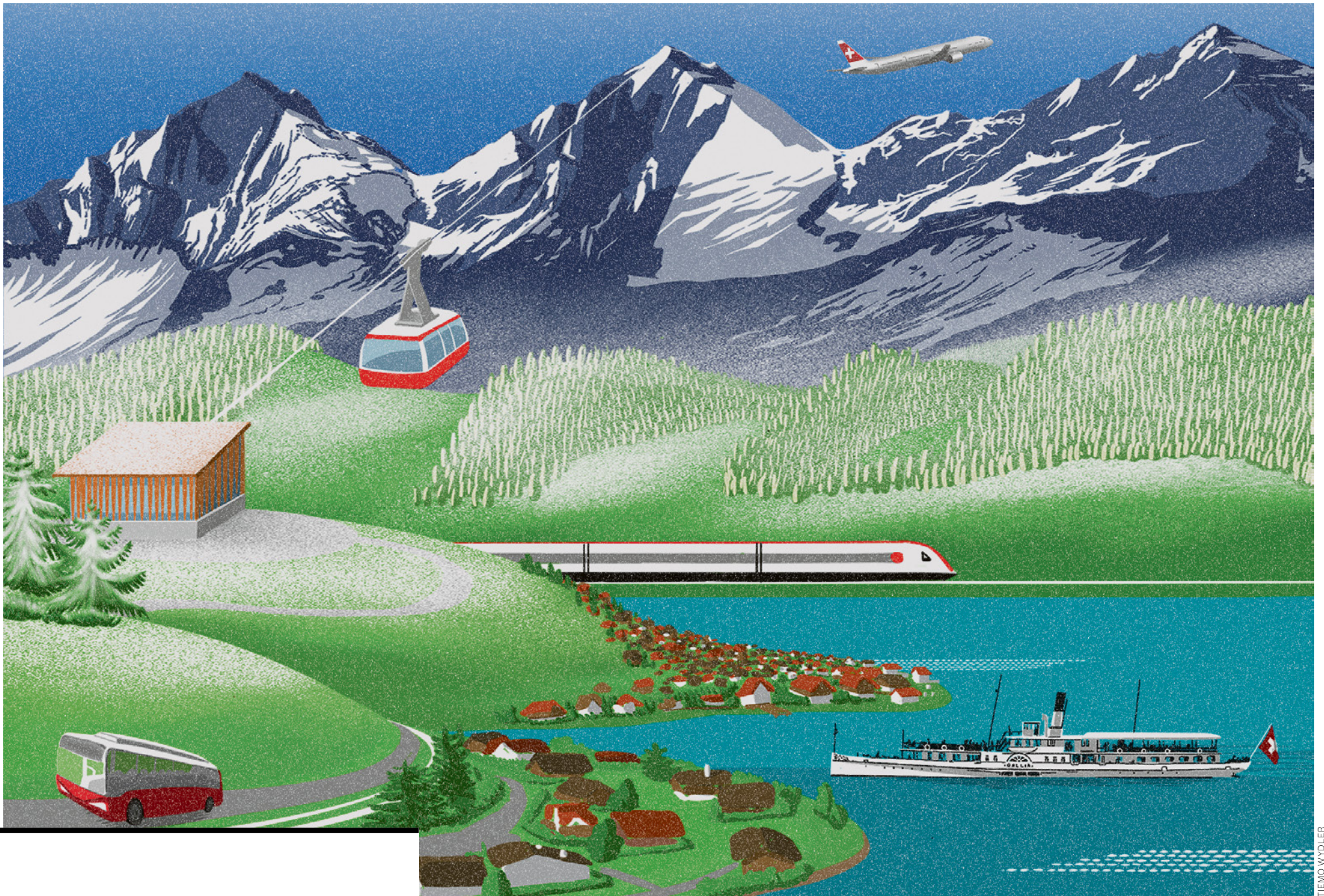




# SEV N°15

Le journal du Syndicat du personnel des transports



TIEMO WYDLER

## BILAN ET PERSPECTIVES

# Nous pouvons être fiers de nous

Éditorial de Michael Spahr,  
responsable de la communication SEV

▶ p. 3 et 4

L'année 2024 marquera l'histoire du mouvement syndical en Suisse. Jamais auparavant les syndicats n'avaient réussi à faire passer aux urnes une initiative populaire socio-politique. Le peuple a accepté une 13<sup>e</sup> rente AVS et c'est à inscrire dans l'histoire.

Ce n'est pas le seul succès dont nous, les syndicalistes, pouvons être fier-es. Nous avons également remporté deux autres votations à propos de la prévoyance vieillesse. La réforme LPP, antisociale, et l'initiative pour une hausse de l'âge de la retraite ont, quant à elles, passé à la trappe. Nous y sommes parvenus, car nous nous sommes engagés toutes et tous. Nous avons montré au puissant lobby financier que nous ne nous laissons pas faire.

D'un point de vue syndical, l'année 2024 a été également fructueuse. Nous avons renouvelé et amélioré de nombreuses conven-

tions collectives de travail. Nous avons réussi à prolonger la CCT avec les CFF et CFF Cargo, malgré des débuts difficiles. Parallèlement, nous avons augmenté la pression exercée sur les entreprises de transport afin qu'elles soient plus actives dans la lutte contre les agressions et la violence envers le personnel des transports publics (TP). Les CFF ont réagi et c'est en commun avec nous qu'ils ont lancé une campagne pour plus de respect.

En 2025, nous ne dormirons pas sur nos lauriers. Le SEV mettra sur pied une campagne cette fois-ci pour l'ensemble de la branche. En effet, le personnel de toutes les entreprises et tous les domaines des chemins de fer, bus, trams et bateaux est confronté quotidiennement au comportement irrespectueux des voyageurs et des autres usagers des TP. C'est pourquoi, nous mettrons l'accent sur la lutte

pour obtenir davantage de sécurité et de respect au travail. Le 25 novembre, nous fêterons les 25 ans de la « charte contre la violence ». Cela doit être un déclic pour que des emplois plus sûrs et meilleurs soient garantis dans les TP.

Toutefois, en 2025 nous aurons aussi d'autres défis à relever. Les mesures d'économies prévues par la Confédération constituent une menace pour le trafic régional de voyageurs. Nous devons nous y opposer avec force. Le thème de l'Europe nous tiendra également en haleine. C'est par des conditions réglementées que nous devons répondre aux vœux de libéralisation émis par la Commission européenne.

Mais réjouissons-nous pendant les Fêtes tout d'abord des succès obtenus et préparons-nous à une année 2025 engagée et combative. Tous nos meilleurs vœux pour la nouvelle année!

## Retraites

Perspectives positives selon Cambi pour les grandes caisses de pensions des TP.

2

## Ciao Jürg

Syndicaliste et ancien assistant clientèle Jürg Hurni jette un regard dans le rétro.

5

## Fret français

Le démantèlement et la libéralisation de Fret SNCF sont alarmants pour la Suisse.

11



## Bonnes fêtes de fin d'année

La rédaction du SEV souhaite à toutes les lectrices et tous les lecteurs de belles et paisibles fêtes de fin d'année. Nous souhaitons d'agréables services à ceux qui font fonctionner le trafic pendant les fêtes. Nous vous souhaitons une bonne année 2025! Le prochain *Journal SEV* paraîtra le 24 janvier 2025. Nous vous informerons des événements importants via le site Internet, les médias sociaux et la newsletter. En page 10, vous trouverez les dates de parution du journal en 2025. La rédaction se réjouit de vous retrouver en forme pour attaquer la nouvelle année qui s'annonce pleine de défis!

## Infrastructures ferroviaires

Le Conseil national (CN) et le Conseil des États (CE) unanime ont approuvé un budget de 16,4 milliards de francs pour l'exploitation et l'entretien des installations ferroviaires en Suisse pour les années 2025 à 2028. Cela représente une augmentation d'environ 2 milliards de francs par rapport à la période précédente. Les discussions ont porté sur les besoins financiers supplémentaires, pouvant aller jusqu'à 14 milliards de francs, pour l'étape d'aménagement 2035, qui vise à supprimer les goulets d'étranglement et à introduire de nouvelles cadences dans le trafic ferroviaire. Parallèlement, des contributions aux investissements pour les installations privées de transport de marchandises ont été approuvées.

## Harcèlement: nouvelle étude

En Suisse, une personne active sur deux a déjà été victime de harcèlement sexuel ou sexiste sur son lieu de travail. Les femmes sont particulièrement concernées: près de 60% d'entre elles font état d'attouchements non désirés, de remarques suggestives, voire d'agressions. C'est ce qui ressort d'une nouvelle étude de la Confédération (Seco et Bureau de l'égalité). Le harcèlement se produit dans différents environnements de travail: bureaux, ateliers, chantiers et particulièrement dans les branches où les contacts avec la clientèle sont nombreux, selon l'étude. Les entreprises ne peuvent tout simplement pas se permettre d'ignorer le sujet. L'Union syndicale suisse demande des directives de tolérance zéro et des formations régulières dans les entreprises et des adaptations légales en ce sens.



MANU FRIEDRICH / MICHAEL SPAHR

### CAISSES DE PENSIONS

# Participation des assurés au bénéfice

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Le président du Conseil de fondation de la Caisse de pensions (CP) CFF Aroldo Cambi remet en 2025 son mandat à Markus Jordi et reprend la fonction de vice-président. En bonne posture, la CP CFF propose aux rentier-es une participation aux bénéfices.**

**Aroldo, après quatre années, tu te retires de la présidence du Conseil de fondation de la CP CFF. Le (encore actuellement) responsable des RH des CFF Markus Jordi reprend cette fonction. Pourquoi est-ce ainsi?**

C'est une pratique courante. Tous les quatre ans, lorsqu'une nouvelle période administrative commence, les deux membres de la présidence échangent leurs fonctions. Les quatre dernières années, j'étais président en tant que représentant des employé-es et Markus Jordi était vice-président en tant que représentant de l'employeur. Et dès janvier, on inverse les rôles. Le changement n'est pas énorme. La présidence, donc Markus et moi, avec le directeur Iwan Lanz, préparons les affaires qui doivent être discutées au sein du Conseil de fondation et faire l'objet d'une acceptation. Durant la dernière période, nous avons très bien collaboré et je suis persuadé que nous pourrions poursuivre cette interaction fructueuse.

**Quels sont les fruits de cette collaboration?**

J'ai de très bonnes nouvelles pour les assuré-es. L'année prochaine, nous pourrions leur offrir une participation aux bénéfices réalisés par la CP CFF. Les pensionné-es recevront un complément aux rentes unique dont le montant pourra aller jusqu'à une 13<sup>e</sup>, voire une 14<sup>e</sup> rente mensuelle. Le montant exact de ce versement dépendra de la manière dont ils ont été pensionnés. Les actifs profiteront d'un taux d'intérêt plus élevé: au lieu du taux minimum de la LPP de 1,25%, ils recevront entre 3 et 4%. Ce sont les fruits d'une stratégie de placement efficace, mais aussi d'un nouveau modèle de participation que le Conseil de fondation a développé et introduit. Les conditions pour ce genre de redistribution sont que la CP ait un taux de couverture élevé et que nous réalisons une performance qui permette une participation à l'excédent. Ce modèle de participation permet de verser systématiquement des compléments aux rentes pour autant que les conditions mentionnées soient remplies. Pour moi, la prise en compte des pensionné-es a toujours été une très grande priorité.

**Que s'est-il passé en quatre années?**

Il y a quatre ans, nous avons vécu une campagne électorale très éprouvante. La confiance entre les représentant-es des employé-es et de l'employeur en a souffert. Finalement, tout est rentré dans l'ordre. Mis à part l'introduction du modèle de participation nous avons adapté notre stratégie de placement. Nous opérons désormais avec un profil de risque et de rendement optimisé et réalisons aussi une meilleure performance en espérance mathématique. En même temps, la CP CFF est extrêmement stable et le taux de couverture est élevé. Ce développement positif a été possible parce qu'après des débuts difficiles, nous nous sommes rendu compte que c'était dans l'intérêt de tous de tirer à la même corde en nous concentrant sur nos affaires. Le fait que les assuré-es puissent profiter des bénéfices doit aussi être imputé à la présence dans le Conseil de fondation d'une bonne représentation syndicale. Je regrette beaucoup que le représentant du SEV et mécanicien de locs CFF Marjan Klatt n'ait pas été réélu il y a trois mois. Il était très compétent et un membre important de notre équipe.

**Ces dernières années vous avez dû surmonter diverses crises. Comment êtes-vous parvenus à avoir tout de même autant de succès?**

Nous avons gardé notre calme et n'avons pas cédé à la panique. Lorsque nous avons commencé notre mandat, nous étions en plein dans la pandémie de coronavirus. En 2022, il y a eu l'attaque de la Russie en Ukraine. Ces deux grandes crises ont eu des répercussions sur les marchés financiers. Nous sommes très professionnels et disposons d'une bonne stabilité. Notre stratégie de placement a fait ses preuves et sur le long terme, les crises sur les marchés n'ont pas eu de conséquence sur notre résultat.

**Tu ne sièges pas qu'au Conseil de fondation et à la commission de placement de la CP CFF mais aussi à la Symova qui est la caisse de pensions de beaucoup d'ETC. Quelle est la situation à cet endroit?**

Là aussi nous sommes en bonne voie. La performance des placements est supérieure à la moyenne depuis des années et le taux de conversion est élevé dans beaucoup d'ETC. Cependant, nous n'y avons pas encore de modèle de participation qui nous permettrait de reverser systématiquement les rendements excédentaires aux assuré-es. Mais nous venons de décider d'introduire un tel modèle. L'objectif est que ce modèle soit appliqué concrètement à partir de 2025 et que les assuré-es bénéficient à l'avenir d'une bonne perfor-

mance. Pour cela, il nous faut de la continuité au Conseil de fondation et au sein de la direction.

**Le Conseil de fondation de la Symova sera réélu en 2025. Quel en sera l'impact sur le développement futur?**

Comme nous l'avons vu pour la CP CFF, il est important que nous ayons une représentation forte des employé-es. C'était le cas jusqu'ici avec Vincent Brodard et moi. Vincent quitte ses fonctions en raison de son âge et je reconduis ma candidature. Pour remplacer Vincent, nous proposons la candidature de Melanie Piller. Elle est une grande experte en assurances sociales et travaille aussi au SEV. Si elle est élue, elle n'aura pas besoin de longues explications pour prendre connaissance des dossiers et participer aux débats. Elle a une bonne expérience. Malheureusement, durant les dernières années nous avons eu une grande fluctuation au sein de la direction. Entretiens la situation s'est calmée et je suis persuadé que nous allons aborder l'avenir avec autant de succès chez Symova qu'à la CP CFF.

**Tu es en premier lieu l'administrateur des finances du SEV. Quelle est là la situation?**

Tout va très bien. Grâce à la petite augmentation de la cotisation il y a une année nous avons pu contenir le déficit structurel. Étant donné que nous utilisons nos ressources avec une très grande prudence, notre situation est bonne. En ce qui concerne l'effectif des membres, il y a trois ans nous sommes parvenus à inverser la tendance et à obtenir parmi les actifs une nouvelle croissance. Ceci nous rend très optimistes.

## Élections au Conseil de fondation Symova en 2025

Les élections au Conseil de fondation de la caisse de pensions Symova auront lieu au début de l'année 2025. Le personnel de 46 entreprises est assuré à la Symova, parmi elles beaucoup d'entreprises de transport concessionnaires telles que BLS, SOB, TransN, RBS et VZO.

À la Symova aussi, il y a des représentant-es des employeurs et des employé-es. Le SEV propose un membre de la Suisse allemande et un de la Suisse romande. Pour la Suisse allemande, il s'agit d'Aroldo Cambi, qui siège actuellement au Conseil de fondation et se représente. Pour la Suisse romande, nous avons Vincent Brodard et comme il s'en va, c'est Melanie Piller qui devrait le remplacer. Le SEV présente la candidature de l'experte fribourgeoise en assurances sociales.



**MATTHIAS HARTWICH** répond

# Il ne faut pas léser le personnel

**Le Conseil fédéral va probablement bientôt présenter les résultats des négociations de la Suisse avec l'UE. Qu'est-ce que cela signifie pour le SEV ?**

En tant que syndicat du personnel des transports publics, cela implique que nous y accorderons une attention toute particulière : nous devons examiner ce que les résultats des négociations impliquent pour nos collègues et pour la clientèle.

L'extension du trafic ferroviaire international (IPV) doit suivre des règles strictes. Le principe est le suivant : appliquer le droit suisse sur le rail suisse. C'est-à-dire, d'accord de privilégier la coopération pour l'IPV, sinon se référer uniquement aux normes suisses de sécurité et salariales. L'horaire cadencé et l'intégration tarifaire en Suisse ne doivent en aucun cas en faire les frais.

Si l'ouverture de l'IPV se concrétise,

il ne faut surtout pas mettre en péril le système des transports publics (TP) en Suisse - qui a fait ses preuves ! Ponctualité, fiabilité et proximité doivent être préservées pour les voyageurs. Faute de quoi, un oui n'est pas envisageable. Le SEV n'acceptera pas d'accord avec la Commission européenne si cela devait engendrer des changements de tarifs ou un manque de fiabilité et de ponctualité pour la clientèle.

Et nous ne permettrons en aucun cas que les hommes et les femmes qui assurent aujourd'hui la bonne marche du trafic ferroviaire en Suisse passent à la trappe. Le SEV sera uniquement d'accord s'il est garanti que les TP pourront continuer à bien fonctionner et que le personnel sera rémunéré et traité selon le droit suisse.

Matthias Hartwich est président du SEV. Tu as une question à lui poser ou à poser au SEV ? Écris-nous à [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch).

## TRAFIC RÉGIONAL VOYAGEURS

# Coupes envisagées

**Markus Fischer**  
[markus.fischer@sev-online.ch](mailto:markus.fischer@sev-online.ch)

**Le Conseil fédéral veut économiser à trois niveaux dans le trafic régional voyageurs (TRV) durant les trois prochaines années: dans le budget 2025 de la Confédération, dans le crédit d'engagement pour la période 2026-2028 pour l'indemnisation du TRV, et en mettant en œuvre les propositions du groupe d'experts Gaillard... suppression des moyens d'encouragement des bus électriques, suppression immédiate du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les compagnies de bus au lieu de le faire comme prévu en 2030, hausse du taux de couverture des coûts du TRV dès 2027. Simon Burgunder, coordinateur politique au SEV, explique de quoi il s'agit.**

**Le Conseil fédéral veut réduire le crédit 2025 pour le TRV de 0,7% (7,7 millions) par rapport à 2024. Quelles seraient les répercussions ?**



Simon Burgunder explique les mesures d'économie prévues dans le TRV lors de la réunion VPT à Altdorf.

**Simon Burgunder:** Elles seraient contournées, car tout le processus de commande est clôturé depuis longtemps pour 2025, les conventions d'offres sont signées et donc les indemnités pour les entreprises sont garanties. L'Union des transports publics (UTP) ne prévoit pas de lacune de financement au vu des retours reçus des entreprises de transport. L'automne dernier, la situation était différente s'agissant du crédit TRV 2024, c'est pourquoi le SEV s'est alors battu avec l'UTP contre une baisse, entre autres en adressant une pétition au Parlement. Ce dernier a ensuite relevé le crédit de 55 millions. Une bonne collaboration entre les groupes d'intérêts peut faire toute la différence.

**Quelles répercussions aurait pour le TRV la réduction du crédit d'engagement pour la période de 2026 à 2028 prévue par la Confédération ?**

Pour ces trois années, l'Office fédéral des transports a calculé très minutieusement le besoin en indemnisation et est arrivé à 3850 millions de francs. Le Conseil fédéral a réduit ce crédit de 354 millions, soit presque 10%. C'est un grand montant, d'autant plus que les entreprises de transport avouent être arrivées à leurs limites. Il n'est pas possible d'augmenter encore l'efficacité et il serait irresponsable de supprimer du personnel. C'est pourquoi le SEV exige le montant initial.

**Le Conseil fédéral veut mettre en œuvre les propositions du groupe d'experts Gaillard, et ceci déjà en partie dès 2025 ?**

Oui, premièrement le groupe Gaillard veut supprimer les moyens d'encouragement pour

l'acquisition de bus électriques, moyens que le Parlement avait prévus dans le cadre de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour les années 2025 à 2035 à concurrence de 47 millions de francs par année. Mais voici maintenant que le Conseil fédéral ne veut même pas commencer à verser ces fonds. Ainsi les entreprises de transport devraient trouver de quoi financer les bus électriques en partie déjà commandés pour 2025 sans ces subventions. L'UTP a clairement protesté et la résistance s'est manifestée au Parlement : lors du débat budgétaire du 5 décembre, le Conseil national a demandé au Conseil fédéral de ne pas bloquer ces fonds et a augmenté le crédit RPV 2025 de 0,7%.

De même, la proposition du groupe Gaillard de ne plus rembourser l'impôt sur les huiles minérales aux compagnies de bus doit devenir effective en 2025 déjà au lieu de 2030 comme prévu. Cela correspond à environ 80 millions de francs que les entreprises de transport devraient économiser.

Troisièmement, le groupe Gaillard veut baisser de 5% les indemnités de la Confédération pour le TRV dès 2027.

**Comment cela doit être appliqué ?**

Soit les entreprises de transport devront augmenter leur efficacité bien qu'elles soient à leurs limites. Ou alors les tarifs augmenteront pour les

## Oustrail met en garde contre les coupes dans le TRV

À l'occasion de son 20<sup>e</sup> colloque le 29 novembre au Club 44 de La Chaux-de-Fonds, Oustrail, le lobby romand du rail, s'est penché sur les menaces de coupes dans le trafic régional de voyageurs (TRV) par la Confédération avec un crédit d'engagement insuffisant pour 2026-2028.

La fronde était largement palpable dans l'assemblée tant du côté des politiques - tous bords confondus - que des entreprises. Deux jours avant le colloque, la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) avait fait valoir son opposition résolue aux mesures d'économies. Les différents intervenant·es ont rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire en matière climatique et d'investissement dans les TP collectifs. Ces économies mettent en danger l'offre, en particulier dans les régions périphériques qui sont déjà prétextées avec le taux de couverture actuel des coûts, une augmentation de celui-ci serait catastrophique pour le maintien de l'offre actuelle. Ueli Stückelberger (UTP) a insisté sur les attentes croissantes envers des TP performants sur tout le territoire.

L'OFT a confirmé que l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 coûtera **30 milliards** de francs au lieu des 16 prévus. Les raisons en sont l'échec de la compensation du roulis dans les trains à deux étages et le besoin d'une infrastructure plus résiliente: les temps de parcours et de succession des trains ont été planifiés trop juste pour une exploitation «robuste». Il faut plus d'installations de stationnement, de voies, d'aiguillages et de place pour les voyageurs dans les gares. L'inflation a été sous-estimée. Espérons que le personnel prévu soit suffisant ...



MICHAEL SPAHR

usagers. Ou bien l'offre se rétrécira, par exemple avec la suppression de lignes ou l'allègement de certains horaires. Les variantes deux et trois ne sont pas du tout appréciées de la population ni du politique, donc les entreprises de transport sont mises sous pression.

La question décisive est maintenant la suivante : comment réagiront les entreprises à cette situation ? Est-ce qu'elles vont économiser sur le dos du personnel et de leurs conditions d'engagement ?

Ceci est clairement inacceptable, car aujourd'hui déjà, les sous-effectifs règnent dans bon nombre d'entreprises de transport, entre autres à cause des mal aimés horaires irréguliers, et du travail les weekends et la nuit. S'ajoutent à cela les agressions ou le stress en augmentation dans les transports routiers. Les enquêtes menées auprès du personnel des bus démontrent que beaucoup de collègues tombent malades à cause de leur travail.

Nous devons donc dire clairement aux entreprises qu'elles ne peuvent pas détériorer les conditions de travail ni faire des offres qualifiées de dumping.

Le politique doit savoir que le TRV ne peut fonctionner correctement qu'avec de bonnes conditions de travail, et avec des collaborateurs motivés et qualifiés.



Les coupes prévues par Berne dans le RTV ne passent pas chez Oustrail.

Antonio Massa, responsable de la gestion financière des TP du Canton du Jura, a montré comment ces coupes casseraient la dynamique jurassienne très positive qui a permis d'augmenter l'offre et la fréquentation avec une baisse des coûts au kilomètre. Du côté de l'OFT, on est resté prudent en parlant davantage de rentabilité que de défense du service public. La vice-présidente SEV Valérie Boillat a fait entendre qu'il était hors de question que les salarié·es soient la variable d'ajustement pour réaliser ces économies. Au final, un certain optimisme régnait quant au possible rejet de cette austérité. Yves Sancey

YVES SANCEY



## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS DE L'USS

# Accroître les droits au lieu de flexibiliser



Ralph Kessler s'exprime sur les agressions contre le personnel dans les TP.

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**La lutte pour une amélioration des lois du travail était en première place de l'ordre du jour de l'assemblée des délégués de l'USS, du 29 novembre. Les délégués ont également adopté diverses résolutions. Le SEV a marqué l'événement par sa forte présence.**

La victoire en faveur d'une 13<sup>e</sup> rente AVS, le rejet de la réforme de la LPP et, plus récemment, celui des deux objets visant à restreindre le droit des locataires : tels sont les succès politiques retentissants qui ont marqué l'année syndicale 2024. Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse, a rendu hommage à ces succès et, s'appuyant sur l'exemple de l'aciérie de Gerlafingen et sur l'opposition aux licenciements massifs qui lui sont liés, il a insisté sur l'importance de la lutte syndicale. En 2025, l'USS entend s'engager en faveur d'une loi sur le travail plus propice aux employé-es. En parallèle, les syndicats doivent continuer de repousser les attaques permanentes dirigées contre les droits des travailleurs.

## Stopper les atteintes au droit du travail, améliorer la protection

« Quand on voit les idées que la majorité bourgeoise soumet au Parlement, on a de la peine à y croire. Nous devrions travailler davantage, de préférence 17 heures par jour, exigent même certains politiciens », déclare Luca Cirigliano, secrétaire central de l'USS. « Et pour contourner les restrictions liées à la vente dominicale, certains parlementaires souhaitent autoriser les ventes de l'Avent trois mois déjà avant Noël. Récemment, un parlementaire vert-libéral a exigé que la législation sur le travail ne s'applique plus aux personnes dont le revenu excède 7000 francs. » Pour les délégués de l'USS, il apparaît clairement que la protection des travailleurs ne doit pas continuer de diminuer. Au contraire,

il faut à nouveau mettre l'accent sur l'extension de leurs droits. En outre, et d'une manière générale, il convient d'améliorer la compatibilité entre vie professionnelle et vie privée. Ainsi, les délégués demandent :

- **des plans opérationnels** : une planification contraignante au moins quatre semaines à l'avance ; des changements uniquement en cas d'urgence, assortis d'un supplément de salaire d'au moins 50 %.
- **la renonciation aux services partagés** : pas de longues pauses à midi sans l'assentiment des employés (par ex. dans la vente et les services) et mesures de protection en cas de conditions météo extrêmes (par ex. interruption sur les chantiers en raison de la canicule).
- **les horaires de travail** : suppression des journées de travail de plus de 10 heures, et au moins deux weekends libres par mois pour tout le monde.
- **les bonifications** : une bonification d'au moins 50 % en cas de travail de nuit, et de travail le samedi et le dimanche.
- **la saisie des heures de travail** : saisie complète et transparente de ces heures, y compris le temps consacré à la préparation, au déplacement et au changement de tenue.
- **la protection de la jeunesse** : limitation des heures supplémentaires, et vacances plus longues pour les apprentis. Dans une résolution supplémentaire, les jeunes USS exigent un minimum de huit semaines de vacances par année pour les apprentis.
- **la protection juridique** : extension de la loi sur le travail à toutes les branches, y compris le personnel volant, l'économie domestique et le service public.
- **la protection contre les agressions** : mesures contre la violence et le harcèlement dans la gastronomie, les transports, les hôpitaux et dans le service public en général.

## Campagne SEV contre la violence

Ce dernier point est d'une impor-

tance capitale pour le SEV, comme l'a souligné dans son allocution Ralph Kessler, délégué du SEV et président central de la ZPV : « De janvier à septembre 2024, les CFF ont enregistré 1279 incidents contre le personnel (menaces et violences). 75 % d'entre eux ont touché le personnel des trains chargé du contrôle des titres de transport, 10 % la police des transports et le personnel de sécurité, et les 15 % restants le personnel affecté aux guichets, aux locomotives et au nettoyage. La violence à l'encontre du personnel dans les transports publics ne concerne pas uniquement le personnel des CFF – elle touche l'ensemble des transports publics en Suisse. » C'est la raison pour laquelle la violence dans les transports publics sera un des principaux sujets développés par le SEV, aussi bien lors de son congrès que lors d'une journée d'action spéciale le 25 novembre 2025. La charte sur la sécurité dans les transports publics, qui a été signée par de nombreuses entreprises de transport, fête alors son 25<sup>e</sup> anniversaire.

Autre sujet abordé : le pouvoir d'achat. Dans les négociations salariales, l'USS recommande de ne pas argumenter uniquement en s'appuyant sur l'indice suisse des prix à la consommation, mais de faire appel à d'autres données, comme l'indice des primes d'assurance-maladie. Concernant le financement de la 13<sup>e</sup> rente AVS, l'USS continue de se battre pour qu'il ne soit pas uniquement effectué par une hausse de la TVA. Sur la question de l'Europe, une chose est claire : une assemblée extraordinaire des délégués sera mise sur pied dès qu'il y aura un résultat tangible dans les négociations entre la Suisse et l'UE.

Les délégués approuvent le budget 2025. En outre, ils procèdent à des élections complémentaires dans diverses commissions. Sibylle Lustenberger, la nouvelle déléguée à l'égalité du SEV, siègera désormais au sein de la commission féministe de l'USS et occupera également un siège au comi-

## COMITÉ SEV

## Perspectives 2025

Michael Spahr. Le Comité SEV s'est réuni le 6 décembre pour sa dernière séance en 2024.

Le président du comité Danilo Tonina a salué les membres présents et a informé des changements dans le comité SEV dès 2025. Susanne Kratzer représentera la ZPV au comité. Jordi D'Alessandro deviendra membre remplaçant à la place de Carmine Cucciniello. Jean-Pierre Genevay se retire et sera remplacé par Daniel Trolliet qui représentera la PV.

À la VPT Aurélien Mouche remplacera Roger Maurer en tant que membre remplaçant. La commission de migration sera représentée par Robert Martinez et le membre remplaçant sera Yuri de Biasi. Ils remplaceront Eugenio Tura et Roger Gander.

Les membres du comité ont ratifié la nouvelle CCT avec l'entreprise Auto AG Uri.

Le comité s'est penché sur l'ordre du jour du congrès qui se déroulera les 12 et 13 juin 2025. Lors du 82<sup>e</sup> congrès ordinaire du SEV les membres d'organes importants seront désignés pour la période administrative 2025 - 2029 : pour la présidence du comité, la direction syndicale et la commission de gestion. Les textes d'orientation pour les quatre prochaines années seront également adoptés. Le rapport social fera la rétrospective des années 2022-2025. Les autres points importants du congrès concerneront les propositions et la modification des statuts. L'ordre du jour du congrès sera publié dans notre

prochain journal du 24 janvier 2025.

Avec la révision des statuts et règlements, c'est la fréquence des congrès qui va changer, et les conséquences de cette décision seront précisées. Dès 2025, le congrès se réunira ainsi tous les quatre ans. Toutefois, durant les années sans congrès, il y aura une assemblée des délégués qui pourra prendre sans attendre des décisions importantes. Les détails sur l'ensemble des modifications seront publiés ultérieurement afin que les délégués puissent se faire une meilleure idée et décider lors du congrès de la révision des statuts et règlements.

## Démission de Valérie Boillat

La vice-présidente du SEV, Valérie Boillat, quittera ses fonctions fin mars 2025. Depuis début 2024, elle dirige le secteur des ETC, s'impliquant activement dans des négociations CCT, notamment pour celle avec Auto AG Uri. Elle a également œuvré à la transversalité des dossiers et à la réorganisation des responsabilités au sein de son département. Malheureusement, Valérie Boillat quitte le SEV. Sa succession est en cours (voir l'annonce en page 7). Matthias Hartwich remercie d'ores et déjà Valérie pour son engagement important au service de l'organisation.

## ANGLE DROIT

## Temps partiel dans la LDT



Service juridique du SEV  
journal@sev-online.ch

Beat est en formation pour devenir mécanicien de locs. Il est également père de famille et partage avec sa femme l'encadrement des enfants. Pour cette raison, il aimerait être engagé à 80 % une fois sa formation terminée. Il désire pouvoir bénéficier des 20 % restant sous forme de jours libres fixes. Son employeur est en principe d'accord avec un engagement à temps partiel, toutefois à la condition que Beat fasse une demande deux mois à l'avance pour définir les jours de temps partiel où il désire avoir congé. Ainsi l'employeur devrait prendre en considération ses demandes en se réservant cependant le droit, si besoin est, de ne pas entrer en matière ou seulement partiellement, au sujet des jours demandés. Cela est-il juste ?

Les transports publics se distinguent par le fait que l'on y travaille tous les jours de la semaine et aussi la nuit. Le personnel n'a pas d'heures de travail fixes, et donc pas non plus de temps de repos fixes. Pour cette raison, les temps de travail et de repos ainsi que les prescriptions pour la protection de la santé sont réglés par la Loi sur la durée du travail (LDT). Cela permet au personnel de recevoir le nombre de jours de repos dus tout en faisant preuve d'une grande flexibilité.

La LDT connaît uniquement des modèles de temps de travail analogues à une semaine de 6 jours ou de 5 jours, elle ne règle pas le travail à temps partiel. C'est pourquoi on en arrive à des cas comme celui de Beat où l'employeur est d'accord avec le principe du travail à temps partiel, mais qu'il veut d'une part pouvoir disposer du taux d'activité de 80 % convenu en tant que durée théorique du travail selon le contrat d'engagement et, d'autre part, décider de la manière dont Beat doit organiser son 20 % de temps libre. La LDT ne prévoit rien à ce propos, et si le contrat de travail ne prévoit rien non plus, alors on doit se mettre d'accord avec Beat sur la manière dont il peut disposer du temps libre de 20 % découlant du temps partiel.

Mis à part la possibilité de prendre un jour de congé fixe durant la semaine en cas de temps partiel, il y a d'autres possibilités, comme des jours de travail réduits ou des vacances rallongées. Indépendamment de la forme de travail à temps partiel choisie, il faut établir un accord entre l'employeur et l'employé-e pour en définir les conditions-cadre. Il faut en particulier définir le nombre de jours qui découlent du temps partiel et leur durée. Il est nécessaire que ceux-ci soient intégrés dans la répartition annuelle. Et pour des raisons de transparence, il est nécessaire de décompter les jours de temps partiel dans un compte séparé.



## INTERVIEW DE DÉPART AVEC JÜRIG HURNI

## « La solidarité est importante »

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Après trente années aux CFF – dont vingt-huit en tant qu'assistant clientèle – et seize ans au SEV où il était chargé du dossier CFF Voyageurs, le secrétaire syndical Jürg Hurni part à la retraite à la fin de l'année.

**Jürg, comment es-tu devenu cheminot ? Y avait-il des modèles dans ta famille ?**

Non, personne de ma famille n'a travaillé dans les chemins de fer. Je suis fils de paysan, mais depuis tout jeune, j'ai eu envie de devenir contrôleur. J'avais fait une rédaction sur ce sujet et à chaque course d'école, j'observais très attentivement les agents de train. Lorsque j'ai postulé aux CFF pour l'apprentissage de contrôleur, j'ai appris que cette année-là, les CFF n'engageaient pas de contrôleurs. C'est pourquoi j'ai commencé par faire un apprentissage d'employé d'exploitation en 1978 et j'ai travaillé à la gare de triage de Bienne avant de pouvoir commencer en 1980 l'apprentissage de contrôleur. En 1991, j'ai fait la formation de chef de train et j'ai travaillé au dépôt de Bienne jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2009, date où je suis devenu secrétaire syndical.

**Qu'est-ce qui t'a plu dans la profession d'assistant clientèle, et ce que tu as moins aimé ?**

Ce qui m'a plu en particulier, c'était le contact avec les voyageurs et le fait de circuler dans toute la Suisse, et bien sûr le beau sac rouge du chef de train ! J'aimais aussi la diversité du travail : à l'époque les agents de train accompagnaient aussi les trains marchandises et de colis de détail en plus des trains régionaux et des trains directs, ils faisaient des manoeuvres dans les gares, calculaient les rapports de freinage des trains, etc. En ce temps là déjà il y avait des voyageurs rebelles ou saouls, mais pas autant qu'aujourd'hui. Cela était - et c'est toujours - le côté négatif de la profession.

**Dans le temps le contrôleur était une personne qui incarnait l'autorité ?**

Oui, cela s'exprimait au travers de l'uniforme et de la casquette avec les galons.

**Est-ce que cela te dérangeait de respirer la fumée des cigarettes dans les trains ?**

En effet, dans certains compartiments fumeurs on n'y voyait rien tellement il y avait de la fumée. Cela n'était pas particulièrement agréable, mais c'était normal à cette époque.

**Tu as souvent fait des traductions simultanées au SEV. Cette aptitude t'a été utile aussi en tant qu'assistant clientèle ?**

J'ai perfectionné mes connaissances scolaires de français à Bienne puis lors d'un séjour linguistique à Delémont, où j'ai travaillé durant deux ans après mon apprentissage. De retour à Bienne, après un mois j'ai été transféré à Zurich pour six mois. À l'époque cela arrivait souvent d'être déplacé.

**Peux-tu recommander cette profession aux jeunes qui terminent leur scolarité ?**

Globalement la profession d'assistant-clientèle reste attrayante. Toutefois, certains aspects de l'accompagnement des trains, par exemple les horaires irréguliers, ont des répercussions sur la vie sociale et la santé, surtout en cas de tours du samedi, du dimanche et de travail de nuit. L'entreprise doit réfléchir à la manière d'améliorer cela. Aussi les salaires, car le salaire de départ dépasse à peine les 4000 francs selon l'âge et la formation de la personne concernée. Cependant, si quelqu'un amène de l'expérience d'une autre profession, si possible dans le domaine du service à clientèle, ainsi que des connaissances linguistiques, cela aide naturellement. En outre, les horaires irréguliers sont plus faciles à gérer pour les personnes plus mûres, les gens qui n'accordent pas trop d'importance à la sortie du samedi.



Action «Toujours à 2 dans les tunnels» lors de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, juin 2007.

**Tu en as fait l'expérience ?**

Dans ma jeunesse, je faisais partie d'une société de musique et ceci n'a plus été possible avec mon déplacement à Delémont, à cause de la distance et des horaires irréguliers. J'ai ensuite joué au foot dans l'association sportive des cheminots. D'ailleurs je ne peux que recommander l'USSC, l'Union sportive suisse des cheminots.

**Comment es-tu devenu membre SEV et un syndicaliste actif ?**

Pendant l'apprentissage, j'ai travaillé dans une gare dont le chef était très actif au SEV. Le premier jour, il m'a demandé : «Es-tu membre du SEV ?», et tout est allé très vite. Je n'ai pas senti cela comme une obligation, car à l'époque déjà je pensais qu'il était important que les cheminots soient solidaires, raison pour laquelle on adhère au syndicat. En 1985, j'ai reçu mandat de la part de la section ZPV Bienne d'inscrire les tours et de les afficher. Le président de section m'a soutenu dans cette tâche et je n'ai pas tardé à assumer d'autres tâches dans la section, pour devenir finalement président. J'ai été élu en tant que membre du 1<sup>er</sup> arrondissement au comité central ZPV, puis plus tard, je suis devenu représentant d'arrondissement. Le président central Jakob Tribelhorn m'a encouragé et je suis devenu vice-président central. Lorsqu'il s'est retiré en 2006, je l'ai remplacé à la présidence centrale. En outre, je siégeais à la commission du personnel des CFF pour le personnel des trains, et je l'ai également présidée. Enfin, j'ai suivi la formation syndicale en cours d'emploi.

**En tant que président central, tu as organisé en 2007 des actions mémorables ...**

Puisque les caisses orange pour l'expédition des trains n'étaient pas réparées malgré de nombreuses annonces du personnel, ce qui portait préjudice à la ponctualité du trafic ainsi qu'à la sécurité, la ZPV a posé des autocollants portant l'inscription «Les CFF ne réparent pas ces caisses. C'est pourquoi le personnel ne peut pas garantir un départ ponctuel.» Et lors de l'ouverture officielle du tunnel de base du Lötschberg à Viège, la SEV-ZPV a exigé au moyen d'une banderole que les trains qui traversent de longs tunnels soient toujours accompagnés par deux assistant-es clientèle au minimum. Nous avons pu remettre notre message «Toujours à deux dans les tunnels» au Conseiller fédéral et Ministre des transports Moritz Leuenberger en personne. Et puis nous avons manifesté contre les agressions envers le personnel en portant les brassards «Stop agressions». Un thème malheureusement encore d'actualité. La situation s'est aussi détériorée du fait que les CFF ont à nouveau supprimé en 2020 l'accompagnement intégral à deux agents, précédemment obtenue par la ZPV pour le trafic grandes lignes.

**Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2009, tu es devenu secrétaire syndical professionnel pour la division Voyageurs des CFF, qui comporte au-**

**jourd'hui quelque 14 000 collaboratrices et collaborateurs. Quelles étaient tes tâches ?**

En quinze ans, en tant que responsable de la délégation de négociation au niveau Voyageurs, j'ai dû analyser et évaluer plus de 200 projets, en plus des négociations CCT. Je ne devais pas seulement communiquer la position du SEV, mais aussi celle des quatre partenaires sociaux de la communauté de négociations (CN) CFF que je devais coordonner. Il y avait les accompagnements individuels et les cas d'assistance judiciaire qui sont devenus avec les années de plus en plus nombreux et ont donné beaucoup de travail. Déjà en 2011 avec le système salarial Toco, il y a eu une avalanche de cas d'assistance judiciaire, et encore une fois en 2016 avec les nouveaux profils professionnels dans le domaine Operation. Diverses professions ont fait alors l'objet de modifications et ont été réévaluées, p. ex. dans l'entretien du matériel roulant.

**Qu'en est-il des sous-effectifs ?**

Il y en a eu régulièrement. Parmi le personnel des locs et le personnel d'accompagnement de la clientèle, à peu près tous les deux ans, on s'est retrouvé en sous-effectifs. C'est le cas actuellement pour le personnel d'accompagnement de la clientèle. Le manque de personnel qualifié aux CFF a augmenté et les horaires irréguliers, avec le travail aussi le samedi et le dimanche, sont un handicap pour recruter le personnel.

**Si l'on parlait du personnel temporaire ?**

Ce qui dérange, c'est qu'aux CFF, le personnel temporaire n'est pas engagé uniquement pour couvrir les besoins ponctuels, ce qui serait tout à fait sensé, mais plutôt par exemple pour le nettoyage des voitures, pour que le service revienne meilleur marché. Dans les ateliers, aussi, on travaille avec de nombreux temporaires.

**Et les « allocations pour travaux pénibles » ?**

Au début de l'année 2019, les CFF ont voulu supprimer l'allocation pour travaux pénibles de 1 fr. 45 pour le nettoyage des WC dans les voitures. Le SEV est intervenu contre cette décision et a remporté la bataille avec un grand écho médiatique. Nous avons pu obtenir une très bonne réglementation à l'avantage du personnel de nettoyage.

**Et pour finir, que dire de la « déshumanisation » des chemins de fer ?**

Malgré l'opposition du SEV, les CFF ont fermé beaucoup de points de vente ces dernières années, et supprimé l'accompagnement dans encore plus de trains, par exemple en 2013 dans le Rheintalexpress entre Saint-Gall et Coire. Grâce au contrat social contenu dans la CCT, nous avons pu éviter les licenciements et le SEV a exigé des CFF qu'ils trouvent des solutions afin que si possible personne ne doive se retrouver au centre du marché du travail. Mais les gares et les trains « déshumanisés » ne sont pas bénéfiques pour la sécurité de la clientèle, ni subjective-

ment, ni objectivement, et il a fallu introduire des contrôles sporadiques dans ces trains et engager des agent-es de la police des transports, également dans les gares. La police des transports a été externalisée des CFF et privatisée il y a des années, mais cela n'a pas eu le succès escompté. Pour cette raison, on l'a entretemps réintégré aux CFF et les policier-ères ont reçu les compétences nécessaires afin de pouvoir accomplir leurs tâches et d'avoir une bonne position dans leur domaine. Par exemple, nos membres souhaitaient avoir une arme de service, et ceci s'avérerait nécessaire. L'introduction du taser a été votée. Cependant là aussi il y a des sous-effectifs ...

**Quels sont tes trois principaux vœux à l'attention des CFF ?**

Le maintien du partenariat social. Plus d'attention accordée aux retours du personnel, de la CoPe et du SEV s'agissant des divers projets. Et dans les projets, il faudrait toujours avoir une phase de consolidation afin que le personnel puisse reprendre son souffle.

**Ces dernières années, beaucoup de secrétaires syndicaux-cales ont de nouveau quitté le SEV après peu de temps. Quelles conditions faut-il remplir pour cette fonction ?**

Il faut avoir la peau dure, les épaules solides, et aimer les gens. Pour gérer un dossier CFF, il est certainement utile d'avoir une expérience professionnelle aux CFF. Et il faut accepter d'être souvent en déplacement et d'avoir de longues journées de travail.

**Quand as-tu ton dernier jour de travail au SEV et qui sont tes successeurs ?**

Mon dernier jour de travail était le 28 novembre, car je devais encore prendre des jours de vacances. Mon successeur est René Zürcher, et Susanne Oehler reprend la coordination des élections dans les CoPe.

**De quoi te réjouis-tu pour ta future retraite ?**

D'avoir plus de temps pour ma famille, en particulier pour mes quatre petits-enfants, et aussi pour moi. Ce qui me manquera, ce sont les contacts avec les membres et les collègues de travail.

Jürg Hurni



Il est né en décembre 1961 et a grandi dans une ferme du Seeland. En avril 1978, il entre aux CFF. Il fait un apprentissage d'employé d'exploitation puis, dès 1980, de contrôleur et, en 1991, il devient chef de train. Il assure des charges dans la section ZPV Bienne jusqu'à devenir président de section. Au comité central ZPV, il représente le 1<sup>er</sup> arrondissement. Il devient vice-président ZPV puis président central en 2006. De 2001 à 2008, il fait partie de la CoPe CFF surface pour le personnel des trains et il la préside. Le 1.1.2009, il devient secrétaire syndical et à la charge du dossier Voyageurs des CFF. Il traite des dossiers d'assistance judiciaire, coordonne les élections à la CoPe pour le SEV, effectue des traductions simultanées et écrites du français vers l'allemand. Au 1.1.2025, il s'en va à la retraite. Il est marié, a deux enfants adultes, une belle-fille et quatre petits-enfants. Ses hobbies sont la famille, le jardin et la lecture.



## ASSEMBLÉE ROMANDE VPT 2024

## La force d'un collectif solidaire et combatif

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Des collègues actifs et retraités des entreprises de transport concessionnaires (ETC) de toute la Suisse romande se sont rencontrés le 16 novembre en ville de Fribourg pour la traditionnelle journée VPT. Un mot d'ordre: face aux défis de la branche (coupes budgétaires, atteintes à la santé, libéralisations, démantèlement des avancées des CCT), seule l'unité et solidarité d'un collectif bien syndiqué et prêt à se mobiliser permet d'y résister.**

Les 166 participant·es, invités compris, se sont salués autour d'un café, jus d'orange et de croissants, avant de suivre les exposés dans la salle des fêtes de Saint-Léonard. Pierre-Alain Perritaz, président du jour, s'est réjoui d'appartenir à une section, SEV-VPT-TPF, qui compte plus de 800 membres. Il a encouragé la salle: «À nous de ne plus faire de la fin du mois un souci-

pour que l'on s'occupe de la fin du monde». Il a remercié les bénévoles, le comité et les cuisiniers pour la très belle organisation de la journée.

Elias Moussa, conseiller communal (PS/FR) a rappelé le passé historique universitaire de Fribourg, ville de ponts et de cohésion, et les annonces d'austérité, en milliards de francs, qui nous occuperont l'année prochaine. «Il faudra se mobiliser dès les consultations», a-t-il insisté.

Gilbert D'Alessandro, président central VPT a livré quelques anecdotes sur les anciens secrétaires syndicaux responsables des tpf, Éric Levrat, Wanda Suter, Christian Fankhauser et la «légende» Antoine Cochet. Avec 10 500 membres et 553 nouveaux membres jusqu'à fin octobre, Gilbert a souligné que la VPT marche très bien. Il a mis l'accent sur la violence dans les transports publics (TP) qui va être un thème de campagne central l'année prochaine.

Pablo Guarino, secrétaire syndical SEV, a rappelé que si la section SEV-

TPF était devenue incontournable et qu'elle pèse lors des négociations, «cela n'est pas tombé du ciel», mais résulte d'une présence intense sur le terrain et dans les comités. Le taux de syndicalisation très important aux tpf «pèse très fort dans la balance». Il a décrit le processus de négociations de la CCT en cours et donné sa recette: «Il faut un collectif solidaire qui fait le travail, avec des hommes et des femmes qui s'engagent, une section qui vit et occupe le terrain, qui dispose d'un fort taux de syndicalisation et d'une bonne capacité de mobilisation. Il faut garder cette boussole face aux attaques et aux divisions.»

Fritz Hänni, président SEV-VPT-TPF, a remercié Pablo pour sa combativité et insisté sur l'importance de syndiquer les nouveaux dès le début.

Valérie Boillat, vice-présidente du SEV, a rappelé l'ampleur de la politique d'austérité de la Confédération qui admet, dans son rapport, qu'en cas de baisse substantielle des investissements de l'État, il est peu probable que

les cantons les compensent. «On marche sur la tête!», s'est-elle écriée. «À nous de nous coaliser!» Elle a rappelé que l'accent doit être mis pour améliorer la santé de nos collègues.

Le président SEV Matthias Hartwich a mis en garde que les économies dans le TP vont en réalité coûter! Il a ensuite insisté sur le fait que le SEV doit gagner des membres pour augmenter notre force face à des entreprises qui veulent baisser nos conditions de travail. Si le personnel croise les bras, plus rien ne roule.

Gilbert a conclu en remerciant en particulier Tania Käch, Paola Pythoud et Froska Roth pour leur travail phénoménal dans l'organisation de cette magnifique journée ponctuée par un repas de bénédiction digne de Fribourg.



PHOTOS: YVES SANCEY

## COMMISSION DE MIGRATION

## Changement au comité SEV

**Chantal Fischer.** Besa Mahmuti, secrétaire syndicale SEV, a dirigé la dernière séance 2024 de la commission de migration. Cette séance était notamment placée sous le thème des élections pour la nouvelle période administrative 2025 à 2029. Besa a fait ses débuts par sa conception de la démocratie. «La démocratie, c'est la liberté – nous avons la chance de pouvoir dire librement ce que nous souhaitons et élire qui nous voulons», affirme-t-elle. De nombreux mandats doivent être confirmés ou repourvus dans des organes importants. Ainsi, Julia Melikjanz de la sous-fédération AS et Robert Martinez de la VPT, tous deux sortants, ont été confirmés comme délégués au congrès SEV. Besa Mahmuti (d'office) et Eugenio Tura représenteront le SEV au sein de la commission de migration de l'USS.

Pour terminer, encore un changement à un poste-clé: les personnes présentes élisent Robert Martinez comme nouveau représentant de la commission de migration au comité SEV. Il remplace Eugenio Tura qui se retire après douze années passées au comité SEV. Yuri De Biasi, de la sous-fédération TS, est élu membre-remplaçant.

Au nom de la commission de migration, Besa Mahmuti remercie Eugenio pour l'énorme engagement dont il a fait preuve ces dernières années et lui souhaite tout de bon.

Cette séance du 28 novembre s'est poursuivie avec le traitement des éventuelles proposi-



Nouveau au comité SEV: Robert Martinez, VPT

tions au congrès. Il a été également discuté d'un système aux Transports publics genevois (TPG) selon lequel des minutes de compensation sont octroyées par rapport aux facteurs de stress liés à la conduite. Ce qu'on appelle le compteur de pénibilité fonctionne comme un compte de temps. Pour les critères particulièrement pénibles, qui ont été définis par le SEV et les TPG, les collaborateurs peuvent compenser les heures accumulées ou les convertir en prime financière. Avec la révision des tableaux de service, au plus tard à l'introduction du nouvel horaire 2025, ce système ne sera plus nécessaire.

La séance de la commission de migration a été suivie d'un repas de midi en commun.

## GENÈVE

## Le congé prénatal passe une première étape

**Yves Sancey.** Le canton de Genève réfléchit à l'introduction d'un congé prénatal de quatre semaines, sans pertes salariales, pour les collaboratrices des secteurs publics et subventionnés. C'est ce que réclame une pétition déposée en juin dernier par le Cartel intersyndical, les syndicats SSP, SIT et SEV, ainsi que le Collectif de la grève féministe et munie de 1800 signatures. Fait rarissime, le Grand Conseil genevois a renvoyé cette pétition le 22 novembre à l'unanimité au Conseil d'État. Il a donc suivi sa Commission des pétitions qui, à l'unanimité, allait également dans le même sens.

Inexistant en Suisse, ce congé permettrait aux femmes de se préparer avant l'accouchement et d'éviter les problèmes liés à la fatigue. Actuellement, la plupart des femmes sont mises en arrêt maladie à la fin de leur grossesse. Or «la grossesse n'est pas une maladie» et doit dès lors faire l'objet d'un congé spécifique, explique le Cartel intersyndical.

L'arrêt maladie peut également avoir des impacts sur le droit au salaire en cas de maladie qui n'est pas illimité. Il est même très restreint lors de la première année de service.

Selon l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS), 70 % des travailleuses enceintes sont mises en arrêt maladie, total ou partiel, durant les quatre semaines précédant l'accouchement.

Les syndicats estiment que les femmes doivent pouvoir terminer leur grossesse dans de bonnes conditions, sans affecter leurs salaires. Lors d'un arrêt maladie en cas de complication de grossesse, les salaires ne sont le plus souvent couverts qu'à 80 %.

La mise en place d'un congé prénatal permettrait également de limiter les risques pour la santé: le stress et le surmenage peuvent amener à un accouchement prématuré. Dans certains pays où un tel congé existe, une diminution de 50 % des enfants prématurés a été constatée, appuie Anne Michel, membre du Collectif de la grève féministe.

Le congé avant accouchement existe dans tous les pays d'Europe, sauf à Chypre et en Suisse. La mise en place de ce dispositif «serait une avancée concrète» dans un pays qui a «toujours été à la traîne en termes d'égalité de genre», selon le SSP. Les pétitionnaires estiment qu'une telle mesure pour les fonctionnaires serait «limitée», en terme financier, les travailleuses enceintes étant déjà, pour la grande majorité, absentes pour arrêt maladie.

Les autrices de la pétition espèrent que Genève fera office de pionnier, comme pour le congé maternité, et que d'autres cantons ou la Confédération suivront. Le Conseil d'État, qui étudie déjà cette question du congé prénatal, a six mois pour répondre aux pétitionnaires.



## USINE ÉLECTRIQUE CFF

# Électrochoc à Nant-de-Drance

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Employés CFF de longue date, les collègues de la centrale hydroélectrique de Nant-de-Drance, dans les Alpes valaisannes, se sont vu proposer un nouveau poste chez Hydro Exploitation SA. Une fois passé le choc de l'annonce de cette reprise et ayant constaté des problèmes avec les nouveaux contrats, ils se sont organisés et ont fait appel au SEV pour les corriger et les améliorer.**

Début septembre, une séance était organisée par la direction de la centrale hydroélectrique valaisanne de Nant-de-Drance, accompagnée des responsables des RH des CFF. Il leur a été annoncé à la fin du mandat d'exploitation de Nant-de-Drance par les CFF, ils seraient convoqués à un entretien pour recevoir leur nouveau contrat chez Hydro Exploitation SA.

Cette nouvelle a provoqué un électrochoc pour les seize employés de l'usine électrique souterraine de pompage-turbinage dont les CFF, deuxièmes actionnaires, sont propriétaires à 36%. Les CFF ont négocié directement la reprise du personnel par Hydro Exploitation. Cela est conforme à la CCT qui prévoit que l'on propose un poste convenable lorsqu'un emploi est supprimé. Bien entendu, le personnel aurait aussi pu rester aux CFF mais dans un autre site, loin de la petite vallée du Trient. L'inquiétude

était alors immense. À quelle sauce Hydro Exploitation allait-elle les reprendre ?

Après quatorze ans de travaux, l'usine avait été mise en service en été 2022. Cette annonce abrupte d'un changement d'employeur après toutes ces années de mise en place et seulement deux ans d'activité semblait incompréhensible et injuste. Les CFF avaient tenté de les rassurer en leur disant qu'ils ne seraient pas perdants : même si la CCT Hydro est moins protectrice que celle des CFF, leurs salaires allaient être augmentés et la progression serait meilleure.

### « Prime tunnel »

Située 600 mètres sous terre, la centrale pompe et turbine de l'eau entre les deux lacs de retenue d'Emosson et du Vieux Emosson. On y accède par l'usine électrique du Chatelard qui, elle, est et demeure 100% en mains CFF, comme son personnel. Nant-de-Drance dispose d'une puissance de 900 mégawatts, soit l'équivalent d'une centrale nucléaire comme Gösgen. Elle fonctionne comme une gigantesque batterie qui permet de stocker 20 millions de kWh pour les restituer sur le réseau lorsque la demande est plus importante. Enfouie dans le creux de la montagne, la centrale est située dans une caverne souterraine. Parsemée de galeries, c'est un vrai labyrinthe. Il faut près de 6 kilomètres de tunnel pour y accéder. Autant dire que les employés ne voient guère la lumière du jour. Travailler dans des conditions noc-



Les incertitudes liées au changement d'employeur ont plongé les salariés dans l'incertitude.

turnes peut donc entamer leur moral. Quelques départs avaient eu lieu pour cette raison. Ils avaient obtenu une « prime tunnel » pour indemniser à sa juste valeur ce travail pénible. Qu'en serait-il avec cette reprise ?

En regardant de près les nouveaux contrats proposés par Hydro Exploitation, une partie du personnel a été très surpris des propositions faites. Celles-ci se fondaient souvent sur de fausses descriptions de poste et proposaient des classes de salaires erronées ou qui ne correspondaient pas à leurs tâches. Le personnel a alors fait appel au SEV, qui est intervenu auprès des CFF. « Les erreurs ont été corrigées par Hydro, néanmoins dans certains cas de simples corrections de salaire de l'ordre d'un franc par mois, ce qui ne s'apparente pas à un comportement sérieux », dénonce Vincent Barraud, secrétaire syndical chargé des CFF en Romandie.

Sur le plan salarial, la promesse d'une augmentation n'était pas tout à fait fautive, mais n'était pas tout à fait vraie non plus, si l'on tenait compte de la fameuse prime. Les salariés purent constater que les salaires avaient en effet été augmentés par Hydro, mais pas de façon significative. La « prime tunnel » en revanche était réduite. « Si la hausse de salaire compense la baisse de la prime, elle n'intègre pas l'ancienneté et l'expérience. Finalement, il n'y a donc pas de gain salarial, sans parler de la perte des acquis de la CCT CFF et de l'AG FVP », constate Vincent Barraud.

Bien organisé, le personnel a pu démontrer que ses conditions d'engagement n'allaient pas s'améliorer mais plutôt baisser.

### Pétition et incompréhension

Le mécontentement a débouché sur le souhait de faire corriger cette injustice en remettant une pétition à Hydro Exploitation qui demandait notamment de tenir compte de l'expérience. Entre-temps, le personnel de Nant-de-Drance a reçu un courriel des Ressources humaines CFF de Renens lui indiquant de signer les nouveaux contrats pour la fin du mois de septembre, alors qu'il avait été convenu avec le responsable RH de Berne qu'un délai serait laissé jusqu'à fin octobre. « Le SEV regrette beaucoup que de telles incompréhensions puissent se produire, car elles pourraient entamer la confiance qui existe entre les CFF et le SEV », déplore Vincent Barraud.

Après la remise de sa pétition à Hydro, le personnel de Nant-de-Drance a fini par accepter les nouvelles conditions de travail proposées au 1<sup>er</sup> janvier 2025, tout en constatant que la CCT d'Hydro Exploitation était moins étendue dans sa protection notamment vis-à-vis des licenciements, des congés et de la maladie. Ils pourront bénéficier encore une année de leur AG FVP. Pour Barraud, « ceci rappelle encore une fois l'importance d'avoir une CCT forte, qui au-delà des questions de salaire, offre de bonnes protections, de bonnes conditions de travail et des conditions de reprises négociées convenables. »

## CFF ROMANDIE

# Présence sur le terrain

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

Le 27 novembre, le SEV était présent à Lausanne-Triage pour servir à nos collègues une bonne soupe et d'excellentes raclettes. La section LPV Vaud et Bas-Valais, l'organisatrice de l'événement, était bien représentée par le président du comité Richard Berteaux et le représentant Cargo Camille Delay. De la part de la LPV Suisse, il y avait la présidente centrale Hanny Weissmüller et le responsable Cargo Stephan Werren. « Lors de cet échange, nous avons pu être à l'écoute des personnes, les renseigner ou repartir avec

leurs demandes. »

Le lendemain, 28 novembre, la LPV Vaud-Bas Valais était à Lausanne Gare sur le quai 1 où l'action raclettes et distribution de soupe s'est très bien déroulée et a été bien accueillie. « Nous avons servis plus de 20 litres de soupe », s'est félicité Hanny Weissmüller. « C'est sur le terrain que nous comprenons les besoins de nos membres qui nous font remonter des informations précieuses », explique Vincent Barraud, secrétaire syndical SEV chargé des CFF pour la Romandie. Pour Richard Berteaux, « c'est important d'être présent pour nos collègues, d'être là pour eux quand ils ont besoin de nous ».



Très bon accueil et discussions lors de l'action soupe et raclette de la LPV Vaud et Bas-Valais à Denges (ici) et Lausanne-Gare (ci-dessous).



## GENÈVE

# Contrat TPG validé

Yves Sancey. Le Grand Conseil genevois a finalement accepté le 21 novembre le contrat de prestation quinquennal des Transports publics genevois (tpg). Ils ont bel et bien leur crédit de 1,9 milliard de francs pour la période 2025-2029, qui leur avait été refusé le 1<sup>er</sup> novembre par le parlement (voir notre dernière édition).

« Nous sommes satisfaits que le bon sens triomphe à la fin » se félicite Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV.

Le 1<sup>er</sup> novembre, le vote final n'avait pas eu lieu, car, à la surprise générale, un amendement avait validé uniquement une première tranche de 325 millions de francs pour l'année 2025. L'UDC, à l'origine de l'amendement, suivi par le PLR, le Centre et le MCG, voulait un examen plus approfondi au sujet de cette allocation qu'elle jugeait disproportionnée. Cette modification rendait caduc l'ensemble du plan quinquennal, une conséquence que certains n'avaient pas prévue.

Le crédit a été accepté finalement par 65 voix contre 10 (UDC) et 19 abstentions (PLR). Il doit permettre de concrétiser le plan d'action des transports publics qui prévoit une hausse de 30% de l'offre.



## SOUS-FÉDÉRATION RPV

# « Nous serons sollicités en tant que syndicat en 2025 »

**Service de presse RPV.** La commission centrale (CoCentr) s'est réunie le 11 novembre 2024 en séance ordinaire numérique via Teams.

La CoCentr a discuté de diverses newsletters, entre autres celles des CFF et de CFF Cargo; Adi Bucher prendra dès le 1<sup>er</sup> juin 2025 la fonction de membre de la direction du groupe CFF et responsable des ressources humaines. Markus Jordi, qui était membre de la direction du groupe durant 17 années, reprendra dès le début 2025 la présidence du conseil de la Haute École spécialisée de Suisse du Nord-Ouest.

À la suite de négociations, les CFF se sont entendus avec les partenaires sociaux SEV, transfair, VSLF et ACTP sur une prolongation de la convention collective de travail (CCT) des CFF et de CFF Cargo. La durée de validité se terminera fin 2028. Vu les grands défis qui attendent les CFF, ils se sont mis d'accord avec les partenaires sociaux pour renégocier par étapes les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR).

Les thèmes suivants ont été discutés par la CoCentr: l'effectif des membres de la RPV qui est de 1154 membres, les actualités des sections et les perspectives 2025 du SEV: nous serons sollicités en tant que syndicat et confrontés à de nombreux thèmes. Un des points forts sera naturellement le congrès qui se déroulera en juin à Berne. En matière de

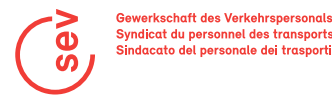
politique des transports, l'année prochaine nous continuerons à lutter contre les mesures d'économie qui menacent le transport régional de voyageurs, nous nous pencherons sur l'avenir du trafic marchandises par rail, le dossier de l'UE et une éventuelle ouverture du trafic international des voyageurs par le rail. Nous nous positionnerons et ferons valoir nos conditions concernant les réglementations pour la protection du personnel. Si nécessaire, nous allons mettre sur pied des campagnes et les mener à terme.

### Sécurité au travail avec la BR193

Cette loc possède une cabine de conduite avec une inclinaison vers l'avant. Selon les PCT, R 300.4 chiffre 1.7.4, on ne peut en principe s'introduire entre des véhicules que lorsqu'ils sont immobiles et que les tampons ou les attelages se touchent. Si la BR 193 doit être sécurisée avec des sabots d'arrêt, ceux-ci doivent être placés directement devant les roues.

Le panneau de mise en garde pour sabots d'arrêt doit être installé au crochet d'attelage. Les marches et marchepieds à l'avant de la locomotive ne doivent pas être utilisés lors de manœuvres. Celles-ci doivent se faire en étant installé dans la cabine de conduite.

La sous-fédération RPV souhaite à tous de belles fêtes de fin d'année et un bon passage à l'an nouveau.



Avec près de 37000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics.

Nous recherchons, au 1er avril 2025 ou pour une date à convenir, un·e

### vice-président·e SEV au secrétariat central à Berne (à 80 – 100% ou à temps partiel en top sharing)

En tant que membre de la direction syndicale, vous êtes co-responsable de la direction du syndicat SEV. Vous portez la responsabilité des domaines de l'organisation dont vous avez la charge; il s'agit en particulier de la gestion des dossiers syndicaux et contractuels des diverses entreprises de transport concessionnaires dans le domaine des transports publics.

Vous entretenez des contacts étroits et réguliers avec les entreprises, les instances et les organes dirigeants, dans le cadre du partenariat social. Vous travaillez également en étroite collaboration avec les militant·es bénévoles du SEV. D'autres mandats peuvent vous être confiés. Une équipe de professionnels évolue sous vos ordres sur votre lieu de travail à Berne, ainsi que dans les secrétariats régionaux.

Vous avez suivi une formation supérieure spécialisée dans le domaine de la gestion d'association ou d'OBNL/ONG et avez effectué divers perfectionnements. Une expérience de plusieurs années dans une position de cadre, de préférence dans un syndicat ou une organisation non gouvernementale proche des syndicats, est un atout; vous disposez d'un réseau bien établi dans le monde syndical. La représentation des intérêts de nos membres est au centre de vos préoccupations. Vous traitez les affaires de manière flexible et objective. Vous êtes un fin stratège et savez travailler avec un esprit analytique et systématique, vous disposez d'une vision globale et holistique. Vous dirigez votre domaine et votre team de manière constructive, conséquente et ferme. Nous recherchons pour cette fonction de cadre une personne capable de s'imposer, ayant de l'expérience dans la direction des négociations et une aptitude pour le travail en équipe, ainsi que de très bonnes connaissances d'une deuxième langue nationale. Nous offrons un poste intéressant et exigeant à une personnalité affirmée, capable de gérer les conflits et de rechercher également des consensus.

Le·la vice-président·e est d'abord nommé·e par le comité SEV puis confirmé·e dans un deuxième temps par le congrès sur recommandation du comité SEV. Le congrès se déroulera durant l'été 2025.

Afin de refléter la diversité de notre organisation également au sein de notre direction syndicale, nous invitons particulièrement les femmes et les personnes des différentes régions linguistiques (d/f/i) de Suisse à postuler pour cette fonction captivante. Il est possible d'introduire un modèle de top sharing pour autant que les candidatures s'y prêtent.

Nous proposons une activité comportant de nombreuses responsabilités et des défis pour lesquels vos compétences et vos initiatives seront appréciées, ainsi que des conditions d'engagement attrayantes.

Ce poste vous intéresse? Vous pouvez obtenir de plus amples informations auprès de Matthias Hartwich, président SEV, en appelant au 079 945 57 26.

Angela Meili, cheffe du personnel SEV, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique à: [angela.meili@sev-online.ch](mailto:angela.meili@sev-online.ch).

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



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

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

### Secrétaire syndical·e à 80% pour notre secrétariat régional de Lausanne

Cette fonction de secrétaire syndicale comprend les activités suivantes:

- traiter et gérer les dossiers syndicaux et contractuels concernant les entreprises de transports publics
- collaborer avec les organes internes du SEV, les sections et les sous-fédérations
- mener les négociations et diriger la délégation de négociations dans le domaine attribué, assurer la responsabilité de la préparation des négociations
- encadrer les membres en réponse à leurs demandes individuelles
- assister et accompagner les cas d'assistance judiciaire professionnelle
- participer à la préparation et au déroulement des conférences et assemblées (conférences CCT, commissions)
- soutenir l'organisation syndicale (y compris le recrutement des membres)

Dans l'idéal, vous disposez d'une expérience dans un syndicat ou une entreprise de transports publics.

- Vous êtes prêt·e à vous investir pleinement pour défendre les intérêts de nos membres.
- Vous disposez de compétences en négociation et en communication et êtes capable d'imposer votre point de vue.
- Vous êtes en mesure d'organiser votre travail de manière autonome, êtes apte à travailler en équipe et avez une bonne résistance au stress.
- Le contact avec les membres est très important pour vous et vous êtes prêt·e à développer votre potentiel.
- Vous êtes capable de mener des négociations en français et avez des connaissances d'allemand. Vous prenez la parole en public sans appréhension.

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

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Madame Valérie Boillat, vice-présidente SEV, tél. 079 319 30 02.

Ce poste vous intéresse? Veuillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Madame Angela Meili ([angela.meili@sev-online.ch](mailto:angela.meili@sev-online.ch)), cheffe du personnel.

Vous trouvez davantage d'informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

### EXPOSITION

## Travail artisanal en lumière



14.11.2024  
05.01.2025

Fondation  
Jan Michalski

**Aline Andrey, extrait de L'Événement syndical.** Des artisanes romandes sont à l'honneur dans une exposition à voir jusqu'au 5 janvier à la Fondation Jan Michalski.

L'exposition s'ouvre avec une première photo, énigmatique, celle d'une main de travailleuse tenant une boule de verre. Entre force, délicatesse et dextérité, elle introduit les images suivantes et les objets retraçant le travail des dix-neuf artisanes.

À l'origine de cette exposition intitulée «Artisanes», il y a un livre du même nom, confectionné par le photographe Vincent Guignet et l'écrivain Blaise Hofmann.

L'occasion de découvrir des métiers aux noms parfois étranges, aux pratiques pour certains surannées ou encore largement occupés par des hommes, leur ouvrant ainsi le champ des possibles: courtepointière, forgeonne designer, sellière, factrice d'orgues, luthière, vitrailliste, découpeuse d'art, tisserande, souffleuse de verre, restauratrice d'art, linographeuse, mosaïste, relieuse, costumière,

couturière, céramiste, bijoutière-joaillière, horlogère et tatoueuse.

Dans les photographies, les mains et les visages montrent l'habileté et une concentration sereine. Les matières se transforment, sur un fil entre l'artisanat et l'art. Au centre de la salle d'exposition, les artisanes ont choisi les outils et les objets à présenter. De ce patchwork coloré, tranchant avec le noir et blanc des images, émanent la précision du geste, les longues heures de travail, la beauté.

### Informations

**Horaires d'ouverture: de mardi à vendredi, 14h-18h; de samedi à dimanche, 11h-18h.**  
Jusqu'au 5 janvier (mais fermé les 13, 24, 25, 26 et 31 décembre, 1er et 2 janvier 2025).  
Entrée libre. [fondation-janmichalski.com](http://fondation-janmichalski.com)  
Le livre: **Artisanes**, photographies de Vincent Guignet, textes de Blaise Hofmann, Ed. Noir sur Blanc, 2024.



## SOUS-FÉDÉRATION ZPV

## Thèmes brûlants des assemblées régionales

**Service de presse ZPV.** Les assemblées régionales ZPV se sont déroulées entre le 19 et le 27 novembre 2024 dans les régions Ouest, Centre et Est, ainsi qu'aux RhB. Les divers exposés nous ont permis de récolter de nombreuses informations.

Ralph Kessler, président central, a notamment évoqué la **campagne de sensibilisation «Voyager ensemble dans le respect»**, dont nous espérons qu'elle gagnera encore en visibilité, que ce soit dans les trains, dans les médias sociaux ou dans les gares. Les CFF pourraient d'ailleurs faire preuve d'un peu plus d'audace et placer les affiches de manière centrale dans les gares. En ce qui concerne le **«double accompagnement dans les trains»** dans les convois jugés critiques et après 22h, nous constatons qu'il y a encore un fossé entre ce qui a été communiqué et la réalité du terrain. C'est pourquoi la notification par le biais des prestations «ZK» au moyen d'un QR-code accroché dans les dépôts est d'autant plus importante. C'est ainsi, en effet, que l'on peut décrire et documenter avec le plus de véracité ce qui s'est effectivement passé.

En raison du **sous-effectif qui affecte le personnel des trains**, nous devons probablement continuer de nous battre jusqu'en août 2025. 75% des 1279 agressions enregistrées au 31.10.2024 touchent le personnel des trains, 10% la police des transports et le personnel de sécurité, et les 15% restants le personnel affecté aux guichets, aux locomotives et au nettoyage. L'assemblée régionale Ouest a accueilli Jürg Hurni, secrétaire central du SEV durant de nombreuses années. Il a parlé de l'avancement de la CCT et des négociations salariales. La CCT a pu être prolongée jusqu'en 2028 et les BAR lui demeurent couplées, ce qui est une bonne chose et un gage de stabilité. Concernant les négociations salariales, à l'heure actuelle l'écart entre les différentes visions est encore très important. Jürg a été élu représentant de l'arrondissement en 1998, justement à Brigue. La boucle est ainsi bouclée, puisqu'il prendra bientôt une retraite bien méritée. Ralph lui adresse ses plus vifs remerciements pour son indéfectible engagement et l'aide précieuse qu'il nous a apportée et sur laquelle nous avons toujours pu compter durant toutes ces années.

**L'évolution du personnel des trains** a été l'un des principaux sujets abordés dans les assemblées régionales Ouest, Centre et Est. Aussi bien Kathrin Hugentobler (patronne d'EPics) que Reto Näf (responsable de la région Est) et Eric Mugnisi (responsable de la région Ouest) nous ont éclairés à ce sujet. En 2025, 20 classes de 16 collaborateurs seront formées. 16 d'entre elles emprunteront la filière de base,

deux la filière Starter (la nouvelle formation) et deux la filière du relevé des fréquences. On constate une tendance sensible à la formation à temps partiel. Dans le modèle à temps partiel, nous allons procéder à un essai focalisé sur les interventions le week-end.

Le passage au système d'auto-départ de l'**IR13** sur le tronçon St. Gall-Sargans a suscité de vifs débats, surtout qu'à partir du changement d'horaire et durant trois semaines certains critères de ponctualité et de correspondance ne seront pas respectés. Nous ressentons d'autant plus la pression que nous devons faire face à divers problèmes d'origine locale, tels les délais de connexion des barrières, les tronçons à une seule voie et les temps de transbordement trop courts d'un train à l'autre à Sargans, etc. De toute évidence, on cherche à mettre les retards sur le dos du personnel des trains.

La CoPe nous a informés sur la situation du projet **«Processus de départ orienté vers la clientèle» (KoA)**. La direction générale du projet a désormais pris la décision de poursuivre avec «l'attente automatique». Dans l'étape suivante on examinera de près le processus de départ adapté (uniquement l'annonce de disponibilité). Par ailleurs, les appels d'offre pour le nouveau train censé désormais remplacer l'IC2000 sont en cours. Ils ont embarqué la CoPe dans l'aventure, ont évalué les différents trains, ont discuté avec le personnel roulant (ZP, LP), qui a pu faire part de ses préoccupations.

**L'assemblée régionale ZPV/RhB** s'est conclue par de nombreuses informations très intéressantes émanant du conseil d'administration et du comité de direction. En maints endroits, le personnel des trains se bat pour la réception des données, avec de grosses lacunes sur le réseau, mais aussi dans le réapprovisionnement des uniformes. Par bonheur, nous avons pu pourvoir les postes vacants dans le comité. Ainsi, l'assemblée des membres a pu élire Victoria Abt et Timon Wisler en tant que délégués des jeunes RhB, et Adrian Weibel définitivement en tant que coordinateur RhB ZPV. La ZPV adresse ses félicitations pour leur élection à tous les membres du comité.

Comme chacun le sait, les nouvelles structures de la ZPV entreront en vigueur à partir du 01.01.2025, raison pour laquelle les assemblées régionales des sections CFF ont eu lieu cette année pour la dernière fois. Chacune d'elles a été parfaitement organisée et a abordé des thèmes intéressants. La ZPV remercie toutes les sections organisatrices de leurs efforts et de leur formidable engagement.

## SOUS-FÉDÉRATION AS, BRANCHE TRAFIC VOYAGEUR

## Adieux et nouveaux départs à la direction de la branche P

**Service de presse AS.** Lors de la dernière réunion du 20 novembre, le point le plus important a été le remplacement des postes de direction qui seront vacants à partir de 2025.

Heureusement, deux membres ont pu être trouvés: René Näf à la fonction de secrétaire et Erich Habegger à la fonction de responsable de la branche P. Ils remplaceront la secrétaire Diana Oertig et le responsable de la branche Clemens Cola.

Tous deux sont membres de la section AS Est. Pendant longtemps, il semblait que la fonction de direction resterait vacante. Heureusement, lors de l'assemblée d'automne de la section, Erich Habegger s'est déclaré prêt,

dans la bonne tradition syndicale, à reprendre la direction. En tant qu'invité à la réunion de la branche, il a pu se faire une idée de la manière de travailler dans la branche et faire connaissance avec les membres. Il a en outre pu présenter ses souhaits et ses idées. De même, René Näf a rédigé le procès-verbal à titre d'exercice lors de la réunion, avec le soutien de Diana Oertig. Il est donc prêt pour sa nouvelle tâche.

C'est donc en toute sérénité que nous remettons la branche Voyageurs entre de nouvelles mains et souhaitons à tous les membres de la branche de joyeuses fêtes de fin d'année et un bon départ dans la nouvelle année.

## HELVETIA

## Conseils pour des achats en ligne en toute sécurité

### À quoi faire attention lorsque j'achète en ligne?

Les achats en ligne permettent de se faire envoyer facilement toutes sortes de choses à domicile. Autre avantage: le paiement est généralement très simple, par exemple au moyen d'une carte de crédit. Des atouts dont profitent également les escrocs...

### Les fausses boutiques: le piège à éviter

Les boutiques en ligne frauduleuses ont souvent une apparence professionnelle. Vérifiez donc que le site qui vous intéresse dispose d'un certificat de sécurité (https dans l'URL) et qu'il existe des conditions générales de vente et des mentions légales. Recherchez les labels de qualité tels que «Trusted Shops» et lisez les avis d'autres clientes et clients: restez sur vos gardes si quelque chose semble trop beau pour être vrai. Il pourrait s'agir d'une fausse boutique.

### Vol de données par hameçonnage

Le danger des fausses boutiques est soit qu'elles encaissent votre argent et ne livrent rien, soit qu'elles volent les données personnelles saisies (nom d'utilisateur, mot de passe) ou les données de votre carte de crédit. Elles «pêchent» vos données en vue d'en abuser. Méfiez-vous donc des offres alléchantes!

### Comment se protéger contre la fraude sur Internet

Examinez d'un œil critique les offres et les sites Internet et utilisez les solutions de sécurité de l'émetteur de la carte de crédit. Si vous vous servez de l'authentification à deux fac-



teurs via l'application, vous avez également un aperçu de vos dépenses. En cas de soupçons d'utilisation abusive de vos données, vous pouvez alors immédiatement faire bloquer votre carte de crédit ou vos comptes.

### Une cyber-assurance pour tous les cas

Si vous constatez une fraude, signalez-la immédiatement à l'antenne de police locale. La cyber-assurance d'Helvetia prend en charge les dommages financiers. La cyber-protection s'applique également si vous commandez en ligne et qu'aucune livraison n'est effectuée ou si votre identité est usurpée sur Internet. Bernard Mottiez, conseiller en assurance et en prévoyance de l'agence générale de Valais, et ses collègues du Team de conseil SEV se feront un plaisir de répondre à vos questions sur la cyber-assurance et établiront avec vous la solution d'assurance adéquate. Vous trouverez plus d'informations sur [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

## PV BIENNE

## Anna Probst a fêté son 100<sup>e</sup> anniversaire



**Robert Drewes.** Anna Probst a fêté ses 100 ans le 7 novembre 2024. Pour cette grande occasion, Roger Schweizer, président

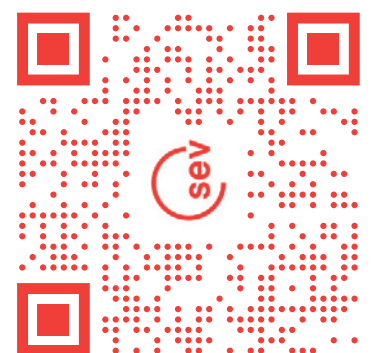
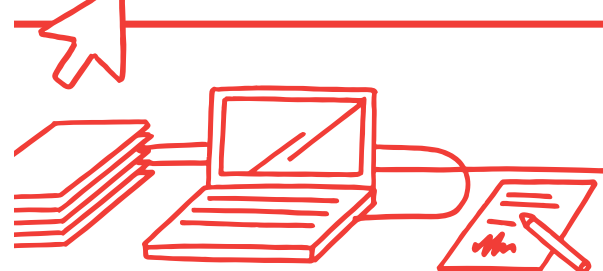
du SEV-PV Bienne, et Markus Kröpfli, vice-président, lui ont rendu visite et lui ont adressé leurs félicitations en offrant un bouquet de fleurs.

Madame Probst vit depuis plus de soixante ans dans la même coopérative d'habitation et, avec l'aide de son fils et de sa fille, gère de manière autonome une grande partie de son quotidien. Son mari, qui travaillait comme employé d'exploitation à la gare de Bienne, est décédé il y a quelques années déjà.

Grâce à deux déambulateurs, l'un pour l'appartement et l'autre pour l'extérieur, elle peut, malgré son grand âge, se déplacer de manière autonome. Elle rend occasionnellement visite à une connaissance dans le quartier. Mme Probst a déclaré en souriant qu'elle se souvenait à peine du visage de son médecin.

Nous lui souhaitons une bonne continuation et une heureuse période de l'Avent.

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





## PV NEUCHÂTEL

## Fête de fin d'année

**Le Comité.** Ce mardi 3 décembre 2024, 20 membres se sont retrouvés dès 11 h 15 aux Geneveys-sur-Coffrane à l'hôtel des Communes pour le repas.

À 14 h 30, notre Président salue les trois nouveaux arrivants et ouvre cette fête de fin d'année. Il remercie les personnes qui ont décoré les tables, Denise et Jean-Pierre, ainsi que son épouse qui a confectionné les friandises. Il a une pensée pour toutes les personnes décédées cette année et pour les personnes qui pour différentes raisons n'ont pu se joindre à nous.

Notre collègue Raymond nous présente son trail de St-Gingolph à Menton, parcours de 730 km, par le GR5 Alpin. Il montre tout d'abord le parcours sur une carte. On a pu constater que la ligne droite n'est pas sa tasse de thé. Son exposé est agrémenté de superbes photos prises avec son téléphone, bravo !

Il explique les problèmes de logement dans les différents gîtes et nous dit qu'il a choisi un mode \*confort ½ pension\* pour les hébergements. Ce voyage restera graver en mémoire de notre orateur car il représente un sacré défi physiquement. Il dit rester à disposition pour qui voudrait entendre et voir son montage audio-visuel. Contact à voir sous rubrique PV-Neuchâtel: sev-pv.ch/fr/sektionen\_f/neuchatel/vorstand\_f/

Après cette \*ballade\* entre le Léman et la Méditerranée, la parole est donnée à Yvan pour la remise des diplômes 50, 60 et 70 années de syndicat. Seule deux personnes sont présentes pour recevoir leur diplôme.

Il est 16 h 30 lorsque Jean-Bernard souhaite ses meilleurs vœux pour les fêtes à venir, un bon retour à tous et clot ainsi cette journée.

## BLS

## Mesures salariales en point de mire



Les collègues des ateliers BLS en train de discuter du système de rémunération.

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

**Le comité central du BLS s'est réuni le 3 décembre à Berne. Les quelque 40 personnes présentes décident du mandat pour les négociations salariales et discutent de leurs idées concernant un nouveau système salarial.**

La secrétaire syndicale SEV Katrin Leuenberger dirige la matinée et salue peu après le début de l'assemblée Christian Hurni et Denise Soliman, tous deux RH BLS venus présenter leur offre en matière d'allocations de garde.

Dès l'année prochaine, les allocations familiales augmenteront en Suisse, car la Confédération a relevé le taux minimum. Le BLS verse déjà à ses collaborateurs premiers ayant droit des contributions plus élevées que celles prescrites par la loi. Désormais, il souhaite aussi prendre en compte les collaborateurs deuxièmes ayants droit, ce qui profiterait à 300 familles supplémentaires. Après diverses questions et la discussion qui s'ensuit, le vote en plénière est clair: l'offre est considérée comme équitable et comme une simplification par rapport au système actuel, qui est également utile pour l'attractivité du BLS sur le marché du travail. Elle est clairement acceptée. Et donc introduite au 1<sup>er</sup> avril 2025, en même temps que les autres mesures salariales.

Katrin informe ensuite sur l'état des négociations salariales de cette année avec le BLS. Deux rondes de négociations ont eu lieu, la dernière aura lieu le lendemain du comité central. Pour conclure, il faut un mandat des membres du comité central. «La marge de manœuvre du BLS est largement épuisée - nous devons décider ici si nous pouvons accepter l'offre telle

quelle ou si nous prévoyons un recours au tribunal arbitral», explique Katrin. Pour elle, «le résultat est bon par rapport à la branche, même si nous n'avons pas pu nous mettre d'accord sur le renchérissement accumulé» (voir encadré).

Les avis sont partagés dans la salle. Finalement, l'opinion prévaut qu'un tribunal arbitral n'apporterait pas de meilleur résultat. À l'unanimité, le mandat est donné à la délégation de négocier afin de pouvoir conclure les négociations.

Après plusieurs tentatives infructueuses, le BLS veut rediscuter d'un nouveau système salarial l'année prochaine. Le SEV ne s'oppose pas à ce projet, mais reste vigilant, car cela comporte aussi de nombreux risques. Les premiers Workshops entre les partenaires sociaux doivent avoir lieu en janvier et février déjà. Pour le SEV, il est clair que les collaborateurs doivent être impliqués le plus tôt possible.

## Le résultat salarial

**0,8% de compensation générale du renchérissement**

**0,2% pour les indemnités**

- 22 francs au lieu de 20 pour les repas pris à l'extérieur

- 15,50 francs au lieu de 13,50 francs pour les repas sac à dos

- 19 francs au lieu de 17 francs pour les indemnités de déplacement du personnel des trains et des locomotives

**0,9% pour les augmentations individuelles selon le système salarial**

**0,3% pour la prime unique de 300 francs**

Total des mesures salariales : 2,2%. À cela s'ajoute l'adaptation des allocations pour charge d'assistance.

## Retraités.es

## Retraités tl

Tout le comité du club des retraités TL, Metro et ville de Lausanne souhaite à ses membres de passer des fêtes pleines de sourires et de joie, nos souhaits pour une nouvelle année remplie de santé et de merveilleux moments.

Nous vous rappelons de bloquer la date dans votre agenda du mardi 28 janvier 2025 pour notre assemblée générale suivant la convocation.

Au plaisir de vous rencontrer prochainement  
Danièle Ruchonnet pour votre comité

Agenda  
15/24

## Journal du SEV

## Plan de parution 2025

L'année prochaine, le journal du SEV paraîtra à nouveau toutes les trois semaines, avec une longue pause estivale de sept semaines.

N° 1	24 janvier	N° 9	11 juillet
N° 2	14 février	N° 10	29 août
N° 3	7 mars	N° 11	19 septembre
N° 4	28 mars	N° 12	10 octobre
N° 5	17 avril	N° 13	31 octobre
N° 6	9 mai	N° 14	21 novembre
N° 7	30 mai	N° 15	12 décembre
N° 8	23 juin		

Plan détaillé sur [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## IMPRESSUM

**SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports** paraît toutes les trois semaines. ISSN 2624-7828

**Tirage:** 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMP au 10 octobre 2023

**Editeur:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**Rédaction:** Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galsler, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, 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:** [muation@sev-online.ch](mailto:muation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–.

**Annances:** Syndicat du personnel des transports SEV, Annonces, case postale, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch), [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

**Pré-press:** CH Regionalmedien AG  
**Imprimerie:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Le prochain journal paraîtra le 24 janvier 2025.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 13 janvier à midi, celui de l'agenda au 14 janvier à midi.**

**Boil Madeleine ; 1942; Veuve de François, Courchavon, PV Jura.**

## DÉCÈS

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)



## FRET SNCF

# Dernière chance avant la liquidation



**Maïa Courtois, Basta!** (<https://basta.media>), avec **Yves Sancey**.  
Article sur : <https://urlz.fr/tiG2>  
[yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

**Les cheminots français se sont mobilisés le 21 novembre et annoncent une grève reconductible pour le 12 décembre. C'est leur dernière chance d'arrêter ce qu'ils estiment être la liquidation du Fret SNCF. Vue de Suisse (voir encadré), la situation nous alerte.**

Les arbres ont poussé au milieu des carcasses de locomotives, dans la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime). C'est dans cette commune que Stéphane Lachèvre, cheminot, a grandi. Tout comme ses parents avant lui. La SNCF était le principal employeur des 30 000 habitant·es de cette banlieue de Rouen, non loin du Havre. Mais la gare de triage a fermé en 2010. «Un choc», se rappelle le cheminot. Depuis, la gare de triage de Sotteville est devenue «un cimetière de locomotives». Pour les trains en bout de course, ou pour ceux en bon état que la SNCF ne fait plus circuler faute d'un trafic suffisant.

Bien d'autres gares de triage en France incarnent cette dégradation du fret ferroviaire. Après des années d'ouverture progressive à la concurrence de ce qui était jusqu'alors un monopole public, l'État s'apprête à porter le coup fatal. Fret SNCF, qui représente 50 % de l'activité et 4500 cheminots, va être liquidé au 31 décembre.

Après vingt-huit ans de bons et loyaux services, Stéphane Lachèvre ne sera plus conducteur de Fret SNCF.

## Transférés au privé, sans garantie

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 en effet, lui et ses 4500 collègues seront transférés automatiquement vers deux nouvelles filiales. Hexafret, dédiée aux activités du fret, reprendra 4000 personnes. Technis en reprendra 500 pour l'entretien des locomotives. Une plongée dans l'inconnu. Pendant quinze mois, les conditions de travail des cheminots du fret doivent être maintenues. Mais ensuite : aucune garantie.

Pour espérer mettre un coup d'arrêt à la liquidation, une grève a été menée le jeudi 21 novembre par l'intersyndicale CGT, Unsa, Sud, CFDT. Le gouvernement et la direction de la SNCF n'ayant pas répondu à leurs revendications, les syndicats font planer la menace d'une grève reconductible à partir du 11 décembre au soir. Un ultimatum.

## L'exigence d'un moratoire

Parmi leurs revendications principales : en plus du moratoire sur la procédure de discontinuité de Fret SNCF qui conduit à sa liquidation, la grève porte aussi sur la nécessité d'une loi de programmation des investissements pluriannuelle pour les infrastructures ferroviaires et la tenue d'un débat au Parlement concernant l'avenir de Fret SNCF.

Le gouvernement affirme seulement répondre à des injonctions européennes. Rembobinons : en janvier 2023, la Commission européenne annonce l'ouverture d'une enquête à l'encontre de l'État français, soupçonné d'aides d'État illicites et non conformes aux règles de la concurrence versées à Fret SNCF entre 2005 et 2019. Le montant de l'aide publique à rembourser s'élève à 5 milliards d'euros. Pour éviter de devoir payer cette facture salée, l'ex-ministre des Transports Clément Beaune annonce, en mai 2023, le futur découpage du Fret SNCF en deux filiales.

«C'est de la lâcheté politique», estime Julien Trocaz de Sud Rail. Les conclusions de cette enquête européenne n'ont toujours pas été communiquées. Lorsqu'elles le seront, si une demande de remboursement est effectivement émise, il sera toujours temps de la contester, martèlent les syndicats. D'autant que la viabilité économique du modèle en deux filiales privatisées interroge. En outre, une fenêtre s'est ouverte avec un changement de poste : Teresa Ribera, ministre espagnole socialiste et écologiste, est devenue la nouvelle vice-présidente de la Commission européenne en charge de la concurrence au 1<sup>er</sup> décembre. Les syndicats estiment que le gouvernement français pourrait négocier avec elle un changement de cap.

L'incertitude pour l'année prochaine produit le sentiment que «tout le monde est laissé à l'abandon», décrit Mikaël Meusnier, conducteur du fret depuis plus de 20 ans et secrétaire général

du syndicat des cheminots CGT de Perpignan.

Les cheminots les plus anciens «mesurent que tout ce qui a été fait avec Fret SNCF, c'est le laboratoire de ce qui va s'appliquer ailleurs, dans les autres services», soutient Sébastien Mourgues, contrôleur de train, secrétaire général de la CGT cheminots du Languedoc-Roussillon. «D'où leur forte colère aujourd'hui.»

## Aides d'État en Suisse

«Les moyens d'encouragement appliqués et prévus en Suisse pour le transfert du trafic marchandises sur le rail risquent d'être mis sous pression en cas de reprise du droit européen», constate le secrétaire syndical chargé de ce dossier Philipp Hadorn. «S'il devait y avoir d'autres interprétations, celles-ci devraient être clarifiées avant une telle reprise.» On peut en outre s'inquiéter de l'avenir du trafic marchandises vu le projet de réorganisation «G-ensis» appliqué chez CFF Cargo, dont les répercussions pourraient être un démantèlement irresponsable des prestations de transport et des postes de travail. La proposition un peu trop simpliste du groupe Gaillard de renoncer à poursuivre comme prévu l'encouragement du trafic marchandises ne tient pas compte des objectifs de politiques climatique et des transports. Des majorités qui en reconnaissent l'importance sociale et écologique se dessinent au Parlement ysa



## GARES ROUTIÈRES FUTURISTES

Omar Cartulano

Ces dernières années, les arrêts de bus construits à l'époque de l'Union soviétique ont fait l'objet de nombreuses publications de photographes occidentaux.

Tous différents les uns des autres, colorés, imposants ou minimalistes,

ils présentent souvent des lignes très futuristes et une grande valeur architecturale, mais sont le plus souvent laissés à l'abandon et semblent destinés à finir en ruines.

Ce sont des exemples incroyables du modernisme soviétique. L'arrêt de

bus sur cette photo se trouve dans la ville arménienne de Hrazdan, centre industriel situé à 50 km d'Erevan sur la rive gauche de la rivière Hrazdan et capitale de la province de Kotayk. Il a été construit à la fin des années 1970.



?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. L'année prochaine, les assuré-es de la CP CFF recevront...

- une participation aux bénéfices réalisés par la CP CFF
- un train CFF miniature
- un couteau suisse avec sifflet CFF

### 2. Le groupe d'experts Gaillard veut supprimer les moyens d'encouragement pour...

- l'acquisition de trains solaires
- la construction de salles de sport pour le personnel de conduite
- l'acquisition de bus électriques

### 3. Notre collègue Jürg Hurni part à la retraite. Dans sa jeunesse il jouait...

- du hornuss à Bienne
- du foot dans l'association sportive des cheminots
- du ping-pong dans le Seeland

### 4. Andrea Cosenza se promène le long des voies à la recherche...

- de pannes et de défauts du système
- de champignons, en particulier les bolets
- de métaux précieux grâce à son détecteur

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 14 janvier 2025**:

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

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

**Solution du quiz N° 14/2024:**  
**b/a/b/c**

C'est **Franz Eggmann**, à Saint-Gall, membre de la PV Saint-Gall, qui remporte une **carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

# Andrea Cosenza, surveillant des voies aux CFF

Veronica Galster  
[veronica.galster@sev-online.ch](mailto:veronica.galster@sev-online.ch)

**Qui contrôle que les voies et la signalétique sont en ordre et que tout fonctionne correctement afin que les trains puissent circuler en toute sécurité? Les surveillants de voie, une profession peu connue mais très importante. Voici un bref aperçu de ce travail qui s'accomplit en marchant le long des voies pour vérifier leur état.**

Nous rencontrons Andrea Cosenza chez lui, car son travail ne nous permet pas de le suivre en direct, alors qu'il se promène le long des voies à la recherche de pannes et de défauts du système. Andrea est surveillant des voies aux CFF. Il s'occupe, avec ses collègues, de tout ce qui concerne la circulation des trains. Chaque jour, il inspecte de ses yeux et à pied entre 9 et 13 km de voies et il insère dans une banque de données les éventuels défauts. Il contrôle aussi que ceux qui ont déjà été signalés ne sont pas en train de se détériorer. « En fonction du danger et des dégâts, nous donnons des instructions sur la manière de poursuivre le trafic, et si les dégâts sont impor-

tants nous signalons la place, sinon nous donnons des instructions sur la manière de procéder », nous explique-t-il.

#### Un travail minutieux, mais pas sans risque

Pendant notre discussion Andrea reçoit un appel du responsable des installations qui lui demande des éclaircissements sur ce qu'il a trouvé le matin, puis il me montre le schéma sur la base duquel il a travaillé durant la matinée: un enchevêtrement de lignes qui constituent la gare de Bellinzone, selon ses explications. « Tu dois connaître dans les détails ce que tu fais et l'endroit où tu te trouves pour savoir quoi faire lorsqu'ils t'appelleront pour te dire de sortir de la voie. La gare de Bellinzone est l'une des plus difficiles, car il n'y a pas beaucoup d'échappatoires », nous confie Andrea. Pour pouvoir parcourir la voie en toute sécurité, celle-ci doit être barrée: « J'ai mon tour habituel à inspecter et je décide des voies qui doivent être barrées pour que ce soit plus commode pour moi, je demande de bloquer le train, mais dès qu'ils m'appellent, je dois sortir des voies, c'est une question de quelques secondes, c'est pourquoi il est extrêmement important d'avoir une vision d'ensemble



VERONICA GALSTER

pour réussir à être au bon endroit au bon moment », poursuit-il.

En quoi consiste son travail concrètement? Inspection, mesure des aiguillages à l'aide de jauges d'aiguillage, vérification des limites des jauges, contrôle de la bonne exécution des travaux, évaluation de la stabilité ou de la détérioration de la situation... Les informations sont ensuite transmises au responsable des installations qui s'occupe du calendrier de réparation des éventuels dommages.

Andrea explique qu'il y a quelques années, on a tenté de remplacer le contrôle visuel à pied par un système informatique qui constate les défauts au moyen d'un appareil photographique, mais, pour l'instant, ses collègues et lui parcourent encore les voies pour les inspecter. Leur travail s'accomplit en bonne partie de manière solitaire et il comporte des risques, même si Andrea parle de « risques contrôlés ». Au Tessin, les surveillants de voies sont divisés en deux dépôts, l'un à Balerna et l'autre à Biasca (celui d'Andrea): « Généralement nous sommes en route du Ceneri à Airolo, mais cela peut arriver que nous soyons envoyés dans le Sottoceneri et vice-versa. Dans de tels, cas nous sommes tou-

jours accompagnés d'une personne qui connaît bien les voies. »

#### L'importance du syndicat

« J'ai fait partie du SEV dès que je suis entré aux chemins de fer. Notre entreprise est l'une des meilleures de Suisse en ce qui concerne les conditions de travail, mais je suis conscient que c'est le cas grâce à ce qui a été négocié et obtenu par les partenaires sociaux durant toutes ces années. Le syndicat permet d'améliorer notre situation, ou du moins de maintenir les acquis », déclare Andrea.

#### Pas seulement du travail

Ses passions sont le ski et la pêche, mais il a actuellement deux enfants en bas âge (2 et 5 ans) et, pour l'instant, il a donc mis ces activités entre parenthèses: « Je suis né à Airolo, en hiver j'avais toujours les skis aux pieds et, lorsque mes fils seront plus grands, j'espère que nous irons skier tous ensemble, même si ma femme n'est pas une grande amatrice de ce sport. » Il aime aussi le bon vin et il découvre volontiers les produits du terroir en visitant les vignobles à travers le monde.

## NOËL EN FAMILLE

Bertschy

