS prouve depuis trente ans qu'il peut en aller différemment. Tout le monde

est en effet assuré de manière égale, personne n'est défavorisé, justement parce que les tâches de soins non payées donnent aussi droit à la rente et que, dans les couples mariés, les avoirs entre le mari et l'épouse sont partagés. Les bonifications de l'AVS pour tâches éducatives et pour tâches d'assistance permettent de réduire les lacunes évoquées plus haut. La redistribution est considérable : ceux qui gagnent beaucoup ne touchent pas plus que ceux qui gagnent peu et élèvent des enfants.

Dans la salle, les collègues ont écouté très attentivement les propos de Gabriela Medici. L'experte a expliqué que « nous avons besoin d'une solution pour celles qui travaillent moins parce qu'elles élèvent leurs enfants ou s'occupent de leurs proches. Cela concerne d'ailleurs aussi bien les femmes que les hommes » ! Et la juriste de conclure par cette piste : appliquer le système de l'AVS également à la prévoyance professionnelle et tenir compte ainsi du travail de soins non payé, en partant du principe qu'élever des enfants n'est pas un hobby, mais une activité qui constitue le fondement de la prévoyance retraite.

Après cet exposé très instructif, les participantes se sont consacrées à la première des deux rondes d'ateliers. Cinq thèmes différents y étaient abordés, qui ont permis aux collègues d'acquiescer de précieux renseignements sur des sujets tels que : « À quoi faut-il prendre garde en accédant à la propriété de son logement : avantages et inconvénients », ou « Amoureuse, mariée et heureuse jusqu'à la fin de la vie ? Sur les conséquences financières d'un mariage ou d'une communauté de vie factuelle », ou encore : « Que se passe-t-il quand la rente ne suffit pas ? ». L'occasion d'acquiescer des connaissances utiles. Après la pause, une deuxième ronde de cinq ateliers a été suivie, dans l'après-midi, d'une table ronde avec les cinq expertes responsables des ateliers.

Pour clore cette journée, Sibylle Lustenberger est revenue sur une année riche en échanges, notamment à l'échelle internationale. « La commission des femmes SEV est un groupe qui s'engage à fond et qui, cette année, s'est étendu, ce qui est très réjouissant », a déclaré la déléguée à l'égalité. Elle a insisté sur l'importance de recruter de nouveaux membres, tout particulièrement parmi les collègues. L'année 2025 sera intense et passionnante, avec le congrès du SEV en juin, le congrès féministe de l'USS en novembre et la journée consacrée au 40<sup>e</sup> anniversaire de la commission des femmes SEV. « Des sujets graves y seront abordés, tels que la compatibilité entre vie professionnelle et vie privée, ou la violence et le harcèlement sexuel », a résumé Sibylle Lustenberger.

## WOMEN IN RAIL

## Progrès et perspectives

**Eva Schmid.** Le 23 octobre 2024, les partenaires sociaux CFF, BLS et SEV ont organisé pour la troisième fois depuis 2021, un échange sur la mise en œuvre de l'accord européen « Women in Rail ». Cette rencontre marque l'importance de l'égalité des genres et de la diversité dans le secteur ferroviaire et illustre l'engagement des entreprises présentes pour un environnement de travail inclusif. Traude Kogoj, responsable de la diversité à la compagnie autrichienne de chemins de fer ÖBB, a donné un aperçu de son domaine d'action. Pour le SEV, le président Matthias Hartwich a participé, et les CFF et BLS aussi étaient représentés par des membres de la direction.

L'accord « Women in Rail » a été conclu le 5 novembre 2021 entre la Communauté européenne du Rail et des Compagnies d'infrastructure (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) dans le but de rendre le domaine du rail plus accessible aux femmes, d'une part en créant des standards minimums pour l'égalité et la diversité, d'autre part en mettant en œuvre des mesures pour attirer les femmes.

Aussi bien les CFF que BLS notent des progrès s'agissant du déploiement de mesures pour un meilleur équilibre entre les genres au niveau des cadres, mais également pour la conciliation entre vie professionnelle et vie privée. Le travail par équipe est bien sûr un facteur non négligeable. Les CFF sont en outre certifiés du label « We pay fair » avec lequel il doit être possible de garantir un calcul des revenus non discriminatoire, ce qui a été confirmé par les analyses effectuées en 2023 et 2024. BLS mise pour sa part sur une initiative Diversity&Inclusion et vise pour 2025 une part de femmes de 20 % supérieure au niveau des cadres.

Malgré ces progrès, le SEV considère qu'il y a encore de grands défis à relever dans le domaine de l'égalité et de la diversité, concernant par exemple la durée du travail élevée (42 à 44 heures par semaine) et le manque de possibilités d'un encadrement plus flexible pour les enfants, ce qui constitue un souci en particulier pour les parents. Actuellement, on déplore le problème de la violence et du harcèlement sexuel à la place de travail qui est largement répandu dans le secteur ferroviaire. Pour cette raison, le SEV a lancé une

campagne pour combattre la violence sexualisée dans les transports publics. Sibylle Lustenberger, secrétaire syndicale responsable des femmes du SEV, explique que « grâce à l'accord 'Women in Rail', le SEV peut participer aux discussions stratégiques et intervenir très concrètement dans les questions liées à l'égalité dans les entreprises ferroviaires. »

Les participant·es à cette rencontre sont d'accord de reconduire l'année prochaine cet échange sur l'application de l'accord « Women in Rail ». Il s'agit de structurer les progrès sur la durée et de soutenir les parties impliquées vers plus d'égalité et de diversité dans le secteur ferroviaire. La mise en œuvre de la convention de partenariat social « Women in Rail » a également été discutée au niveau européen, dans le cadre d'un atelier à Varsovie (voir encadré). Hanny Weissmüller et Esther Weber y participeront.

### Le point de vue de Hanny

Les 13 et 14 novembre s'est tenu l'atelier « Women in Rail » de l'ETF et de la CER dans la capitale polonaise Varsovie.

La présidente centrale de la LPV, Hanny Weissmüller, porte un regard sceptique sur l'atelier : « Beaucoup de choses connues depuis des années ont été ressassées et discutées : il faut plus de travailleurs dans le secteur ferroviaire et les femmes doivent être la partie de la solution. Il faut développer l'offre de travail à temps partiel, rendre les métiers accessibles à un large public, faire connaître les métiers du rail dans les écoles, etc. »

Le fait que la mise en œuvre de « Women in Rail » n'avance que lentement déçoit Hanny Weissmüller. Elle demande : « Si le secteur ferroviaire veut continuer à exister et à se développer, il doit absolument s'adapter à l'époque actuelle. Cela ne signifie pas seulement exiger de la flexibilité de la part du personnel, mais aussi offrir de la flexibilité au personnel. Il doit s'ouvrir à de nouvelles idées et surtout écouter activement le personnel de surface. Au final, il ne s'agit pas seulement des femmes, mais de l'ensemble du personnel. »

## SEV JEUNESSE

## Les finances : ni ennuyeux ni poussiéreux



Un participant en discussion avec Sia Pollari sur la caisse de pension.

**Stefanie Fürst.** Le 8 novembre, la journée de formation des jeunes s'est déroulée à Berne sous la devise « Finances, tout est clair ». Le matin, Sia Pollari, administratrice des finances SEV adjointe, a expliqué de manière très compétente et compréhensible notre système des trois piliers. En plus de la lecture commune du certificat de prévoyance, les questions ouvertes sur le thème de la caisse de pension ont été clarifiées. L'après-midi a commencé par un travail de groupe. Les participants ont dû établir un budget pour une jeune agente de train. Ensuite, Stefanie Fürst, secrétaire syndicale recrutement-jeunesse SEV, a abordé les thèmes des impôts et de l'épargne. L'échange d'expériences n'a pas non plus été négligé et des trucs et astuces ont été échangés. Conclusion de la journée : le thème des finances est tout sauf ennuyeux et poussiéreux ! Cela vaut la peine de se pencher sur ces sujets, même à un jeune âge.

## NOUVELLES TÊTES

# Bienvenue Vincent!

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Ancien mécanicien de locomotives, militant SEV actif et ex-président de la section LPV Delémont, Vincent Barraud a repris depuis cinq mois le poste de René Zürcher à Lausanne. Il est chargé à 80 % des sous-fédérations CFF pour la Romandie. Portait du nouveau secrétaire syndical romand du SEV.**

Vincent Barraud, 35 ans, est fasciné depuis l'enfance par le monde ferroviaire. Passionné de maquettes et de trains miniatures, son père, qui a travaillé dans différents services administratifs, lui a transmis le virus ferroviaire. «À la maison, il y avait toujours un train sur le tapis ou à la cave», rigole-t-il. Déjà petit, il se voyait comme conducteur de train ou capitaine de bateau. Sa mère, maîtresse d'école enfantine et élue dans sa commune, lui a transmis la passion de l'engagement syndical. Fils unique, il grandit à Bevaix dans le canton de Neuchâtel où il suit toute sa scolarité.

Bien que passionné par l'histoire, il ne se voit pas en faire son métier et renonce à entrer à l'université. «J'ai la chance de toujours avoir su ce que je voulais faire dans ma vie.» À la fin du lycée, en 2008, il n'y a alors que très peu d'annonces chez Voyageurs à ce moment-là. Il patiente lors d'une riche année sabbatique. En 2009, il trouve une place d'apprentissage à la conduite aux CFF à Genève. Il se forme comme mécano de locs, métier qu'il va exercer durant quinze ans. «Comme je suis quelqu'un d'assez contemplatif, ce qui me plaisait dans la conduite des trains qui exige bien

sûr une certaine attention, c'était de pouvoir regarder les changements des saisons à certains endroits de la ligne. C'est un métier à l'extérieur qui a en même temps les avantages de l'intérieur. J'aimais bien la conduite elle-même, maîtriser quelque chose d'assez lourd qui freinait alors mal», rappelle-t-il.

Il rencontre le SEV quand il est encore en formation. «J'ai toujours considéré que c'était important de défendre ses conditions de travail et de s'organiser.» En 2011, il devient vice-président de la LPV à Genève. Il s'engage pour relever les salaires alors très bas des nouveaux mécaniciens et améliorer la progression salariale. Il entre aussi à la commission des consignes puis participe à la mise en place du Léman Express notamment en s'engageant contre le risque de dumping. Par amour, il déménage à Delémont en 2018. «En arrivant, j'ai repris la direction de la section LPV qu'il fallait redynamiser en créant un comité dans ce petit coin de pays, parfois un peu oublié. Cela demande pas mal d'énergie et de responsabilité. Mais j'aime la vie sociale et discuter avec les collègues.»

«À fin 2023, quand on m'a demandé si cela m'intéresserait de devenir secrétaire syndical, j'ai dû y réfléchir car je n'y avais pas pensé avant, mais cela a fait sens avec mon engagement et mes centres d'intérêt, même si cela signifiait d'arrêter de conduire les trains. Je me suis alors lancé.» Vincent a commencé à travailler au SEV le 10 juin 2024 comme secrétaire syndical chargé d'encadrer les sections des CFF en Suisse romande. Il reprend le poste occupé jusqu'ici par René Zürcher qui a lui repris le dossier CFF Voyageurs de Jürg Hurni.

Son travail, très stimulant, consiste en un accompagnement tant individuel – discussions, écriture de courriers – que collectif – participation à des séances, organisation ou suivi de luttes comme à la centrale hydroélectrique de Nant de Drance (VS) récemment. «Je me rends bien compte que nous portons d'importantes responsabilités sur les épaules. Nos collègues ont des problèmes graves qui demandent des réponses. Nous nous devons de fournir un soutien de qualité professionnel. Avec sérieux. En ce moment, je suis invité à de nombreuses assemblées pour savoir ce qui se passe et faire les contacts. Je me constitue un réseau pour pouvoir agir. J'ai été très bien accueilli au secrétariat à Lausanne. Nous avons une bonne ambiance, nous nous soutenons et nous partageons nos expériences et nos doutes.»

Dans son temps libre, Vincent est actif en politique au niveau communal à Delémont. Il s'occupe également de son jardin, en particulier un joli verger et un espace pour faire la fête. «C'est quelque chose que j'aime bien faire», glisse-t-il dans un grand rire. Il a été longtemps très actif dans la gestion de salles autogérées. L'histoire reste une de ses grandes passions. Il est abonné à un certain nombre de revues et suit des colloques comme auditeur. Grand fan de bandes dessinées (notamment science-fiction, Jodorowsky, Enki Bilal, ...), il lit aussi des livres d'histoire. Il aime faire des virées à moto avec une petite équipe à la roots. Un goût des voyages qui lui vient de sa mère. Contemplatif et actif en même temps, Vincent a une personnalité riche, parfois surprenante et attachante. Bienvenue au SEV!



© MANU FRIEDERICH

## ÉTUDE SUR LA POLITIQUE FERROVIAIRE EUROPÉENNE

## Concurrence insensée

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Comme cela a été rapporté dans le journal SEV du 21 juin 2024, le professeur Tim Engartner s'est penché, sur mandat des syndicats dont le SEV, sur les répercussions de la politique européenne ferroviaire, soit la libéralisation et la concurrence, dans divers pays. Son étude démontre que l'Autriche et la Suisse s'en sortent mieux avec leur système que l'Allemagne avec la concurrence par appel d'offres et la libéralisation.**

Le « document de synthèse » présenté en juin a été développé par le professeur en sciences sociales de l'Université de Cologne pour devenir une « courte étude », qui comprend tout de même 47 pages sans la bibliographie, et qui s'intitule « Positionnement erroné en direction de la concurrence – critères de succès pour le transfert du trafic sur le rail ».

Elle a été présentée le 7 novembre lors d'une conférence de presse en ligne organisée par le syndicat autrichien des chemins de fer Vida. L'enquête de Tim Engartner a été co-financée par les syndicats Vida, SEV et EVG ainsi que par l'ETF, Mobifair et la chambre du travail de Vienne. L'étude définitive sera terminée à fin 2025.

Cette brève étude retrace l'évolution des chemins de fer selon les re-

cettes de l'UE que sont la libéralisation, la dérégulation, la privatisation et la concurrence en Allemagne, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et en Suède. Ces derniers ont chacun suivi une voie légèrement différente.

### Importance des investissements, pas de la concurrence

Ainsi, les deux derniers pays cités ont investi davantage dans le rail, ce qui a conduit à un meilleur développement – la Suède ayant également négligé l'infrastructure jusqu'à il y a dix ans. Engartner jette un regard comparatif sur l'Autriche et la Suisse, qui continuent de miser sur l'attribution directe de mandats de transport aux entreprises de transport ferroviaire (EF).

La Commission européenne voudrait interdire cette attribution directe à l'avenir bien que celle-ci figure dans les lignes directrices européennes sur les obligations de service public (OSP), et bien que les deux pays alpins s'en soient toujours très bien tirés avec cette pratique, comme le démontrent les excellents chiffres de transport (voyageur-kilomètre, répartition modale) en comparaison avec d'autres pays d'Europe. Bien entendu, les investissements relativement élevés pour le rail y contribuent largement.

### Mises au concours nuisibles - attributions directes mieux

En revanche, la mise au concours basée sur la concurrence en Alle-

magne affaiblit le rail. C'est ce que constate Engartner en s'appuyant sur des exemples : la qualité et le volume des prestations, la ponctualité et la propreté diminuent lorsqu'une entreprise fait une offre trop bon marché. On économise sur le matériel roulant et surtout sur le personnel, étant donné qu'il est quasiment impossible d'économiser sur le prix des sillons, l'énergie ou d'autres frais fixes. Et après une baisse des prix au début, les billets soudain augmentent de nouveau...

Engartner cite une étude de l'association de l'industrie ferroviaire VDB (*Verbands der Bahnindustrie*) réalisée en 2023 qui montre que 92 % des mises au concours ont été attribuées dans le secteur ferroviaire allemand uniquement en considérant le prix le plus bas, sans tenir compte de la durabilité, ni de l'efficacité ou du confort pour la clientèle. Les adjudications aux prestataires bon marché qui ne s'intéressent qu'aux profits immédiats peuvent s'avérer onéreuses pour les pouvoirs publics, comme cela a été le cas par exemple avec la faillite de l'entreprise Abellio Rail NRW (une filiale des chemins de fer néerlandais) qui exploitait des lignes dans la région de Rhénanie du Nord-Westphalie en 2021 : avec les amendes qu'il lui a fallu payer pour des trains annulés et des retards, l'entreprise est devenue insolvable et d'autres compagnies ont dû la remplacer au pied levé, aux frais de l'État de Rhé-

nanie-du-Nord-Westphalie.

En outre, les procédures d'appel d'offres coûtent souvent plus cher aux adjudicateurs (resp. aux contribuables) et aux entreprises que l'attribution directe. Et puis les contestations juridiques des décisions d'adjudication, qui se produisent fréquemment, coûtent aussi de l'argent. La charge de travail pour les entreprises et le manque de perspectives au niveau des profits a pour conséquence que, par exemple en 2022 en trafic voyageurs en Allemagne, il n'y a eu en moyenne que 1,41 réponse aux appels d'offres. Ceci n'est pas un signe que ce marché fonctionne...

« Nous devons apprendre des succès (Suisse) et des échecs (Grande-Bretagne et Allemagne) dans les chemins de fer », a déclaré Engartner lors de la conférence de presse. « On ne peut pas croire de manière inconditionnelle à un pouvoir stimulant de la concurrence intramodale ferroviaire. Le secteur ferroviaire se trouve déjà en situation de concurrence intermodale extrêmement intensive avec la route et le transport aérien. »

Le rail a surtout besoin d'investissements selon les conclusions d'Engartner, et d'un réajustement des impôts et taxes pour les différents modes de transport, car actuellement ils désavantagent le rail, et également d'une meilleure coordination dans le trafic transfrontalier.

## NOUVELLE AU SEV

## Grüezi Muriel!



© MANU FRIEDERICH

**Markus Fischer.** Le 1<sup>er</sup> août, Muriel Zürcher a pris ses fonctions de secrétaire syndicale à 80 % au SEV où elle a repris des ETC en Suisse centrale. Auparavant, elle a travaillé 17 ans chez Unia Berne.

Elle est issue d'une famille de cheminots : son grand-père était agent de train aux CFF à Rorschach et son oncle, son père et sa mère ont même déjà travaillé au secrétariat central du SEV à Berne. Muriel a d'abord fait un apprentissage dans l'hôtellerie et la restauration, puis un 2<sup>e</sup> dans le domaine du commerce, chez Unia Berne. C'est là qu'elle a rapidement été attirée par le terrain, dans le suivi des membres.

En plus de son travail et de sa famille, elle pratique le yoga pendant son temps libre et aime aussi se détendre en chillant, en ne faisant rien.

VALLORBE

# Le Musée ferroviaire Gyger fête ses 50 ans

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

Depuis 50 ans, le Musée d'objets ferroviaires anciens CFF à Vallorbe (VD), ou Musée Gyger, du nom de son créateur et conservateur, Robert Gyger, possède une collection aussi unique que singulière qui vaut le détour. Visite de ce petit musée à la grande histoire.

Depuis tout gamin déjà, Robert Gyger a une passion pour le monde ferroviaire. «J'habitais à côté de la gare et je me suis mis à collectionner toutes sortes d'objets ou de mécanismes s'y rapportant. Cela s'est agrandi au fil du temps et il est devenu évident pour moi de mettre cela en vitrine dans un musée dédié», explique-t-il. Tout au long de sa carrière aux CFF durant 42 ans, de 1969 à 2009, passée de l'entretien à la conduite de locomotives, il a pu récolter divers matériel. Toujours avec l'accord de sa direction, il a eu le droit de «fouiner» pour prendre et restaurer des objets importants de ce patrimoine. «Durant des années, j'ai récupéré des objets dans les gares, dans les dépôts et les ateliers CFF. Souvent, je démontais moi-même des plaques de locomotive, des accessoires de wagon promis à la ferraille», raconte Robert.

Avant même d'être engagé aux CFF, il anticipait le fait de finir sa carrière à Vallorbe, pensant qu'il y trouverait plus facilement un local pour y exposer toute sa collection. En 1972, au moment où le chef de district prend sa retraite et quitte son bureau, on lui met à disposition deux locaux se trouvant dans un hangar en bois datant de 1913, entre la gare internationale de Vallorbe et ce qui était à l'époque le dépôt des locomotives. L'espace n'est pas énorme, mais suffisant pour permettre à Robert d'y établir son musée qui ouvre officiellement en 1974.

Le musée a un accès unique par le chemin du Réservoir, pour des raisons de sécurité, car il est très proche des voies. Les visites sont organisées sur demande (021/843.18.75), entre mai et octobre, en individuel et en groupes. En hiver, c'est possible aussi, mais les locaux ne sont pas chauffés. L'entrée est gratuite.

Les connaisseurs du milieu ferroviaire peuvent admirer plusieurs centaines de pièces exposées. On y trouve des casquettes et sacs des agents de train, des pinces, des burettes de locs à vapeur et électriques, des écriteaux et signaux, une ancienne banquette, deux postes de pilotage de locomotive complets ainsi qu'une antique cloche de gare qui fonctionne encore parfaitement.

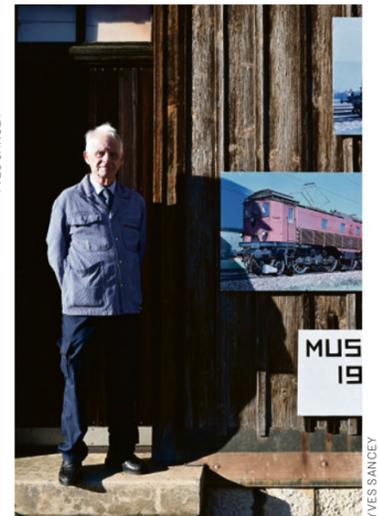
À 80 ans, Robert Gyger est fier d'avoir créé ce lieu qui aura vu passer 45'000 visiteurs. Il aura sauvé de l'oubli et de la destruction un patrimoine précieux de plus de 30 000 pièces.



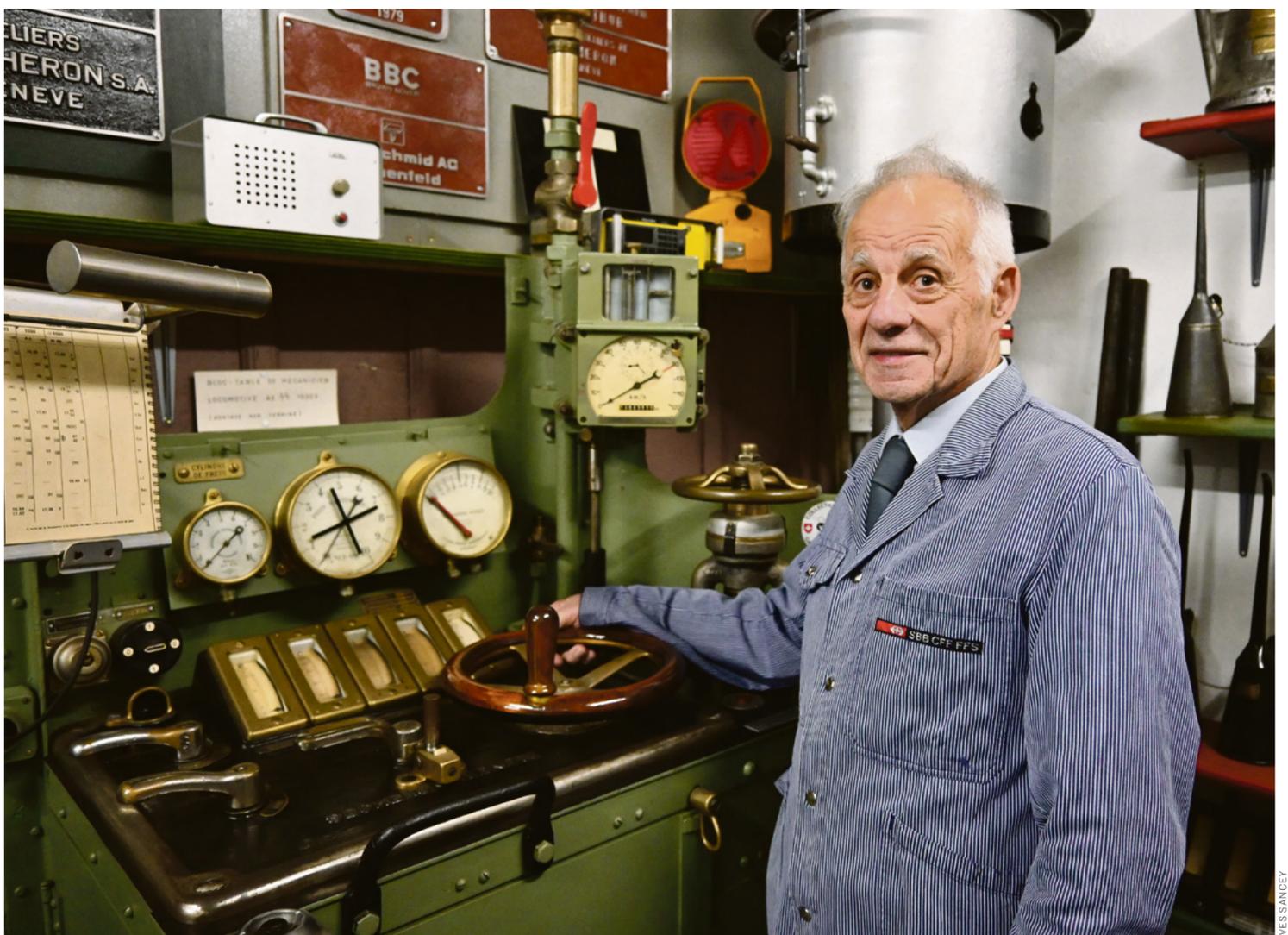
Véritable caverne d'Alibaba ferroviaire, on trouve de tout au Musée Gyger.



Un souvenir pour les visiteurs.



Robert à l'entrée de son musée.



Robert Gyger prend la pause devant un poste de pilotage de locomotive complet.

## SOUS-FÉDÉRATION ZPV ET 4 PAYS

## Rencontre internationale des assistant·es clientèle au Luxembourg

**Service de presse ZPV.** Les assistant·es clientèle suisses de la ZPV ont rencontré du 16 au 18 octobre 2024 leurs collègues du Luxembourg, d'Allemagne et d'Autriche. Les hôtes étaient cette fois les collègues du Luxembourg qui nous ont très bien accueillis.

L'échange a été très ouvert et on s'est tout de suite rendu compte que, malgré la distance géographique, les défis sont partout les mêmes dans notre profession.

**Manque de personnel**

Parmi les thèmes principaux il y a le manque de personnel. Souvent il manque une deuxième personne sur le train. Une autre conséquence logique des sous-effectifs est que les jours libres ne peuvent pas être octroyés, le travail à temps partiel devient compli-



qué, voire impossible, et beaucoup de collaborateur·trices sont confronté·es à une énorme masse de travail supplémentaire. Les solutions des entreprises ferroviaires sont très variées. Les unes proposent au personnel de « vendre » un jour de repos avec une indemnité de 200%, d'autres n'offrent pas la possibilité de travail à temps partiel - sauf pour des raisons de santé, ces personnes étant ensuite lentement mais sûrement remises dans le bain. Également en lien avec les sous-effectifs, il est logique et pas étonnant de constater un taux d'absentéisme élevé pour raison de maladie, parce que le personnel ne parvient pas à se reposer.

**La violence est un sujet de préoccupation**

Un autre grand défi est la présence

de violence parmi la clientèle dans les quatre pays. Certains passagers amènent les assistants clientèle à leur limites physiques et psychologiques. Une enquête menée auprès du personnel dans l'un des pays le montre clairement : 82% ont déjà été attaqués, 1/3 ne se sent pas en sûreté au travail, 2/3 ont subi des voies de fait durant les 12 derniers mois et 50% ont déjà reçu des crachats ou des objets projetés sur eux. Ce qui améliorerait beaucoup le sentiment de sécurité, c'est d'avoir un deuxième agent dans les trains. Ou alors l'alternative serait d'avoir plus de personnel de sécurité et un échange plus intensif avec les cadres.

**Du positif dans tous les pays**

Heureusement, il y a aussi du positif à relater dans tous les pays : la plupart des entreprises s'efforcent de résoudre les problèmes de sous-effectifs et elles forment beaucoup de gens. Dans l'une des entreprises, le temps durant le tour est entièrement payé, pauses incluses, et s'il y a un changement dans le tour moins de 30 minutes avant le début du service, le personnel est avisé. À d'autres endroits, de tels tours sont mis en évidence sur le tableau de service et les assistant·es clientèle doivent confirmer ces tours en mettant une coche.

**Procédure en cas d'agression**

On notera la procédure appliquée dans l'un des pays après une agression physique, une situation difficile ou un accident de personne. Un·e collaborateur·trice de piquet s'occupe immédiatement de la personne touchée et la reconduit à la maison, ou la suit dans une deuxième voiture pour s'assurer qu'elle est bien rentrée chez elle.

Le jour suivant ces personnes se rencontrent à nouveau pour discuter de ce qui s'est passé, mettre les choses par écrit et éventuellement procéder à des dépôts de plainte. On reste en contact dans le but de réintégrer les personnes concernées dans le monde du travail après environ une semaine.

Dans un autre pays, des collègues du métier sont à la disposition des assistant·es clientèle pour les accompagner dans des situations familiales difficiles et les soutenir en cas de soucis financiers, si besoin grâce à un fonds spécial, afin d'atténuer leur détresse.

Ces journées ont été agrémentées des magnifiques paysages de la ville de Luxembourg, d'une visite des hauts fourneaux de Belval et des délices culinaires traditionnels luxembourgeois.

Et cerise sur le gâteau, nous avons même trouvé dans les locaux du personnel le dernier numéro de notre *Journal SEV*.

## SOUS-FÉDÉRATION ZPV

## Dernière CoCentr

**Service de presse ZPV.** Le 31 octobre, date à de la 5<sup>e</sup> séance de la commission centrale ZPV de cette année, est un jour historique car, avec l'acceptation des nouvelles structures de la sous-fédération par notre assemblée des délégués, c'est également la toute dernière séance sous cette forme. À l'avenir, au lieu de la commission centrale (CoCentr) et du comité central (CC) il n'y aura plus qu'un comité central. Par conséquent il y aura plus de séances CC, et les membres du CC seront impliqués plus activement dans les affaires. La communication à l'interne de la sous-fédération sera plus directe et plus simple. Bonne nouvelle : au 31.10.2024 nous enregistrons 1'883 membres. Nous avons ainsi recruté quantité de nouveaux membres, plus que jamais depuis de nombreuses années. Depuis septembre, nous sommes 30 membres de plus. Au total, 42 membres de la section « Apprenants » ont été mutés dans la ZPV. Ainsi, depuis le début de l'année nous avons 123 nouveaux membres (situation à fin octobre). La ZPV remercie tous·tes les recruteurs·teuses actifs·ves pour leur engagement. Continuez ainsi ! La prochaine action de recrutement aura lieu le 6 décembre à Zurich avec la distribution de marrons chauds.

Au vu des énormes sous-effectifs et de la grande charge de travail qui en découle, nous avons adressé trois revendications aux CFF : une indemnisation sous forme de temps libre, une indemnisation financière et une progression salariale plus rapide. Malheureusement, nous avons dû constater que divers·es collègues n'ont reçu que partiellement leur augmentation de salaire et qu'ils se trouvaient parfois plus de 3% en-dessous de la ligne de régulation. Dans la région Est, un collègue a lancé à Zurich une enquête concernant les demandes du personnel FQ, il y a eu un taux de participation de 78% ce qui est très représentatif. C'était un très bon travail. D'autres demandes ont été formulées sous forme de proposition à l'AD. Le catalogue de revendications a été maintenant déposé auprès de la direction AC. En raison de l'augmentation des voies de fait lors des contrôles sporadiques en civil, nous avons à nouveau mis sur le tapis l'indemnisation financière pour les vêtements. La suite à donner sera encore discutée. Les badges nominatifs sont toujours à l'ordre du jour. Toujours plus d'entreprises de transport renoncent à écrire les noms des collabora-

teurs·trices car on est toujours plus exposé aux réactions arbitraires des voyageurs. Faut-il que quelque chose se passe encore avant que les CFF comprennent qu'il est important de changer la manière de voir les choses ? Il existe un plan des CFF qui dit que, si la ponctualité n'est pas atteinte pendant 3 semaines sur l'IR13 entre St-Gall et Coire, on passera au départ sans autorisation sur ce tronçon. Comme on le sait, il est possible de respecter les temps de parcours sur les compositions 512 mais les choses sont plus difficiles sur les duplex TGL car ces trains ont besoin de 10 à 12 secondes de plus jusqu'à ce qu'ils soient prêts pour le départ. S'ils veulent respecter les temps de parcours, les mécaniciens de locs doivent donc mettre les gaz et les vibrations deviennent quasiment insupportables pour les assistant·es clientèle comme pour les voyageurs car entre St-Gall et Coire. Nous nous opposons dès lors fermement à ce plan. Dès le changement d'horaire, de nouveaux trains circuleront les week-ends durant la nuit entre Bienne et Genève, Fribourg et Genève, et Zurich et Berne. Le président central Ralph Kessler a déposé auprès de la direction AC et également de la police des transports une demande pour que l'accompagnement à deux agents soit prévu sur ces trains, resp. la présence d'un agent de la police des transports dans les gares.

René Furrer, président de la CoPe AC surface, a expliqué l'avancée du projet « Processus de départ orienté vers la clientèle » (KOA). La deuxième phase de test avec diverses courses de test s'est terminée à fin octobre. Prochaine étape : la direction générale du projet va décider comment continuer. Les sections ont déclaré entre autres que la communication concernant « la tolérance zéro pour les cas de harcèlement sexuel sur la place de travail aux CFF » avait soulevé de nombreuses questions, de plus il y a divers chantiers pour la mise en œuvre des formations. Nous gardons l'œil ouvert sur ces thèmes. La campagne de sensibilisation « Voyager ensemble dans le respect » a été présentée lors de la séance KODI-PC. Nous allons participer activement à cette campagne.

À cette séance, Patrick Rouvinez a participé avec une double casquette : d'abord en tant que traducteur, mais il nous a également informés de son engagement social au Togo où ils ont construit une école pour 240 écoliers. Le projet continue et ils aimeraient construire une 2<sup>e</sup> école. L'objectif est que les écoliers ne doivent pas faire tous les jours 12 km à pied. La ZPV remercie Patrick pour son engagement et va soutenir son projet par une contribution.

Les sections organisatrices des assemblées régionales se trouvent déjà dans la phase finale d'organisation et se réjouissent d'accueillir de nombreux participant·es. Toutes les informations et les listes d'inscription se trouvent sur les panneaux d'affichage des sections et dans l'agenda SEV.

## SOUS-FÉDÉRATION ZPV

## Le cours d'autodéfense suscite un vif intérêt

**Service de presse ZPV.** Pour la deuxième fois déjà, nous avons pu organiser en collaboration avec Urs Herger un cours d'auto-défense pour le personnel en contact direct avec la clientèle. Une fois encore, il y a eu tellement d'inscriptions que nous n'avons malheureusement pas pu accepter toutes les personnes intéressées.

Le matin du 24 octobre, 25 assistant·es clientèle et employé·es de manœuvre de diverses entreprises de transport et de toutes les régions de Suisse se sont rencontrées au Romerohaus à Lucerne. Nous remercions nos traducteurs Nadja Drewes et Pietro Gianolli pour leur service toujours aussi efficace. Le responsable du cours Urs Herger savait de quoi il parlait lorsqu'il a évoqué les situations difficiles dans les trains et l'auto-défense car il a été lui-même chef assistant clientèle aux CFF. Il est en outre propriétaire et instructeur en chef des centres d'entraînement de Krav Maga de Goldau et Einsiedeln.

Dans une première partie théorique il a expliqué les divers niveaux d'agression. Il nous a bien fait comprendre que c'est *moi* qui fixe les limites et *moi* qui suis responsable de maintenir la distance. « On ne peut pas ne pas communiquer » a-t-il déclaré en citant P. Watzlawick, avant de poursuivre avec l'importance d'un langage corporel positif car cela fait paraître fort·e, engagé·e et sûr·e de soi. Les gestes appuient ce que l'on dit. En plus du langage corporel, le ton de la voix a aussi un effet important et émet des messages clairs (stop, non, ça suffit !) qui peuvent accentuer le tout.

Quels sont nos droits et nos devoirs en cas de légitime défense et d'aide d'urgence ? On a également pris en compte cet aspect. Après la théorie, un bloc pratique a suivi et nous avons appris comment nous défendre, comment calmer le jeu dans les situations difficiles, et comment nous en sortir. Dans de petits groupes de deux ou trois personnes, nous nous sommes exercé·es à réagir de diverses manières aux agressions. Urs nous a fait remarquer qu'une bagarre évitée était une bataille gagnée et qu'il était important de ne pas oublier la règle de proportionnalité de l'auto-défense. Souvent, les répercussions psychiques et physiques d'une agression sont graves et durables.



L'instructeur Urs Herger (à gauche) avec un participant lors d'un exercice.

Après le repas de midi, il y a eu d'autres blocs théoriques et pratiques et les participant·es ont été très actifs·ves. Lors de la ronde qui a conclu cette journée plusieurs questions ont trouvé des réponses et les aspects juridiques ont été expliqués. On nous a aussi dit qui étaient nos partenaires dans les situations difficiles. En plus des chefs de team et du personnel Care, cela peut être également le SEV.

Faut-il déposer une demande d'assistance judiciaire ou pas ? Réponse : il faut toujours poser la question soit au comité de section, soit au service juridique du SEV (voir page 3). Le plus tôt est le mieux. Il est mieux de déposer une demande qui au final s'avèrera inutile plutôt que demander de l'aide seulement après coup car alors, cela pourrait être trop tard pour réagir.

Tout le monde était d'accord sur le fait que l'on aimerait avoir régulièrement des cours sur ce sujet de la part des employeurs, car le fait de s'exercer régulièrement nous prépare pour les cas d'urgence. Au nom des participants ainsi que de la ZPV, nous remercions cordialement Urs Herger pour la remarquable collaboration et son cours vraiment très utile. Un autre grand merci à nos traducteurs. Et qui sait, il y aura peut-être une suite à ce cours.

## CHEMINS DE FER DU JURA

# Passage à l'acte entre CJ et CFF

Jean-François Milani  
journal@sev-online.ch

Au prochain changement d'horaire, un petit bouleversement interviendra dans le passage des transports publics du Canton du Jura, les CFF et les CJ assureront en commun la ligne CJ Porrentruy – Bonfol. Dès 2026, les CFF reprendront totalement l'exploitation voyageurs. À noter que cela s'inscrit dans une logique de consolidation en région alors que jusqu'à présent se dessinait plutôt une suppression de petites lignes ou de gares sur le réseau CFF. Cette unique ligne à voie normale des CJ a pourtant été refaite à neuf ces dernières années et la compagnie demeure propriétaire de la concession fédérale.

Pour le Gouvernement jurassien, l'exploitation « en Y » entre Delémont, Boncourt – Bonfol (nœud à Porrentruy) est une bonne chose. Les caractéristiques techniques de la ligne Porrentruy-Bonfol sont les mêmes que celles du réseau CFF, ce qui permet des synergies et finalement de sauver l'exploitation ferroviaire entre Porrentruy et Bonfol. La plupart des compagnies ferroviaires de Suisse, dont les CJ, collaborent entre elles, ce qui consiste à mettre en commun des ressources avec « Railplus » et « MOVIplus ». Sur le plan régional, un dialogue plus intense que par le passé a été instauré entre les CJ et l'entreprise neuchâteloise TransN, les autorités se félicitent de ces collaborations et ouvertures susceptibles de contribuer à pérenniser les CJ.

## Les petits plats dans les grands

Les CJ en fête, tel était le thème de la journée du 26 octobre dernier en gare du Noirmont, nœud ferroviaire du réseau voie étroite. Pour l'occasion, les cinq nouvelles rames de la maison Stadler Rail de toute dernière génération sont baptisées « Vouivre », « Rossette », « Tatuillard », « Trotteuse », et « Baïtchai ». Les parains sont Christa Hostettler, directrice de l'Office fédéral des transports, Géraldine Beuchat, présidente du conseil d'administration des CJ, Laurent Favre, chef du Département du développement territorial et de l'environnement de la République et Canton de Neuchâtel, David Eray, ministre de l'Environnement de la République et Canton du Jura, Gabriel Martinoli, maire du Noirmont, aux côtés de Jean-Frédéric Python, directeur. Pour l'occasion, les trains à Vapeur, train « Belle Epoque » et train des Horlogers offrent quelques excursions de choix au public venu nombreux (1000 personnes).



Jean-Frédéric Python, directeur des CJ, avec Géraldine Beuchat, présidente du CA.



En fête, tel était le thème de la journée du 26 octobre dernier, en gare du Noirmont, nœud ferroviaire du réseau voie étroite, les CJ inauguraient les cinq nouvelles rames de la maison Stadler Rail de toute dernière génération baptisées « Vouivre », « Rossette », « Tatuillard », « Trotteuse », et « Baïtchai ».

Le Canton de Neuchâtel est co-propriétaire et actionnaire à 0,07 % des CJ, y a-t-il un avenir commun ? « À ce jour, il n'est pas prévu de collaboration plus intense en personnel ou véhicules, identiques et compatibles, entre les CJ et TransN, mais ce scénario pourrait s'accélérer selon le développement de la politique des transports de la Confédération et de la capacité contributive des Cantons, cela en termes d'exploitation, personnel et entretien. Sans doute une très bonne chose, voire inéluctable », répond Laurent Favre.

Soulignons que, selon la fiche technique, les rames voyageurs CJ ABe 4/12 671-675 peuvent donc être utilisées sur les réseaux à voie étroite des deux compagnies CJ et TransN. Une rame à 3 éléments coûte env. 9,9 millions de francs et grâce à une commande groupée en collaboration avec TransN et les TPC, une économie de 5 millions est réalisée pour la compagnie.

Entre discours et petits fours, nous avons rencontré le directeur des CJ pour quelques explications à ce changement historique en Ajoie et pour la compagnie de chemins de fer.

## Monsieur le Directeur, dites-nous les raisons de ce changement d'opérateur sur cette ligne et quelles en seront les conséquences principales ?

**Jean-Frédéric Python :** Nos véhicules ferroviaires sont à bout (anciens TPF), ne répondent plus aux normes et au confort souhaité d'aujourd'hui. Un renouvellement est extrêmement coûteux pour une ligne de seulement 11 km. En 2025, une rame CFF, écartement à voie normale, matériel Flirt, assurera un service entre Porrentruy et Bonfol. La transmission de la concession aux CFF interviendra pour l'horaire d'exploitation en décembre 2025.

## Cette situation sera-t-elle à l'avantage de la clientèle ?

Oui, de très grands avantages, d'abord les trains sont maintenus. La Confédération remet en cause toute exploitation ferroviaire proche d'un seuil d'autofinancement de 20 %. L'arrivée des CFF nous permet d'économiser une rame, il s'agit d'une prestation sans changement de train à Porrentruy et plus de confort pour les voyageurs. L'exploitation « en Y » entre Delémont-Boncourt-Bonfol permet d'assurer positivement le taux de couverture, Porrentruy n'étant plus le point zéro de l'une ou l'autre ligne. La substitution par des bus n'est donc plus d'actualité.

## Quelles seront les perspectives de recettes, tra-



## fic voyageurs ou location de la ligne aux CFF ?

Dès décembre 2025, l'exploitation et recettes voyageurs sont du ressort des CFF. Les CJ, avec l'aide de la Confédération, ont investi 55 millions de francs dans l'infrastructure, renouvellement de la voie et des gares, ainsi que de la plateforme marchandise du Centre Ajoie (dernier site de chargement en Ajoie dès 2025). Ici, les CJ devraient prétendre à six wagons isolés par jour (600 t) afin de poursuivre ce trafic, pas possible aujourd'hui. Avec la nouvelle Loi sur le trafic marchandises (aides et subventions), nous espérons soutenir cette offre. D'ailleurs, les CFF ont déjà repris CFF Cargo SA en toute logique.

## Et les conséquences pour vos employés ?

Nos six conducteurs sont tous repris dans la section voie étroite. Liberté et choix sont laissés à chacun d'intégrer ou non les CFF, nécessitant le permis B, le permis français (France), les examens psychotechniques.

## Avec la mise en concours des lignes de bus voulue par le Canton du Jura, les CJ ont perdu l'exploitation de deux lignes (Tramelan-Glovelier & Saignelégier-Glovelier), à présent vous perdez aussi une ligne ferroviaire, ne s'agit-il pas inéluctablement d'un affaiblissement important de la compagnie ?

Le Fonds d'infrastructure de la Confédération permet aux CJ de rester propriétaires de la section Porrentruy-Bonfol, les CFF assurent son exploitation commerciale, avec la reprise de la concession ferroviaire. Les choses sont claires. Notre mission est d'offrir des transports publics de qualité aux voyageurs. Concernant les lignes « perdues » en 2021, nous souhaiterions d'ailleurs revenir sur le principe de considérer en

particulier l'axe Saignelégier-Glovelier, par bus ou train, comme ne faisant qu'un, et donc un seul opérateur d'exploitation, quel que soit le mode de transports, et ainsi jouer sur des synergies. À voir.

## Ce scénario de collaboration est-il imposé par les partenaires cantonaux ou la Confédération ?

Non, il s'agit d'un choix réaliste, offre, optimisation, réduction des coûts, efficacité. Nous voyons d'autres collaborations dans le futur entre CJ et CFF, notamment avec le développement du projet ArcExpress dans la vallée de Delémont.

## Le point de vue de la Section CJ – VPT du Jura

Pour Aurélien Mouche, président de la section, « l'essentiel, c'est qu'il n'y a aucun licenciement, l'ensemble du personnel, 6 conducteurs de la voie normale, est repris sur le réseau de la voie étroite. Nous aurions préféré une solution de transfert réciproque de prestations entre CJ et CFF. En perdant l'axe ferroviaire en Ajoie, l'entreprise perd aussi les compétences particulières des conducteurs de la voie normale. L'appauvrissement de la compagnie n'est pas à négliger. Un retour en arrière quant à l'exploitation de la ligne Porrentruy-Bonfol est illusoire. La position du Gouvernement jurassien est la réponse à une question du député Vincent Hennin, notre collègue CJ, membre SEV, qui s'inquiétait de la perspective d'un tel développement et des conséquences pour le personnel. »

## ÉGALITÉ

# 16 jours contre la violence faite aux femmes

Solidar Suisse et L'Événement syndical

**Côte à côte contre la violence et l'oppression: c'est le slogan de la campagne «16 jours contre la violence basée sur le genre» de cette année, qui débutera par une manifestation nationale contre la violence et l'oppression patriarcales. La campagne est organisée par une alliance féministe constituée de divers partis, ONG, collectifs féministes et syndicats dont Solidar Suisse et le SEV. La manif de lancement aura lieu le samedi 23 novembre à Berne.**

En Suisse romande, la Journée internationale de lutte contre les violences faites aux femmes le 25 novembre constitue toujours un rendez-vous important avec des manifestations massives. En Suisse alémanique, depuis une quinzaine d'années, sont organisés les 16 jours d'activisme contre la violence basée sur le genre du 25 novembre au 10 décembre, aussi date clé, car il s'agit de la Journée des droits humains. L'idée de cette campagne internationale lancée par ONU Femmes: avoir le temps de faire des violences sexistes et sexuelles un vrai sujet et pas seulement une journée.

Cette année, la campagne suisse s'élargit au Tessin et à la Suisse romande. Une manifestation nationale aura lieu à Berne le 23 novembre comme action de lancement des 16 jours, durant lesquels des cen-

taines d'actions sont prévues dans tout le pays pour visibiliser la cause. Le SEV, partie prenante du projet aux côtés d'une large alliance de près de 90 associations, collectifs, partis politiques, syndicats et autres organisations, formera un bloc syndical sur les violences au travail.

Cette manifestation contre les violences et l'oppression patriarcales sera une démonstration de colère contre les violences subies par les femmes et les minorités de genre et l'inaction politique. «Toutes les trois semaines, une femme est tuée par son partenaire, son ex-partenaire ou une connaissance, dénonce l'appel à manifester. Les homicides en rapport avec le genre ne sont pas des dérapages ni des cas isolés. Ils s'inscrivent dans une violence structurelle à l'encontre des femmes, des personnes trans et non binaires et des rapports de force patriarcales. Et ils sont le résultat d'un échec politique en matière de protection des victimes, de prévention de la violence et d'égalité des droits.» Sans parler des dizaines de milliers de femmes touchées par les violences conjugales et le harcèlement dans la rue ou encore au travail...

Régulièrement, nous lisons dans les journaux des comptes rendus effrayants de féminicides. À chaque fois, notre colère grandit. Nous sommes en colère contre la banalité de la violence patriarcale. Nous sommes en colère contre l'indifférence de la société, la minimisation et l'inaction politique. Les autorités judiciaires ne sont pas suffisamment

informées, trop peu de places sont financées dans les maisons d'accueil pour les femmes et dans les refuges, les centres de consultation d'aide aux victimes luttent contre le manque d'argent et de nombreux cantons ne proposent pas de solutions de suivi.

Plus d'infos sur: [16jours.ch/manif2024](http://16jours.ch/manif2024)

Toutes les trois semaines, une femme est assassinée par son conjoint, son ex-conjoint ou une connaissance. Les meurtres en lien avec le genre ne sont pas des dérapages ni des cas isolés. Ils sont ancrés dans un système de violence structurelle envers les femmes, les personnes trans et les personnes non binaires, ainsi que dans une dynamique de pouvoir patriarcale. Ces meurtres sont le résultat d'un échec politique en matière de protection des victimes, de prévention de la violence et d'égalité des droits.

L'année passée, la statistique de l'aide aux victimes recensait 49055 consultations, et la demande augmente chaque année. On ne peut que s'imaginer le nombre réel de personnes affectées par la violence. Il n'y a pas assez de statistiques ni d'études.

Pour prévenir durablement la violence basée sur le genre et soutenir de manière adéquate les personnes affectées, il faut que des mesures conséquentes soient enfin mises en place!

gnation ont été massives, car les plans étaient considérés comme peu attrayants et nuisibles à la santé. La direction exige des propositions constructives, mais refuse un rejet complet. Le personnel des locomotives exige le maintien des anciens tableaux de service d'hiver et l'introduction d'un tableau de service annuel satisfaisant à partir du printemps/été 2025. En outre, il est critiqué que cette démarche soit soutenue par les cadres moyens et supérieurs, ce qui équivaut à un mépris envers les mécaniciennes et les mécaniciens de locomotive. Il est également critiqué que des conseillers externes soient consultés au lieu d'écouter les avis internes. Cela a pour conséquence que la satisfaction du personnel baisse drastiquement et que des années d'efforts pour améliorer le climat de travail sont réduites à néant.

La LPV RhB demande une adaptation pragmatique des tableaux de service, en particulier pas de pauses non payées de plus de 60 minutes. En conséquence, il est demandé aux RhB de prendre immédiatement des mesures pour améliorer la situation. La LPV envisage de porter l'affaire devant le tribunal arbitral afin de faire clarifier si le non-respect unilatéral des conventions sociales en vigueur dans la directive du domaine LP (BAR) est légal.



**Eva Schmid.** Les mécaniciennes et mécaniciens des Chemins de fer rhétiques (RhB) sont frustrés par les nouveaux tableaux de service annuels et la procédure de consultation. En raison d'un manque de personnel, un projet d'augmentation de l'efficacité a été lancé, mais

les partenaires sociaux n'ont pas été suffisamment informés. Malgré les promesses de changements positifs, les tableaux de service concrets n'ont pas été présentés à temps.

Après la présentation des nouveaux plans, les critiques et l'indi-

## PERSONNEL AU SOL SWISS

## 2 % de salaire en plus



**Markus Fischer.** Le personnel de Swiss soumis à la CCT pour le personnel au sol reçoit dès le 1er janvier 2025 une augmentation générale des salaires de deux pour cent, avec au moins 100 francs de salaire mensuel pour un temps plein ou le montant de base proportionnel pour un temps partiel. Ceci afin que les salaires les plus bas continuent à suffire pour faire face à l'augmentation du coût de la vie.

«Les 13 x 100 fr. au minimum qui s'ajoutent au salaire annuel permettent non seulement de compenser le renchérissement de 1,2 pour cent prévu pour cette année, mais aussi les augmentations des primes de caisse-maladie et les éventuelles augmentations de

loyer», déclare Philipp Hadorn, président de SEV-GATA, le secteur de l'aviation du Syndicat du personnel des transports SEV. «Ce résultat est acceptable même si, au vu de son succès, Swiss peut actuellement se permettre d'octroyer beaucoup plus à son personnel et le faire participer aux bénéfices. Ceci pourra être rattrapé à Noël, ce sera la moindre des choses!»

Contrairement à l'année passée – la direction n'a alors pas voulu entrer en matière sur une compensation du renchérissement malgré un résultat record et une récolte de signatures – «le climat de négociation était cette année axé sur les solutions, et constructif», poursuit Philipp Hadorn.

## USS

## Finances cantonales: des excédents au lieu de déficits!

**USS.** Une fois tous les comptes 2023 disponibles, on a pu constater au printemps 2024 que l'excédent cumulé des comptes de résultats de tous les cantons s'élevait au total à 2,2 milliards - et ce, pour un déficit cumulé de 1,6 milliard budgété auparavant. Les cantons se sont donc trompés de 3,8 milliards au total. En ce qui concerne la situation pour l'année 2024, les choses ne seront claires que lorsque les comptes seront disponibles au printemps prochain. Pour l'année 2025, 18 cantons sur 26 prévoient un déficit qui s'élève à 510 millions en cumulé. Par rapport à l'année précédente, les attentes des cantons sont donc globalement plus positives: pour l'année 2024, 17 cantons sur 26 avaient budgété un déficit cumulé de 1070 millions, soit environ le double.

Le taux de fortune nette indiqué par les cantons, respectivement calculé par l'USS, devrait encore augmenter selon les budgets 2025 (la fortune nette cumulée devrait légèrement augmenter), passant de 5,93% dans les budgets 2024 à 6,04% dans les budgets 2025.

L'exactitude de l'établissement des budgets des cantons est égale-

ment examinée à nouveau de manière isolée dans un dossier spécial de l'USS (disponible malheureusement qu'en allemand). Après avoir nettement diminué en 2020, l'erreur moyenne de budgétisation a ensuite nettement augmenté, passant de 3,84% (2020) à 7,89% (2021). Pour le dernier exercice comptable clôturé (2023), l'erreur de budgétisation n'était plus que de 6,09 pour cent.

Cela signifie qu'en 2023, les résultats totaux des comptes de résultats cumulés étaient supérieurs de 6,09 pour cent à ceux des budgets.

Mesurées à la performance économique, les recettes fiscales des cantons (c'est-à-dire les recettes fiscales des personnes physiques et morales) resteront pratiquement stables avec les budgets 2025, voire passeront de 7,53% à 7,59% de la performance économique (budget 2024).

Si l'on considère l'ensemble des cantons, la charge fiscale effective restera encore assez constante l'année prochaine pour les entreprises, mais elle devrait diminuer pour les particuliers à hauts revenus, passant de 29,3% à 28,6%.

## Sections VPT

### 28. 11. VPT-VMCV

**Assemblée générale.** 19h, réfectoire de l'atelier, 2e étage, Clarens  
Il est impératif d'être nombreux. Des enjeux majeurs doivent être discutés.

### 29. 11. VPT-MBC

**Assemblée générale.** 19h, salle communal de Lussy-sur-Morges (route de Lully 2, Lussy ; ligne 703, arrêt Rietta)  
Venez nombreuses et nombreux pour protéger et améliorer vos conditions de travail !

### 3. 12. VPT MOB

**Assemblée générale.** L'AG de la section MOB aura lieu au Buffet de la Gare de Château d'Oex à 18h15, en présence de la vice-présidente SEV Valérie Boillat.

## Sous-fédérations

### 30. 11. RPV Lausanne

**Assemblée d'automne.**  
Elle aura lieu samedi 30 novembre 2024 à 18h00, au Restaurant le Milan, Boulevard de Grancy 54, 1006 Lausanne. Un souper vous sera offert après l'assemblée.  
Meilleures salutations à tous.  
Venez nombreux.  *votre comité.*

## Retraités·es

### 3. 12. PV Valais

**Fête de Noël.**  
L'année 2024 touche à sa fin et notre traditionnelle fête de Noël aura lieu le mardi 03 décembre. Nous nous retrouverons comme d'habitude dès 11.00h dans la salle communale de Martigny.  
L'apéro sera suivi d'un excellent repas préparé par notre ami Hilaire Pierroz. Après le repas, une tombola vous sera proposée et les jubilaires remerciés. Prix par personne incluant l'apéro, le repas, le dessert, les boissons et le café: CHF 35.-. Voir aussi sous [www.sev-pv.ch/wallis-valais](http://www.sev-pv.ch/wallis-valais).  
Inscriptions d'ici le jeudi 28 novembre 2024 au plus tard chez: Walti Schmid, Spitalweg 23, 3902 Glis, Téléphone 079 872 38 30 / 027 923 54 31 / mail: [pv.vs@bluewin.ch](mailto:pv.vs@bluewin.ch).  *Le comité*

### 3. 12. PV Neuchâtel

**Fête de fin d'année.**  
14:30, Hôtel des Communes, Les Geneveys-sur-Coffrane  
12h15 : repas au prix de CHF 30.- ; potage ou salade mêlée - langue de boeuf - sauce aux câpres - purée de pommes de terre - crème brûlée.  
Café offert par la section.  
14h30 : montage audio-visuel présenté par Raymond Geiser «730 km du Léman à la Méditerranée» (voir image ci-dessous). Remise des diplômes. Première tournée de boissons offerte.  
Pour le repas, inscriptions jusqu'au 30 novembre au 032 8461030 ou [marcel.bochud@bluewin.ch](mailto:marcel.bochud@bluewin.ch)



### 5. 12. PV Jura

**Fête de St-Nicolas.**  
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.  
Inscription jusqu'au 30 novembre si possible auprès de Emile Lachat au 079 384 69 74. Courriel : [emile.lachat@bluewin.ch](mailto:emile.lachat@bluewin.ch) ou Benoit Koller 079 810 51 94, WhatsApp ou [kollerben@bluewin.ch](mailto:kollerben@bluewin.ch).  
Au plaisir de vous y rencontrer.

### 5. 12. PV Vaud

**Traditionnelle fête de Noël**  
14h, salle du Cazard, Pl. du Marché 15, Lausanne, à 5 minutes du M2, station Riponne-Béjart.  
L'ensemble musical La Mérinette ouvrira les festivités. Nous aurons ensuite le plaisir de remettre l'insigne de fidélité aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires pour 50, 60 et 70 ans de sociétariat. Notre collègue Pierre-Alain Combremont, nous apportera son traditionnel message de Noël. Nous vous donnons quelques informations sur le programme des activités 2025.

La 3<sup>e</sup> partie sera animée par le groupe, Les Notes Pétillantes, qui offrira un panel de chansons et fera connaître son engagement auprès des EMS.  
Comme d'habitude, friandises et boissons vous tendront les bras. Nous vous attendons nombreux à ces retrouvailles auxquelles votre compagne ou compagnon est cordialement invité.  
À toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents, nous souhaitons d'ores et déjà, une bonne fin d'année à vous et vos familles et tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2025.  *Le comité*

### 6. 12. PV Biel-Bienne

**«Chlouser» – notre traditionnelle fête du St. Nicolas**  
14h, Restaurant Bahnhof, Brügg BE.  
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. Conjoint/partenaire des membres cordialement invités. 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*

### 10. 12. PV Genève

**Traditionnelle fête de fin d'année**  
Votre comité se réjouit de pouvoir vous offrir votre traditionnelle Fête de fin d'année. Ce Noël de la section vous attend mardi 10 décembre 2024 dès 10.45 h à l'UOG (place des Grottes 3 à Genève). Oubliez pendant quelques heures le stress des achats de Noël et venez profiter d'un moment de camaraderie et de détente. Nous fêterons les jubilaires qui ont 40/50/60 et 70 ans de SEV.  
Apéritif dès 11.30 h, vous pouvez aussi nous rejoindre à ce moment-là.  
Le repas suivra dès 12.15 h (aux fourneaux Pascal Kaltenrieder).  
Inscriptions chez S. Anet au 022 796 33 50 ou 076 332 93 70. Délai : 5.12.  
Votre participation financière est de 25 francs (apéritif/repas/café et une bouteille de vin de 5 dl pour 2 personnes), à régler à l'entrée. 2 francs de solidarité, doublés ensuite par la section, iront à l'Association Hôpiclowns de Genève pour offrir des visites magiques aux enfants hospitalisés.  
Il sera aussi possible d'acheter l'agenda SEV 2025 auprès de notre trésorier Dédé Broye.

### PV FRIBOURG

## Assemblée générale

**Jean-Louis Scherz.** Le comité avait tenu à organiser cette assemblée du 5 novembre dans la partie germanophone du canton de Fribourg vu que notre section est bilingue. C'est avec plaisir que nous avons compté 47 participant·es dans une salle mise à disposition par la commune de Guin. Le président, Daniel Trolliet, a rappelé le succès de la votation sur le 13<sup>ème</sup> mois AVS et donné les recommandations pour les prochaines votations de fin novembre. Dans la partie statutaire, lors du renouvellement du comité

pour la période 2025 – 2028, le président a annoncé son départ de la tête de la section car il reprend la vice-présidence romande de la PV. Pour l'instant, personne ne s'est annoncé pour ce poste. Les intéressés ou intéressés peuvent prendre contact avec Daniel Trolliet au 079 794 48 78. De son côté, le secrétaire, Jean-Louis Scherz, quittera ses fonctions à fin 2025. René Gummy le remplacera et fonctionnera en parallèle pendant l'année prochaine. Après la partie formelle de l'assemblée, la représentante de Pro Senectute Fribourg a exposé les diverses prestations de cette importante organisation pour les seniors. Rappel à nos membres de ne pas hésiter à faire appel à ce service via Internet sous [www.fr.prosenectute.ch](http://www.fr.prosenectute.ch) ou par téléphone au 026 347 12 40. Le syndic de Guin a apporté ses salutations juste avant que l'assemblée déguste avec plaisir les plateaux de fromage, pain et un verre de vin servis par le comité. Chacun est reparti ravi de cette assemblée en terre alémanique.



### PV GENÈVE

## Les enjeux de la cybercriminalité

**Le comité.** Elle a été passionnante, cette conférence sur la prévention de la criminalité et sur les risques de la cybercriminalité! Elle constituait la pièce maîtresse de la réunion d'automne du 23 octobre 2024.

Devant une cinquantaine de membres, la lieutenant Aline Dard

de la Police genevoise a tenu l'assemblée en haleine, illustrant ses propos avec moult exemples et répondant à toutes les questions, même les plus saugrenues.

De vifs applaudissements, très mérités, ont conclu cette riche après-midi.



# Agenda 14/24

**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](http://www.sev-online.ch)  
**Rédaction:** Michael Spahr (réd. 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](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.-.  
**Annonces:** 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)  
À partir de janvier 2025 : Journal SEV à [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch)  
**Pré-presse:** CH Regionalmedien AG  
**Imprimerie:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Le prochain journal paraîtra le 13 décembre 2024.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 2 décembre à midi, celui de l'agenda au 3 décembre à midi.**

## IMPRESSUM

## DÉCÈS

**Müller Gilbert** ; 1924 ; ancien employé de bureau de gare, puis adjoint de direction du chef du personnel et, finalement, sous-directeur, Château-d'Oex, VPT MOB, membre depuis 78 ans et décédé paisiblement dans sa 101<sup>ème</sup> année.

**Oesch Jean** ; 1948 ; mécanicien de loc à la retraite, Carrouge (VD), PV Vaud.

Pour la protection des données, les noms de personnes décédées ne sont plus publiés automatiquement. Vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié ? Envoyez un e-mail à : [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

ACIÉRIE GERLAFINGEN

# Au cœur du climat et du système

 **Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**L'aciérie Gerlafingen produit de l'acier recyclé à partir de ferraille pour le secteur de la construction, ce qui s'inscrit dans le respect de l'environnement. Comme la 2<sup>e</sup> aciérie suisse restante qui se trouve à Emmenbrücke, l'entreprise doit faire face au prix élevé de l'électricité, une concurrence bon marché et des obstacles à l'exportation. Il est question de licenciements de masse et même de fermeture. Le personnel, les syndicats et la politique régionale s'y opposent, tout en demandant de meilleures conditions-cadres pour la production d'«acier vert» en Suisse.**

En 1996, l'aciérie située dans le canton de Soleure a déjà été sauvée une fois in extremis. Elle appartient maintenant au groupe italien Beltrame. Même si la Chine envahit déjà depuis longtemps le marché mondial avec de l'acier à bas prix, en 2022, l'usine était encore rentable. Cependant, en 2023 elle a connu une perte de 60 millions de francs (voir la «Soothurner Zeitung» du 13.10.2024), due notamment à la hausse du prix de l'électricité à la suite de la guerre en Ukraine et à la concurrence déloyale de l'UE.

La gravité de la situation a été communiquée au niveau national lorsque la direction de l'entreprise a annoncé le 15 mars 2024 qu'elle ferait une ligne de production d'acier profilé pour arrêter la fuite des capitaux. Les éléments en acier qui y étaient produits pour la construction étaient pour la plupart exportés, jusqu'à ce que l'UE interdise effectivement d'importer de l'acier à partir de l'été 2023. L'UE favorise son industrie sidérurgique notamment grâce à des allègements fiscaux et un plafonnement du prix de l'électricité. Celui-ci est beaucoup plus élevé pour les aciéries en Suisse. La direction de l'usine a surtout critiqué les «contributions scandaleusement élevées» à l'économie énergétique.

**Suppression de 95 postes**

Le personnel, les syndicats et les politiciens ont demandé à la Confédération d'appliquer des mesures d'urgence. Or, le conseiller fédéral responsable de l'économie Guy Parmelin n'a rien voulu savoir, l'industrie sidérurgique n'étant pas importante pour le système. Ce qu'a réfuté Andreas Steffes, directeur de l'association Metal Suisse: grâce à l'acier de Gerlafingen, aucun chantier n'a dû être suspendu au début de la crise du coronavirus et de la guerre en Ukraine, comme ce fut le cas de l'autre côté de la frontière. Par ailleurs, transformer la ferraille en acier de haute qualité à Gerlafingen et chez Swiss Steel à

Emmenbrücke est beaucoup plus écologique que la production de fonte à partir de minerais. Un soutien financier de la part de l'État serait légitime. L'Allemagne par exemple accorde des subventions à la construction de fours à arc électrique. («SZ» du 19 mars).

Comme la procédure de consultation avec les syndicats s'était achevée à fin avril et qu'aucune aide d'urgence ne venait de la part de la Confédération (hormis avoir recours au chômage partiel), l'aciérie Gerlafingen a mis en œuvre le démantèlement à fin mai. Environ 95 postes ont été supprimés sur 600. Avec les «départs naturels», il y a eu un total de 68 licenciements.

**Un deuxième licenciement de masse ?**

Les chiffres se maintenant dans le rouge, l'usine a fait savoir le 11 octobre que 120 postes supplémentaires seraient supprimés d'ici la fin de l'année - après le délai de consultation de mi-novembre. En plus, pratiquement la totalité du personnel a été mis en chômage partiel, du moins jusqu'à fin octobre. Le président du groupe Antonio Beltrame a fait savoir que l'avenir de l'usine ne dépend plus que des décisions politiques. Si les conditions-cadre ne changent pas, le risque d'une fermeture de l'usine est grand. Ils ne demandent pas de subventions, mais seulement des conditions identiques à celles qui sont en vigueur à l'étranger en matière de concurrence, avant tout à propos du prix de l'électricité: en 2023, le groupe a dû payer 143 euros par mégawattheure en Suisse, en Italie 88 euros et 30 euros en France.

**«Acier vert»**

Beltrame est déçu du manque de soutien de la part du Conseil fédéral, car l'usine est importante pour l'économie circulaire. Le groupe a déjà investi quelque 440 millions de francs à Gerlafingen, également pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Avec 368 kilos de CO<sub>2</sub> par tonne, l'aciérie est une des usines les plus respectueuses de l'environnement en Europe («SZ» du 13.10). Chaque année, elle recycle 700 000 tonnes de débris d'acier, dont la moitié est livrée par le rail. Si elle fermait, ce n'est pas moins de 50 000 trajets supplémentaires qui se feraient par camion pour

l'étranger. Ceci est également clair pour le Conseil d'État soleurois qui s'est engagé auprès du Conseil fédéral pour que l'usine soit exemptée de la taxe sur les réserves hivernales versée aux fournisseurs d'énergie, contre la promesse d'un arrêt du réseau en cas de pénurie.

Le personnel et les syndicats ont lancé une pétition demandant au groupe Beltrame de renoncer aux suppressions de postes et d'avoir recours au chômage partiel. La pétition demande aux politiciens d'établir des directives contraignantes pour l'utilisation d'acier recyclé à faible taux d'émission dans les marchés publics et tout le secteur de la construction.

Le 21 octobre, quasi tous les 500 collaborateurs, la direction, les syndicats et les politiciens ont demandé devant le Palais fédéral que la Confédération prenne des mesures. Le 7 novembre, le personnel a remis la pétition contenant 15 129 signatures au Conseiller fédéral Guy Parmelin et le 9 novembre à la direction de l'usine à Gerlafingen à l'occasion d'une manifestation réunissant 1000 personnes. Ils ont souligné l'importance de l'usine et du savoir-faire du personnel pour l'industrie de l'acier recyclé en Suisse. La balle est maintenant dans le camp de la politique fédérale. Ce thème est à l'ordre du jour pour de nombreuses commissions parlementaires.

Client important du rail

Pour le transport de la ferraille et produits en acier, Gerlafingen est un client important pour le rail. «Elle est donc aussi importante pour les cheminot-es», affirme le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn. Il estime à environ 10 000 wagons par an pour CFF Cargo, avec un chiffre d'affaires de 10 millions de francs. Des tarifs couvrant les coûts ne sont pas supportables pour l'aciérie - des tarifs qui ne couvrent pas les coûts ne le sont pas non plus pour CFF Cargo. «Le pouvoir politique doit définir le service public, avec son financement», trouve Hadorn. «C'est à cette seule condition que le transfert du trafic de la route au rail puisse réussir et contribuer ainsi à la réalisation des objectifs climatiques.»



**MYTHES**

François Graf

«Lors d'une croisière sur le lac des Quatre Cantons faite le 8 mars 2020. C'est un lac que j'aime particulièrement pour la beauté puissante et brutale de ses paysages, de ses lumières. D'un romantisme fou qui

n'a pas échappé aux peintres naturalistes suisses. Vision mythique de notre pays, avec ici une vue sur ces célèbres montagnes *Les Mythen!*»  
Photographe professionnel suisse d'origine afro-colombienne, il trouve dans ses travaux engagés et

humanistes une plage d'expression à sa militance. Durant plus d'un quart de siècle, il a photographié à Lausanne diverses contestations sociales et politiques de rue, à la recherche d'une maison d'édition, ABE! Il photographie tant le jazz que

les traditions vivantes dans notre pays. Il est membre de l'atelier www.strates.ch.

Sites: www.francoisgraf.ch  
@instagraf\_rebeldia  
@instagraf\_jazz

?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. Pierre-Yves Maillard trouve les propositions d'économies du groupe Gaillard ...

- ... urgentes et nécessaires
- ... inutiles
- ... très justes, car il n'est pas nécessaire de faire des économies dans l'armée

### 2. En plus des ballons, que contient la campagne pour plus de respect?

- Cactus
- Bouteille de gaz
- Compartiment de train

### 3. Quels sont les mots d'ordre du comité directeur concernant les projets de loi sur les loyers?

- Trois fois non
- Deux fois non
- Une fois non, une fois oui

### 4. Quelle montagne voit-on sur l'avant-dernière page du journal?

- La Pointe Dufour
- Le Niesen
- Les Mythen

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 3 décembre 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° 13/2024:**

**b/a/a/b**

C'est **Philippe Schär**, Genève, membre de BAU Arc lémanique, qui remporte une **carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

# Walter Pizzolante, mécanicien

**Michael Spahr**

michael.spahr@sev-online.ch

**Walter Pizzolante est aux CFF et au SEV depuis trente-trois ans. Il travaille en tant que mécanicien aux ateliers d'Olten où il révisé les voitures du trafic voyageurs des CFF. Pour le syndicat, il assure le rôle de personne de confiance. Il est actif dans la sous-fédération SEV du personnel technique TS. Durant son temps libre, il entraîne les juniors du FC Rothrist (Argovie).**

«Ce que je préfère dans mon métier, c'est la diversité. Quand je pense à tout ce que j'ai pu faire aux CFF durant les trente dernières années... des freins aux portes des voitures, j'ai à peu près tout réparé au moins une fois», nous confie Walter Pizzolante. Il se trouve à côté d'une voiture d'Eurocity que ses collègues et lui sont en train de réviser. Actuellement, il s'occupe surtout de ce type de voitures.

Plus de 1000 personnes travaillent aux ateliers d'Olten qui assurent l'entretien de la flotte CFF. Walter Pizzolante se trouve parmi elles. Tous les jours il révisé et répare des voitures de type unifié 4 (EW4), une voiture de navette qui circule aussi bien en Suisse qu'en Allemagne.

#### De l'automobile au ferroviaire

Il a commencé sa carrière professionnelle dans l'industrie automobile: il a fait un apprentissage de monteur automobile, un métier qui n'existe plus sous cette forme. À 22 ans, il est venu aux CFF, et aujourd'hui il forme la relève de l'entreprise. Il est formateur professionnel et accompagne les polymécaniciens et les mécaniciens de production dans leur formation.

Walter Pizzolante est membre de la section TS Nordwestschweiz. Il œuvre en tant que personne de confiance pour le SEV aux ateliers d'Olten. Depuis son apprentissage il est membre du syndicat. Avant d'arriver aux CFF il était à la FTMH qui a ensuite intégré Unia. «Bien évidemment je suis devenu membre du SEV lorsque je suis arrivé aux CFF. A l'époque il y avait beaucoup de gens de langue étrangère aux ateliers qui ne maîtrisaient pas bien l'allemand. Comme je parle plusieurs langues, je pouvais les aider, par exemple pour des questions juridiques.»

#### Tout le monde le connaît

Lorsque Walter Pizzolante se promène dans les gigantesques halles des ateliers, il est salué de toutes parts. «Il y a des jours où j'ai l'impression que tout le monde veut quelque chose de moi.

Mon expérience dans le domaine syndical est très appréciée. Et lorsque je ne peux pas moi-même aider, je sais exactement où je dois envoyer le ou la collègue, par exemple au service juridique du SEV ou à la consultation sociale des CFF. Ou alors, je les aide lorsqu'ils doivent faire une demande d'assistance judiciaire.» La plupart des problèmes peuvent être résolus par un dialogue, parfois il n'est pas nécessaire d'ouvrir un dossier d'assistance judiciaire.

Il n'est pas étonnant que Walter Pizzolante parvienne chaque année à recruter des dizaines de nouveaux membres. «Un recrutement de qualité est le secret du succès pour un syndicat. Bien que nous ayons de bonnes conditions de travail aux CFF, il est nécessaire de pouvoir compter sur le SEV. Plus nous sommes nombreux, plus nous avons du succès dans les négociations, que ce soit sur les salaires ou la CCT.»

Son modèle est Niklaus Blättler, un retraité qui était auparavant sa personne de confiance. «Un jour, Niklaus m'a dit que je donnais tellement de moi-même pour les gens que je devais devenir moi aussi personne de confiance.» Le plus important est de prendre le temps, explique Walter Pizzolante. «Il ne s'agit pas toujours de demandes syndicales et parfois j'apporte mon aide pour des problèmes privés qui préoccupent les gens.» Pour cela aussi, il y a des offices qui prodiguent des conseils ciblés. «Beaucoup ne savent pas que les CFF disposent de leur propre consultation sociale que l'on peut solliciter.»

#### Entraîneur de foot chez les juniors

Lorsqu'il fait quelque chose, il le fait bien. Il n'est pas seulement un mécanicien et un syndicaliste passionné, mais aussi un entraîneur de foot engagé. Auparavant, notre collègue, père de deux enfants, a entraîné les actifs du FC Oftringen. «J'ai remarqué que chez les footballeurs adultes, il manquait de la motivation. Les joueurs arrivent du travail, fatigués. Souvent ils ne viennent carrément pas. Un beau jour, j'ai donc décidé de changer pour les juniors.»

Là aussi, notre collègue de 55 ans fournit un travail productif. Il a entraîné quelques joueurs qui sont passés quelques années plus tard dans des équipes professionnelles. En ce moment, il entraîne la jeunesse C du FC Rothrist. Pour lui, ce qui est important, c'est d'avoir du plaisir. «Dès qu'il s'agit d'argent, on ne rigole plus. J'éprouve du plaisir lorsque les jeunes jouent parce qu'ils aiment le football. J'apprécie lorsqu'ils arrivent avec leurs maillots des Young Boys, de la Juventus ou de Barcelone et que je vois leurs yeux briller de plaisir.»



MICHAEL SPAHR

## SUPERHÉROS

Timothy Hofmann

