



SEV N° 4

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CFF ET CFF CARGO

Investir et non démanteler et externaliser

Éditorial de Patrick Kummer,
vice-président SEV

▶ p. 3, 4 et 9

En général, une situation économique difficile en appelle à davantage d'investissements, ou alors à entreprendre des mesures de démantèlement. CFF Cargo doit aussi faire face à un tel défi. On rappelle qu'on est revenu en arrière sur une participation minoritaire de Swiss Combi. Compter sur d'anciens clients qui, en tant qu'actionnaires, montrent la voie vers une stabilité économique et une certaine efficacité, misait apparemment uniquement sur l'espoir.

De même, l'estimation trop faible de ses propres prestations était une erreur et a entraîné des augmentations de prix encore plus radicales. Alors que les collègues de CFF Cargo font preuve d'un énorme engagement quotidien, les autorités politiques et la direction ont pris plusieurs décisions erronées.

Les politiciens et CFF Cargo ont eu une nouvelle opportunité de poser les bons jalons. La révision de la loi sur le transport de marchandises assure financièrement l'avenir du trafic par wagons isolés (TWI), au moins sur les huit prochaines années. Le TWI est cher ; il est contradictoire de rendre celui-ci financièrement autonome et en même temps promouvoir le transfert du trafic de la route au rail. CFF Cargo joue un rôle important dans le transfert du trafic de la route au rail et peut voir l'avenir avec confiance – pour autant que le trafic marchandises sur le rail soit financé de manière durable et soit enfin reconnu comme un service public.

Cependant, avec la nouvelle loi sur le transport de marchandises, le Parlement n'a pas formulé de mandat pour un transfert du trafic ni renoncé à la condition de rentabilité. C'est à nouveau une mauvaise décision.

À la maintenance, on constate aussi des erreurs. Les CFF songent à l'acquisition de trains à grande vitesse pour les lignes vers l'étranger. Deux options sont à l'étude pour cela, mais aucune ne prévoit la maintenance de ces trains par les CFF. En cas d'achat, elle serait externalisée chez le fabricant. Au lieu d'investir sur le territoire suisse, dans ses propres places de travail et ses usines, on connaîtra une disparition du savoir-faire et une dépendance vis-à-vis d'entreprises de l'étranger.

Démantèlement, externalisation et concepts de management du secteur privé, ce n'est pas la bonne voie à suivre et on devrait tous savoir tirer les leçons du passé. Investir au lieu de démanteler, c'est le mot d'ordre pour l'avenir ! On a besoin d'investissements durables dans les transports publics en Suisse. Ils sont indispensables pour renforcer le service public.

CFF

Jürg Hurni représentera les salarié·es au CA des CFF.

2

Romandie

Plus de 60 collègues réunies à la Conférence romande des sections.

5

Tuta Blu

Des livres relatent les réalités du monde du travail.

7

Le roadshow occulte le démantèlement

La direction de CFF Cargo fait le tour de la Suisse avec une offensive d'information. C'est son droit le plus strict. Son récit est que l'avenir de CFF Cargo est stabilisé par des investissements, une simplification et un transfert des coûts. La réduction des prestations et du personnel n'est mentionnée qu'en passant. L'expérience montre que l'entreprise n'a réussi à atteindre les objectifs fixés avec aucun des projets de réduction des effectifs. Nous maintenons notre position: pas de suppression de postes! Il s'agit maintenant de se préparer à la croissance du transport de marchandises, d'adapter les conditions d'emploi à notre époque, de mettre à disposition des capacités, de garantir le savoir-faire et de le développer. Le SEV ne lâche pas prise, aux côtés de ses membres! *Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV, responsable du Team Cargo.*

8 mars

À Lausanne (photo) et Genève, autour de 5000 personnes dans les deux cas ont manifesté le 8 mars, journée internationale de luttes féministes. Elles ont rappé-



lé la nécessité de s'organiser collectivement. Les manifs féministes revendiquaient des valeurs anti-racistes, trans-inclusives et antifascistes.

Big Brother

Le grand effacement («Big Delete») est lancé par l'inquisiteur Trump qui reprogramme notre réalité, nie et fait disparaître ce qui le gêne. Les pages du ministère US des Transports sur l'égalité, le genre et le climat? Les études sur la santé publique et les inégalités croisées? Comme 8000 autres pages publiques, elles ont... disparu du web. L'administration Trump ne brûle plus les livres comme dans les années 1930, mais pratique l'autodafé numérique. L'intelligence artificielle d'Elon Musk traque des centaines de mots bannis des communications officielles et des programmes de recherche. La purge concerne aussi la culture. Le duo Trump et Musk se prend-il pour le *Big Brother* totalitaire du roman 1984 de George Orwell?



L'ancien secrétaire syndical SEV Jürg Hurni est nouvellement élu au Conseil d'administration des CFF.

NOUVEAU MEMBRE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES CFF

Une voix pour le personnel des CFF

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 14 mars, le Conseil fédéral a approuvé l'élection de Jürg Hurni au Conseil d'administration des CFF. Ancien secrétaire syndical SEV et assistant clientèle aux CFF pendant de nombreuses années, il sera élu pour son mandat lors de l'assemblée générale ordinaire des CFF en mai 2025. Il remplace Fabio Pedrina en tant que représentant du personnel. Interview.

Jürg Hurni, jusqu'à fin 2024, tu étais secrétaire syndical au SEV, avant de prendre ta retraite. En tant que syndicaliste, n'est-ce pas contradictoire de siéger au Conseil d'administration des CFF?

Non, selon les statuts des CFF, les syndicats ont le droit d'avoir deux représentants dans le Conseil d'administration et nous faisons valoir ce droit. J'ai un certain bagage, car je suis au bénéfice d'une expérience de trente ans en tant que cheminot aux CFF, dont de nombreuses années dans la commission du personnel. Ensuite, j'ai été secrétaire syndical pendant seize années, responsable du dossier de la division Voyageurs des CFF. Je représente une voix crédible pour le personnel au sein du Conseil d'administration et veillerai à ce que le point de vue du personnel soit pris en considération lors des décisions.

Pendant près d'un demi-siècle, tu as été actif dans le secteur ferroviaire et récemment tu as pris ta retraite. Quelle est ta motivation pour reprendre un tel poste, au lieu de tout simplement te reposer?

J'aimerais tirer parti de l'expérience que j'ai acquise dans le secteur ferroviaire et en tant que représentant du personnel. J'ai été au front pendant de nombreuses années, notamment comme assistant clientèle, mais aussi dans d'autres secteurs. Je connais les problèmes auxquels mes collègues sont confrontés dans la surface. Au SEV, j'encadrerais la plus grande division des CFF, le trafic Voyageurs. J'ai assimilé cette tâche et

pourrai intervenir à juste propos au sein du Conseil d'administration des CFF.

Le 6 mars, les CFF ont publié les chiffres concernant 2024. Au trafic Voyageurs, tout va très bien. Chez CFF Cargo en revanche, notamment concernant le trafic par wagons isolés, c'est très difficile. Où se situent les plus grands défis, selon toi, si tu dois représenter à l'avenir les intérêts du personnel au sein du Conseil d'administration?

Effectivement, les défis à relever sont énormes. Le mode de financement des CFF et de l'ensemble des transports publics nous préoccupera certainement beaucoup dans le Conseil d'administration. Nous devons faire en sorte de trouver de bonnes solutions qui renforcent le service public. La démographie est également un mot-clé pour moi. Ces prochaines années, nous devons faire face à beaucoup de départs, car de nombreux cheminot-es prendront leur retraite et par la même occasion c'est énormément de savoir-faire qui disparaît. En plus, le manque de personnel qualifié reste un problème sur le plan général. Un défi à relever pour les CFF est de pouvoir continuer à recruter suffisamment de personnel bien formé dans le futur.

Qu'est-ce que tu attends des CFF? Comment te représentes-tu les CFF avec de meilleures perspectives?

Les CFF sont l'acteur principal dans les transports publics, un prestataire central du service public. Ils doivent préserver cette importance. C'est déjà bien d'avoir une convention collective de travail qui a été négociée avec les syndicats. Les conditions de travail ont une importance capitale et doivent rester compétitives pour que les CFF puissent relever les défis du futur. Pour permettre à ces dernières de rester attractives, afin de recruter du personnel qualifié pour l'avenir, il faut pouvoir continuer à disposer de suffisamment de moyens financiers. Cela pour les CFF d'une manière générale, mais aussi des secteurs en particulier, par exemple le transport des marchandises par CFF Cargo ou chez Infrastructure.

Les CFF auront beaucoup de défis à relever. Outre les questions liées au personnel et au financement, la numérisation nous occupera certainement encore énormément. Cela exerce aussi une influence sur le personnel. Devras-tu également soutenir des décisions du Conseil d'administration qui ne sont pas en faveur du personnel?

Le Conseil d'administration est constitué de 9 membres. Nous sommes deux à représenter le personnel au sein du Conseil d'administration des CFF. Edith Graf-Litscher y siège également avec moi. Nous nous engagerons ensemble en faveur des préoccupations du personnel et veillerons à ce que ses intérêts soient pris en compte par le Conseil d'administration. C'est l'ensemble du Conseil d'administration qui prendra les décisions.

Tu es un cheminot et tu apporteras avec toi dans le Conseil d'administration ton immense savoir sur le secteur ferroviaire. Tous les membres du Conseil d'administration ne sont pas issus du domaine des chemins de fer. Est-ce que c'est un problème?

Non. Les différentes compétences qui se côtoient dans le Conseil d'administration font justement sa force. Certaines personnes ont des compétences en matière de finances ou juridiques. Quant à Edith et moi, nous avons la compétence de connaître parfaitement les besoins du personnel. Diverses compétences vont donc de compléter. Finalement, nous devons fonctionner comme team et regrouper toutes ces compétences afin que les CFF aient de bonnes perspectives.

CA CFF

Le Conseil d'administration (CA) des CFF est constitué de neuf membres. Monika Ribar est présidente du Conseil d'administration. Elle se retirera en 2026. La personne qui a été désignée pour lui succéder est André Wyss, qui sera également élu dans sa fonction en mai 2025 et reprendra la présidence dans une année.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le SEV exige un développement, pas un démantèlement

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le Parlement a fait preuve de courage en décidant d'injecter plus d'un demimilliard de francs de subventions fédérales dans le fret ferroviaire au cours des huit prochaines années. C'est ce que prévoit la révision de la loi sur le transport de marchandises. Pour le SEV, il s'agit d'une bonne décision, qui permettra d'assurer financièrement l'avenir du trafic par wagons isolés (TWI), au moins sur les huit prochaines années. CFF Cargo doit saisir cette opportunité pour se préoccuper de son personnel et développer une stratégie permettant au fret ferroviaire de remporter des parts de marché à moyen et long terme.

«En prenant cette décision, le Parlement a posé les jalons d'un développement du fret ferroviaire», indique le secrétaire syndical Philipp Hadorn, responsable du dossier CFF Cargo au sein du SEV. Cette décision était aussi urgente, les «Perspectives d'évolution du transport 2050» publiées par l'Office fédéral du développement territorial annonçant une croissance du trafic marchandises sur rail et sur route de 31% en Suisse entre 2017 et 2050 (en tonnes-km).¹

«CFF Cargo doit maintenant prendre ses responsabilités en tant qu'opérateur de TWI et proposer à sa clientèle une offre attrayante, à des prix raisonnables, en veillant à disposer des ressources nécessaires à cet effet», souligne Philipp Hadorn. «La direction serait bien inspirée de

renoncer à toute suppression de personnel et de points de desserte et de développer une offre innovante et performante afin de faire face à la concurrence routière, qui croît de manière démesurée.» Mais le SEV attend également de la Direction du groupe CFF qu'elle soutienne pleinement le fret ferroviaire et qu'elle apporte son aide pour trouver de bonnes solutions en cas de conflit d'intérêts avec la branche du trafic voyageurs.

Le TWI est un service public

Cependant, la nouvelle loi sur le transport de marchandises ne satisfait pas pleinement le SEV. «Dans le texte, le Parlement n'a pas formulé de mandat pour un report modal du transport de marchandises sur le territoire national. Il n'a pas non plus renoncé à la condition de rentabilité pour le TWI, qui est impossible à remplir», dé-



Pour le trafic par wagons isolés, CFF Cargo reçoit désormais des contributions d'exploitation et d'investissement.

plore Philipp Hadorn. «Toutefois, en soutenant financièrement le TWI, le Parlement reconnaît factuellement l'utilité de ce dernier pour le pays, dans l'esprit d'un service public!»

Concrètement, le TWI rend service à la population en délestant de 650 000² camions par an le réseau routier déjà surchargé. Il protège ainsi le climat tout en offrant aux entreprises une alternative intéressante au transport routier, avec l'avantage des liaisons en sauts de nuit. En outre, la complémentarité du rail et de la route augmente la sécurité d'approvisionnement, ce qui a fait ses preuves pendant la crise du coronavirus.

Bien que ces dernières années, le TWI n'ait jamais été en mesure d'atteindre l'objectif de rentabilité qui lui était imposé par la loi sur le transport de marchandises depuis 2015, cet objectif irréaliste a été maintenu.

Encourager le TWI à long terme

Le SEV attend de la Confédération que celle-ci continue de couvrir les éventuels déficits justifiables du TWI dans huit ans, dans la mesure où ce dernier apporte son utilité au système. «Si tel est le cas, le Parlement devra alors désigner officiellement le trafic par wagons isolés comme un service public lors de la prochaine révision de la loi sur le transport de marchandises», soutient Philipp Hadorn.

«Cette reconnaissance devra s'accompagner de dispositions légales en matière d'aménagement du territoire et des constructions afin d'imposer qu'une part considérable des marchandises soient transportées par rail à l'avenir», ajoute-t-il. «C'est la seule manière d'empêcher la Suisse d'étouffer sous le trafic routier et de détruire elle-même ses conditions de vie.»

Nouvelles contributions au fret ferroviaire

En même temps que la loi révisée sur le transport de marchandises, le Parlement a adopté les crédits suivants dans trois arrêtés fédéraux:

- 260 millions pour des contributions à l'exploitation du TWI et des investissements (p. ex., pour des systèmes informatiques) pour les prestataires de TWI dans les années 2026-29;
- 40 millions pour les coûts non couverts des transports de marchandises commandés par les cantons dans les années 2026 à 2029 – soit 10 millions par an (contre 6 millions par an jusqu'à présent);

• 180 millions pour l'introduction de l'attelage automatique numérique de 2027 à 2032.

En outre, l'article 14 de la loi sur le transport de marchandises crée la base pour des contributions (illimitées dans le temps) au transbordement et au chargement dans le transport ferroviaire de marchandises (avec un forfait par wagon chargé versé aux exploitants d'installations de chargement). Le plan financier 2026-2028 de la Confédération prévoit 50 millions par an à cet effet. Les détails seront réglés par l'ordonnance. Consultation prévue au 2^e trimestre.

Note 1: Les prestations de fret suisse sur la route et sur le rail ont atteint entre 28 et 30 milliards de tonnes-kilomètres par an pour les années 2010-2020. La part de marché du rail, tous segments confondus, est d'environ 40%. Dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation non transalpin, la part du rail n'était que d'environ 25%, contre 75% dans le transport transalpin de marchandises. Source: OFT, Fiche d'information fret ferroviaire, novembre 2022.

Note 2: Selon le rapport du Conseil fédéral du 2.11.2022, en 2019, CFF Cargo transportait encore environ 600 000 wagons (chargés) dans le TWI, ce qui correspondait à 0,75 à 1 million de trajets de camion.

+

-

Le Conseil fédéral (CF) a approuvé 13 mesures négociées par les partenaires sociaux et les cantons visant à empêcher un recul de la protection des salaires dans le cadre de l'accord Suisse-UE. Elles concernent avant tout le secteur de la construction. Comme 14^e mesure, le CF prévoit une meilleure protection contre le licenciement pour les représentant·es élu·es des salarié·es. Pour l'USS, ces compromis vont dans la bonne direction, mais des détériorations risquent encore d'intervenir au Parlement.

Plus d'une entreprise sur deux ne remplit pas ses obligations en matière d'égalité salariale et viole ainsi la loi fédérale sur l'égalité entre femmes et hommes (LEg). L'écart salarial reste très important (photo). Les instruments législatifs n'ont donc pas atteint leur but, souligne un rapport externe publié le 7 mars. L'USS demande des contrôles obligatoires des salaires et des amendes pour les entreprises discriminantes. Et ne pas attendre... fin 2027 pour agir comme l'a décidé le Conseil fédéral.



Grève féministe de 2023. Plus de temps, plus de salaire et plus de respect! Il reste du chemin.

REGULA PAULI répond

Santé et sécurité prévalent

Nos membres se trouvent régulièrement confrontés à cette question : quelles sont les règles en usage lorsque plusieurs lieux de service entrent en ligne de compte ? Quelle disposition s'applique ?

La réglementation relative au fait que les salarié·es peuvent être affectés à plusieurs lieux de service découle de la loi sur la durée du travail (LDT). L'essentiel est réglé dans les dispositions d'exécution, notamment dans l'art. 16, alinéa 6, de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT). Cette réglementation ne vaut qu'à la condition qu'elle ait fait l'objet d'une convention entre partenaires sociaux dans le cadre d'une CCT ou qu'existe un contrat de travail de droit public.

Pour le SEV, dans un tel contexte c'est la santé et la sécurité du personnel qui prévalent. Le SEV est disposé à entrer en négociations uniquement s'il existe au sein de l'entreprise une réelle nécessité d'avoir plusieurs lieux de service et s'il ne s'agit pas d'une simple mesure d'économie. C'est pourquoi le SEV ne consent à

une solution impliquant plusieurs lieux de travail que si des conditions-cadres claires sont remplies, à savoir :

- Tout·e salarié·e doit être affecté·e à un lieu de service principal.
- Les autres lieux de service doivent être désignés comme tels dans la CCT.

Avec nos partenaires sociaux, nous négocions alors une solution individuelle, sur mesure, spécifiquement adaptée à la situation de départ de l'entreprise. Des indemnités financières compensatrices à elles seules ne sont pas admises, car l'argent ne saurait remplacer la protection de la santé. Nous prenons également en considération les possibles répercussions sur la planification du travail en équipe et nous réglons les conditions-cadres, notamment le nombre maximal de prestations exigibles à partir d'un lieu de service supplémentaire. L'objectif est toujours le même : que tout soit conforme au sens et au but de la loi sur la durée du travail, à savoir la sécurité et la protection de la santé.

Regula Pauli est secrétaire syndicale au SEV et experte de la loi sur la durée du travail. Une question à lui poser personnellement ou au SEV ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

ANGLE DROIT

Libération de l'obligation de travailler et la LDT

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

Kai travaille dans la manœuvre. Dans le cadre d'une enquête, il a été mis temporairement en congé. Heureusement, l'enquête n'a pas eu de conséquence disciplinaire pour lui. Par hasard, il apprend toutefois de son supérieur que son solde positif en temps accumulé sera compensé par les jours de congé. Est-ce correct ?

Le personnel qui travaille dans le service d'exploitation peut être libéré durant une période déterminée pour des raisons d'exploitation ou disciplinaires. Pendant ce temps, le collaborateur est libéré de l'obligation de travailler, mais doit se tenir à disposition de son employeur pour toute autre instruction. Durant cette période, le droit au salaire est maintenu, avec les indemnités. Sauf disposition contraire, la réglementation suivante s'applique pour les avoirs en temps :

Vacances : Le collaborateur ou la collaboratrice est certes libéré-e de l'obligation de travailler, mais doit être prêt-e à recevoir d'autres instructions de son employeur. Sur appel, il ou elle doit retourner à sa place de travail. Prendre des vacances pour se reposer

n'est ainsi pas possible. Par conséquent, son solde de vacances ne peut pas être réduit pour cette raison.

Heures variables : Comme la libération est une dispense ordonnée de l'obligation de travailler, l'employeur se trouve en situation de demeure. Dans ce cas, l'employeur n'accepte pas que le collaborateur fournisse une prestation de travail, bien qu'il la propose. L'employeur ne peut donc pas déduire unilatéralement après coup des congés sur les heures variables.

Jours de repos et de compensation : La Loi sur la durée du travail (LDT) ne contient aucune réglementation pour la libération. Si l'entreprise pratique la semaine de 6 jours, les jours de repos qui tombent pendant la durée de la libération ne peuvent pas être récupérés. Et si la semaine d'exploitation est de 5 jours, il en va de même pour les jours de repos et de compensation qui sont considérés comme pris.

En résumé : Kai fait bien de garder un œil ouvert sur ses saisies de temps de travail et de les contrôler. Si nécessaire, il peut s'adresser au service du personnel de son entreprise. En cas d'irrégularités, le service d'assistance judiciaire du SEV se tient à sa disposition pour lui donner des conseils avisés.

BILAN ANNUEL DES CFF

Investir dans le service public et non réduire le personnel

Michael Spahr. Le personnel qui a fait preuve d'engagement et de loyauté a fortement contribué à ce que les CFF puissent surmonter également en 2024 les énormes défis du domaine ferroviaire, afficher de bons chiffres et réaliser un bénéfice de 275 millions de francs. Il s'agit maintenant de témoigner au personnel la gratitude qu'il mérite. « Les CFF doivent investir davantage pour pouvoir offrir des conditions de travail attrayantes comme signe de reconnaissance et en tant qu'investissement pour le futur », affirme Patrick Kummer, vice-président SEV.

La sécurité au travail est centrale

En ce qui concerne la sécurité au travail, la situation s'est améliorée grâce à des mesures concrètes. « C'est une bonne chose que des améliorations aient pu être apportées. Mais il faut encore beaucoup plus d'efforts afin que le sentiment de sécurité des collaborateurs-trices s'accroisse. La présence de la police des transports doit non seulement être renforcée, mais il faut de plus à cet endroit augmenter sensiblement et sans attendre le nombre de postes, » poursuit Patrick Kummer. « Afin d'éviter les accidents de manœuvre, il faut avoir un dialogue sérieux avec le personnel afin de déterminer les risques suffisamment tôt et y remédier par des mesures immédiates. »

Incertitude pour le personnel

Les négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) sont un défi à relever. Les BAR sont un modèle qui a fait ses preuves pour réglementer les besoins spécifiques de certains groupes professionnels. Il s'agit par exemple de réglementations spéciales pour les pauses, les tours de repos ou

la durée maximale des tours de travail, en vigueur uniquement pour une catégorie de fonction déterminée. « Des négociations se déroulent actuellement dans plusieurs secteurs au trafic voyageurs. Nous sommes prêts à améliorer les BAR avec les CFF. Mais nous refusons catégoriquement toute détérioration pour le personnel », ajoute Patrick Kummer. « Ces prochaines années, il faudra encore en plus réagir face à une perte de savoir-faire en raison du nombre élevé de départs à la retraite. Les CFF doivent à tout prix susciter l'intérêt de personnel qualifié, notamment pour le travail en équipe et dans les tours. À cette fin, des améliorations des conditions de travail sont indispensables, avant tout au niveau des salaires et des allocations. »

Le fret ferroviaire reste prometteur

Le SEV déplore qu'un financement solide fasse toujours défaut pour le trafic marchandises. « Nous sommes convaincus que le transport des marchandises par le rail reste attractif pour l'avenir. Cependant, force est de constater qu'il manque une volonté politique pour atteindre les objectifs de transfert du trafic. Si l'on ajoute les suppressions massives de personnel, CFF Cargo compromet son propre avenir » considère Patrick Kummer.

Le syndicat demande d'interrompre le projet de démantèlement « G-ensis ». « Une stratégie à long terme est nécessaire au lieu d'une gestion à courte échéance. Seuls des investissements à long terme dans le fret ferroviaire permettront le transfert du trafic de la route au rail. Le monde politique et CFF Cargo doivent enfin considérer le trafic marchandises comme un service public », affirme Patrick Kummer avec conviction.

CFF UNITÉS CENTRALES

Démonter dans le développement des CFF : une erreur stratégique

Markus Fischer. À l'avenir, à peine six collaborateurs-trices resteront pour s'occuper de l'ensemble de la coopération universitaire, de la gestion de l'innovation et de la gestion des idées dans tous les CFF. Leur capacité d'innovation s'en trouvera réduite, prévient le SEV.

Sous le titre « Recentrage DE », une réorientation a été définie déjà en octobre 2022 afin de mieux calquer le secteur Développement de l'entreprise (DE) sur le développement du groupe CFF. Selon les informations données à l'époque, cette réorganisation devait garantir un renforcement stratégique à long terme des activités d'innovation aux CFF. Mais maintenant, un peu plus de deux ans plus tard, le département Recherche et gestion de l'innovation (UE-FIM) est encore réorganisé et il est prévu une réduction de 15 collaborateurs-trices.

« Le nouveau démantèlement dans le domaine UE-FIM ne représente pas seulement un affaiblissement de la gestion de l'innovation, mais, dans la forme planifiée, aussi un pas en arrière pour toute la culture d'innovation des CFF », déclare la secrétaire syndicale Susanne Oehler, responsable au SEV du dossier CFF Unités du Groupe/Immobilier, « car en l'absence d'une direction transversale, des projets parallèles avec des objectifs similaires pourront voir le jour dans divers services, qui engendreront des coûts à double au niveau du développement, des tests et de l'implémentation ».

« Comme lors de la dernière réorganisation, les CFF affirment que leur motivation ne repose pas sur des raisons d'ordre financier. Mais ils ne veulent pas répercuter sur les divisions les économies réalisées grâce aux sup-



pressions de postes, que ce soit financièrement ou sous forme de savoir-faire des collaborateurs-trices concerné-es », constate Peter Käppler, président central de la sous-fédération AS du SEV. On peut se demander si l'innovation sera réellement encouragée dans les divisions avec un cadre financier plus restreint. Il va sans dire que les ressources pour les tâches quotidiennes du domaine opérationnel ont la priorité. « Il faudra donc à l'avenir acheter des projets d'innovation sur le marché, ce qui coûtera plus cher aux CFF », conclut Peter Käppler, qui ajoute : « L'indépendance de tels prestataires de services doit être mise en question. »

Le SEV considère que les coupes projetées chez UE-FIM sont une mauvaise décision sur le plan stratégique et que cela aura des répercussions négatives considérables au niveau des capacités d'innovation des CFF. Sur le long terme, on s'apercevra qu'il est nécessaire de revenir sur cette décision et on en paiera le prix. Le SEV exige que la direction du groupe CFF prenne ses responsabilités envers son personnel et s'engage afin que toutes les collègues concerné-es puissent trouver un poste acceptable au sein de l'entreprise.

COMITÉ

René Schnegg et Hanny Weissmüller candidatent

Michael Spahr. Le comité du SEV s'est réuni le 21 mars pour sa deuxième séance de l'année. La réunion a porté essentiellement sur les préparatifs du congrès qui se tiendra les 12 et 13 juin. René Schnegg et Hanny Weissmüller proposeront alors leur candidature pour la présidence, respectivement la vice-présidence du comité.

Aroldo Cambi, administrateur des finances du SEV, a présenté les comptes annuels et le rapport de gestion 2024. « Nous avons enregistré des chiffres réjouissants également l'année passée », a-t-il déclaré. L'effectif des membres continue d'évoluer positivement : le nombre des arrivées dépasse en effet celui des départs, et par bonheur cette tendance, qui a pris son essor en 2021, se poursuit. « Nous nous sommes rapprochés un peu plus de notre objectif : rajeunir le cadre de nos membres. La décision prise l'année passée de réunir dans un seul et même poste le recrutement de nouveaux membres et la jeunesse, et d'avoir intégré ce poste au sein du département de la communication, a porté ses fruits », a poursuivi Aroldo Cambi. 2024 a également été une très bonne année sur le plan financier, d'autant plus que, d'une manière générale, nous sommes parvenus à réduire quelque peu les frais. Le comité a donc approuvé à l'unanimité à la fois les comptes annuels et le rapport de gestion. Dans la foulée, les comptes de la Co-

pérative des maisons de vacances du SEV ont également été approuvés à l'unanimité.

Président du SEV, Matthias Hartwich a informé que le SEV avait des discussions intenses et constructives avec l'Office fédéral des transports sur l'application du nouvel accord conclu entre la Suisse et l'UE.

La Commission des femmes a rappelé qu'elle fêterait le 28 novembre 2025 le 40^e anniversaire de son existence.

Les membres du comité ont ensuite rediscuté des prises de position 2025-2029 qu'ils adopteront finalement à l'attention du Congrès. Diverses propositions de modification souhaitées par le comité ont été prises en compte. Les documents seront envoyés aux délégués avec d'autres documents relatifs au congrès. Ils seront publiés sur le site web du SEV.

Pour la succession de Danilo Tonina à la présidence du comité, la candidature de René Schnegg, actuel vice-président de la VPT, a été acceptée à l'unanimité. Il en est allé de même avec la candidature de Hanny Weissmüller, actuelle présidente du LPV, pour la succession de Peter Käppler à la vice-présidence de ce même comité. Le comité a également adopté les recommandations de vote pour l'élection de la commission de gestion du SEV. À l'intention du Congrès, le comité a approuvé la révision de deux articles dans le règlement de gestion du SEV.

CONFÉRENCE ROMANDE DES SECTIONS

« Nous serrer les coudes »



À l'issue de la journée, les collègues ont exprimé leur satisfaction par applaudissements.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Plus de 60 collègues de la Suisse romande se sont réunis le 28 février à l'Espace Dickens à Lausanne, juste à côté du secrétariat du SEV pour la traditionnelle conférence romande des sections. La direction syndicale a informé sur les enjeux syndicaux en cours : Europe, préparation du Congrès, campagne contre les agressions sur le personnel, politique syndicale et contractuelle.

« Cette journée est comme toujours un succès », s'est réjoui en ouverture **Tony Mainolfi**, organisateur de la journée, en saluant les nombreux participants. « Vingt-huit sections avec des membres venant des CFF et de la VPT sont présentes. Cela montre que cette manifestation est importante, qu'elle est représentative et qu'elle vit aussi et surtout de vous et de l'échange entre vous ». Il a rappelé qu'il existe un grand nombre de cours auxquels nos membres peuvent s'inscrire et qu'il reste encore des places dans certains.

En tant que représentant de la direction syndicale du SEV, le président **Matthias Hartwich** a informé sur l'actualité syndicale en cette année 2025 « très dure ». Pour lui, il est important d'avoir des relations solidaires au sein du SEV. « Il n'y a pas le SEV CFF, le SEV ETC – il y a le SEV ! Nous devons tous nous serrer les coudes et nous soutenir les uns les autres. »

C'est dans cet esprit que le SEV lance cette année une campagne pour plus de sécurité pour le personnel des transports publics. Hartwich souligne que les agressions envers les employé·es sont un grand thème dans presque toutes les sous-fédérations. « Nous devons nous unir et protéger ensemble nos collègues qui se font agresser pendant leur travail », souligne-t-il.

Actuellement, le président est également préoccupé par les attaques politiques contre le trafic régional des voyageurs et l'éventuelle ouverture du trafic international des voyageurs. Sans parler de la question des aides d'État qui pourrait toucher Cargo. Au sujet de l'implication du SEV sur des thèmes politiques, il rappelle : « Le SEV ne fait pas de politique partisane ! Nous devons

cependant nous impliquer dans la politique, car les décisions importantes concernant les transports publics sont prises par la politique et nous devons avoir notre mot à dire », explique-t-il.

L'un des points forts de cette année est bien sûr le congrès SEV. « Lors de ce congrès, nous mettrons en place ensemble les quatre prochaines années du SEV », explique Hartwich. Durant les deux jours du congrès, l'accent sera mis sur deux thèmes en particulier – la politique des transports, y compris le financement des transports publics, et la sécurité pour le personnel des transports.

Il a rappelé également qu'il est important de gagner des membres. C'est ce qui nous donne du pouvoir dans nos campagnes et dans les négociations. « Je veux que le SEV reste fort. Les chiffres de syndicalisation sont bons depuis trois ans. Mais il faut encore faire un effort pour convaincre les jeunes d'adhérer et aller discuter avec eux », a-t-il insisté. Pour de nombreuses sections, il est en outre difficile de garder au SEV les collègues qui partent à la retraite.

C'est avec émotion que **Valérie Boillat**, vice-présidente SEV a annoncé que c'était sa seconde et dernière journée des sections puisqu'elle remet son mandat fin mars et que c'était toujours un plaisir d'être auprès de la base. Elle a rappelé quelques-uns des thèmes actuels qui la préoccupent comme les agressions contre le personnel, la santé des conducteurs et conductrices de bus qui fait l'objet d'une étude de cohorte toujours en cours et les remises en cause du partenariat social comme dans le canton de Vaud ou chez Thurbo. « J'ai appris beaucoup de choses durant cette année au SEV qui a été très riche. Cet engagement de la base fait du SEV un petit bijou. » Valérie a conclu son intervention par un poème touchant sur cette métaphore.

Yves Sancey a présenté les premiers résultats de l'enquête santé TRAPHEAC en cours (article dans notre prochaine édition). Il a aussi parlé de l'étude ConParSITA, en lien avec Unisanté et l'Université de Lausanne, qui permet à un certain nombre de collègues de la conduite de faire l'interface entre la science et le terrain pour

améliorer le questionnaire de suivi qui arrivera en juin. Les débats très riches dans la salle ont montré les inquiétudes concernant les effets de l'intelligence artificielle sur nos métiers. Il faut en effet que les syndicats aient un coup d'avance, a expliqué Hartwich. Ce dernier a assuré également que le SEV combatta avec fermeté les attaques sur les postes chez CFF Cargo en lien avec G-ensis. René Zürcher a informé les collègues sur l'état des négociations des BAR aux CFF.

L'après-midi, une intervention de **Shirin Hatam**, juriste à Pro mente sana, a permis d'aborder les enjeux de la santé psychosociale dans l'entreprise. Elle a déploré que les moyens de protection juridique soient extrêmement limités.



La conférencière, Shirin Hatam.

« Dans l'industrie, de longues luttes ont permis d'incriminer plutôt les machines que l'ouvrier lors des accidents physiques. Concernant le risque psychosocial, les maladies professionnelles et les atteintes psychiques liées au travail, on en est encore aux balbutiements », a-t-elle résumé. Elle a montré le parcours du combattant des personnes à la santé psychique fragile pour intégrer ou réintégrer le monde du travail prises dans des injonctions contradictoires et décourageantes. L'ordre juridique doit donc changer.

LOI BLS

Enfin de la clarté

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La loi sur le BLS est sous toit. Après une brève délibération, le Grand Conseil du canton de Berne a adopté le projet à l'unanimité en deuxième lecture. C'est la première fois qu'une loi règle les rapports de propriété entre le canton et le BLS. Le SEV salue la nouvelle loi, même si les requêtes du personnel n'ont pas été entièrement mises en œuvre.

La loi sur la participation du canton à BLS SA et à BLS Netz SA, en abrégé loi BLS, a été adoptée en deuxième lecture par le parlement cantonal bernois le 5 mars. La loi stipule que le canton, en tant qu'actionnaire majoritaire de BLS SA, doit avoir une stra-

tégie de propriétaire claire. Elle oblige le canton à défendre activement ses intérêts au sein du groupe.

La loi sur le BLS stipule désormais que le canton s'engage à ce que les salaires et les rémunérations des membres du conseil d'administration et de la direction du BLS restent dans un cadre « modéré ». La loi répond ainsi à une revendication du SEV.

La loi décrit également, entre autres, le profil de la représentation cantonale au sein du conseil d'administration de BLS SA et garantit ainsi que les intérêts du canton sont défendus. Elle stipule que la tâche principale du BLS, du point de vue du canton, est d'assurer les transports publics sur le rail et la route ainsi que l'infrastructure ferroviaire financée par la Confédération. Le BLS ne doit assumer d'autres tâches que si elles

sont liées à sa mission principale.

En outre, le BLS sera soumis à la haute surveillance cantonale en tant que responsable de tâches publiques. À l'avenir, le canton ne devra pas seulement influencer activement les questions stratégiques du groupe, mais aussi assumer davantage sa fonction de contrôle. Enfin, la loi stipule que le canton de Berne continuera à détenir la majorité du BLS – entre 50 et 70 pour cent. Cela donne une certaine sécurité à l'entreprise et à ses collaborateurs.

Bien que la Constitution cantonale prescrive depuis 1995 déjà que la nature et l'étendue des participations cantonales importantes doivent être réglées dans une loi, il a fallu attendre trente ans pour que cela se traduise dans la loi sur le BLS.

Dans le cadre du scandale des sub-

ventions 2020/2021, la commission de gestion du Grand Conseil (CG) s'est penchée sur la question. Dans son rapport du 12 août 2021, elle a notamment recommandé la création d'une base légale pour la participation du canton à BLS SA. Le Conseil d'État a alors élaboré la première version de la loi BLS à l'intention du Grand Conseil.

Le SEV dans le processus législatif

La procédure de consultation a finalement débuté en 2023. Bien entendu, le SEV, en tant que syndicat du personnel du BLS, s'est naturellement engagé pour que les positions et les besoins du personnel soient représentés le plus possible dans le texte de loi. Concrètement, le SEV a formulé trois exigences principales :

- Représentation du personnel au conseil d'administration
- Réglementation des rapports de travail du personnel BLS dans le cadre de conventions collectives de travail (CCT).
- Rapport adéquat des salaires et des indemnités entre les cadres supérieurs et l'ensemble du personnel.

Au cours du processus politique qui a suivi et qui s'est étendu sur près de deux ans, le groupe parlementaire PS-JUSO a certes repris les revendications du SEV ; mais finalement, seule la troisième revendica-

tion, à savoir une indemnisation modérée, a été intégrée dans la présente loi sur le BLS.

Le SEV reste exigeant

Le SEV salue la nouvelle base légale. « Avec cette loi, le BLS fait un pas décisif en avant et obtient plus de clarté concernant ses tâches principales et la participation majoritaire du canton. Le personnel l'apprécie aussi », estime Katrin Leuenberger, secrétaire syndicale SEV responsable.

Des revendications importantes sont toutefois restées en suspens : la représentation du personnel au conseil d'administration et la garantie de conditions d'engagement progressistes par le biais de CCT garanties. Ces deux revendications ont également échoué en raison d'obstacles juridiques liés au caractère de société anonyme de droit privé du BLS. « Il est d'autant plus important que le SEV, en tant que représentant du personnel non seulement vis-à-vis du BLS, mais aussi vis-à-vis de la politique et du canton en tant que propriétaire et commanditaire de prestations. »

SOUS-FÉDÉRATION VPT

Récompense pour les membres qui ont le plus syndiqué



Lors de la séance du comité central du 6 février 2025 à Oberkirch, des prix ont été tirés au sort pour les membres VPT qui ont le mieux réussi à gagner de nouveaux membres. En 2025, la VPT offrira à nouveau des bons de 200 à 1500 francs aux membres qui auront su convaincre un nombre particulièrement élevé de collègues d'adhérer au SEV.

BILAN DE SWISS 2024

SEV-GATA attend des améliorations des conditions de travail



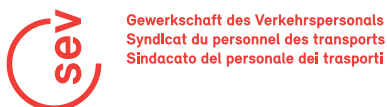
SEV-GATA demande p. ex. des allègements des horaires pour les travaux sur les avions.

Markus Fischer. En 2024, la compagnie aérienne Swiss a de nouveau enregistré un bon résultat. Pour la énième fois, la filiale suisse occupe la première place au sein du groupe Lufthansa. « Cela donne la marge de manœuvre tant attendue pour améliorer les conditions de travail, en particulier dans le travail en équipe », demande Philipp Hadorn, président de SEV-GATA, la division aérienne du SEV.

« Alors que les premières mesures prises dans les bureaux ont permis d'améliorer sensiblement le climat de travail, il reste encore beaucoup à faire dans le domaine du travail sur les avions », constate Philipp Hadorn. « La direction autour du nouveau CEO a maintenant la chance d'accorder des allègements de temps sensibles aux collaborateurs qui tra-

vailent sur les avions de jour comme de nuit, par tous les temps et souvent dans l'agitation de l'entreprise », explique Hadorn avant d'ajouter : « Avec une telle estime, l'entreprise reste également attractive pour les ingénieurs porteurs de licences qui sont courtisés au niveau international. »

Mais SEV-GATA recommande aussi à Swiss d'utiliser sa bonne évolution financière durable pour améliorer les conditions de travail, afin de s'assurer une place de leader parmi les compagnies aériennes en matière de qualité. Car en matière de qualité, la compagnie aérienne a encore une marge de progression, comme le montrent les ratings. « De bonnes conditions de travail conduisent à des prestations encore meilleures et à des produits de plus grande valeur », est convaincu Hadorn.



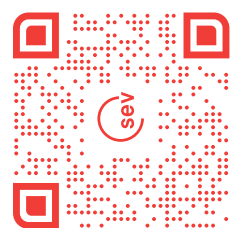
Gagnez de nouveaux membres ... et gagnez !

Plus le SEV gagne de membres, plus nous sommes toutes et tous gagnants. Plus nous sommes nombreux, mieux le SEV peut défendre nos intérêts auprès des employeurs. Plus nous sommes nombreux, plus nous sommes forts collectivement.

Si tu convaincs tes collègues de se syndiquer au SEV, tu gagnes en plus :

- **50 CHF** pour chaque nouveau membre que tu as gagné.
- À partir de 3 nouveaux membres, tu gagnes des **primes supplémentaires**
- À partir de 8 nouveaux membres, tu seras **invité·e** chaque année **à une activité spéciale**

Participe – pour une communauté forte et des avantages forts !



VOS DROITS AU TRAVAIL

Mode d'emploi
en cas de maladie

CHRISTINE SANDU SUR UNSPLASH

Luca Cirigliano-USS. Grippe, rhume, virus, bactéries : quels sont vos droits et vos devoirs sur le lieu de travail ? Les précisions de l'Union syndicale suisse.

C'est la saison de la grippe. La gestion de la maladie sur le lieu de travail est un sujet d'actualité pour les employés et les employeurs. Afin de garantir un environnement de travail équitable et sain, toutes les parties concernées doivent connaître leurs droits et leurs obligations. Vous trouverez ici ce que vous devez savoir sur le sujet et les améliorations attendues.

Certificats médicaux
à partir du troisième jour seulement

Un médecin vous délivre un certificat médical d'arrêt de travail. Celui-ci confirme que la personne concernée n'est pas en mesure d'effectuer le travail prévu dans le contrat en raison d'une maladie. L'incapacité de travail se réfère à votre travail spécifique. Par exemple, pour une employée de centre d'appel, un « simple » enrrouement suffit pour rendre impossible l'accomplissement de son travail.

Le certificat indique le début et la durée probable de l'incapacité de travail. Le diagnostic lui-même reste confidentiel ; seule une distinction est faite entre maladie et accident. Afin d'éviter des formalités administratives inutiles, il est judicieux de ne demander la présentation d'un certificat qu'à partir du troisième jour de maladie. Une obligation dès le premier jour de maladie entraînerait une charge supplémentaire pour la personne malade et le système de santé. Les employeurs ne devraient donc pas exiger de certificat dès le 1^{er} jour.

Une assurance maladie obligatoire
dès le premier jour est nécessaire

En Suisse, il n'existe pas d'assurance maladie obligatoire dès le premier jour. Actuellement, le droit au maintien du salaire dépend du secteur d'activité, de la convention collective de travail, du contrat de travail et de la durée de la relation de travail. Les jours de carence, pendant lesquels les salariés ne perçoivent pas de salaire en cas de maladie, sont non seulement une mesure antisociale, mais aussi dangereuse pour la santé.

Elle met les employés malades sous pres-

sion pour qu'ils se présentent au travail malgré leur maladie afin d'éviter une perte de revenus. Cela retarde la guérison, augmente le risque de contagion pour les collègues et entraîne à long terme des coûts de santé plus élevés. Une assurance maladie obligatoire dès le premier jour offrirait à tous une sécurité financière en cas de maladie et empêcherait les pratiques dangereuses pour la santé.

Présentéisme

Les employeurs sont appelés à créer une culture d'entreprise qui donne la priorité à la santé de leurs employés, à établir des règles claires pour les déclarations de maladie et à empêcher le présentéisme, c'est-à-dire le fait de se présenter au travail malgré des problèmes de santé. Même le télétravail est rarement une bonne idée en cas de maladie. Bien que cela permette d'éviter la contagion, travailler en étant malade peut retarder la guérison et, dans le pire des cas, aggraver l'état de santé. Donc : quand on est malade, on est malade et on doit se reposer.

L'employeur a le devoir de protéger la santé de ses employés. C'est pourquoi une prime versée si l'on n'a pas de jours de maladie est une mauvaise idée. Elle conduit au présentéisme avec les conséquences néfastes pour la santé et peut enfreindre cette obligation de l'employeur. De tels bonus sont très problématiques du point de vue du droit du travail et pourraient entraîner des problèmes juridiques pour l'employeur.

Que faire si je suis en arrêt maladie ?

Pendant une maladie, il ne faut rien faire qui puisse compromettre la guérison. La possibilité de pratiquer certaines activités dépend du type de maladie. Ainsi, les promenades peuvent être bénéfiques en cas de troubles psychologiques ou de certaines autres maladies, tandis qu'en cas de grippe accompagnée de fièvre, il est préférable de se reposer. En cas de migraine, il est préférable de ne pas fixer un écran, tandis qu'en cas d'infection gastro-intestinale, il est possible de publier quelque chose sur les réseaux sociaux.

Si vous souhaitez en savoir plus, adressez-vous à votre secrétaire syndical-e.

LIVRES

Tuta Blu,
lire le monde du travail

Yves Sancey. L'éditeur genevois Héros-Limite a lancé il y a quelques années une collection audacieuse : *Tuta Blu*, soit le bleu de travail de l'ouvrier-e, soumis aux trois-huit et aux rendements. Le bleu aussi des couvertures qui se répondent les unes aux autres dans une grande fresque. Cette collection cherche à rendre compte des réalités du monde du travail, qu'elles soient actuelles ou appartiennent à un passé proche. Des histoires de vie aux récits littéraires, en passant par le recueil de témoignages et d'articles de journaux, les formes sont plurielles et les démarches singulières, inattendues. Elles restituent ainsi au mieux l'expérience vécue du travail, posent questions, et ouvrent des nouvelles voies à la pensée. Les deux derniers ouvrages sont aussi passionnants que palpitants.

Conditions de travail de femmes

Le premier, *La machine à tricoter*, rassemble un certain nombre d'articles de l'écrivaine vaudoise Alice Rivaz, une des plus grandes auteures suisses du XX^e siècle qui rayonne enfin grâce aux republications, chez les éditeurs L'Aire ou Zoé, notamment de *Jette ton pain*, *La Paix des ruches* ou *Sans alcool*.

Dès le mois de septembre 1944, Rivaz écrit pour l'hebdomadaire *Servir* une série d'enquêtes consacrées à des « métiers féminins ». Elle y décrit les conditions de travail de femmes de ménage qui mouchent gris, tricoteuses, couturières et plieuses au salaire dérisoire et autres travailleuses à domicile dont elle rapporte les propos. Le ton de ces articles est résolument empathique : il s'agit de se mettre « à l'écoute de celles qui travaillent », autrement dit à l'écoute de celles dont la parole n'est guère entendue ou considérée.

Rivaz ne se contente pas d'exposer des parcours d'une vie laborieuse ; elle s'implique dans le portrait des femmes qu'elle rencontre

tout en donnant à voir leurs gestes et leurs savoir-faire. Elle les interroge aussi sur les aspects les plus matériels de leurs tâches en cherchant à mettre à jour cette réalité des métiers précaires. Alice Rivaz se confronte à des enjeux politiques et sociaux qui ne cesseront de faire retour dans la plupart de ses livres : la condition ouvrière, la question sociale, la guerre, le suffrage féminin, ou encore la situation des femmes dans le monde des lettres.

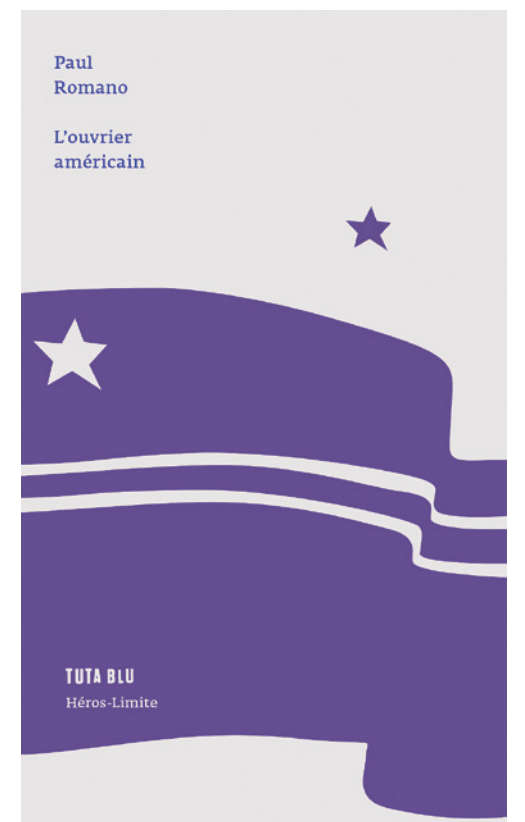
Communauté ouvrière

Le second ouvrage, *L'ouvrier américain*, donne à voir par le journal d'un jeune ouvrier de General Motors le quotidien vécu du monde de l'usine loin de toute idéalisation, de toute doctrine, de tout misérabilisme. *Tuta Blu* republie ce texte devenu rare, traduit et publié pour la première fois entre 1949 et 1950.

Insalubrité, nuisances sonores, maladies, cadences infernales, licenciements, morgue des dirigeants, ce témoignage est éclairant sur la dureté du capitalisme industriel américain d'après-guerre. Le texte a pour personnage central cette communauté ouvrière, bien plus qu'une « masse », avec laquelle l'auteur fait corps. « Leurs sentiments, leurs soucis, leurs joies, leur lassitude, leurs fatigues, leurs colères, je les ai tous partagés d'une manière ou d'une autre. » Par les yeux de Paul Romano, c'est la face méconnue, si rarement décrite par ses acteurs eux-mêmes, de l'appareil de production que nous contempions. Bonne lecture !

• **Alice Rivaz, *La machine à tricoter – Écrits sur les femmes et le travail*, édition établie et préfacée par Jacob Lachat, Éd. Héros-Limite, coll. Tuta Blu, 2024, 192 p., 21.60 CHF.**

• **Paul Romano, *L'ouvrier américain*, traduction Ph. Guillaume, préface d'Antoine Chollet, Éd. Héros-Limite, coll. Tuta Blu, 2025, 128 p., 19.20 CHF. Site: heros-limite.com**



EN MÉMOIRE

Peter Bichsel (1935–2025)

Markus Fischer. Le 15 mars, l'écrivain Peter Bichsel est décédé peu avant son 90^e anniversaire. Fils d'un ouvrier des ateliers CFF d'Olten, il a été toute sa vie étroitement lié aux chemins de fer, au personnel ferroviaire et au SEV, comme il l'a clairement expliqué dans son discours d'invité au congrès SEV 2013 : « (...) Ce ne sont ni les rails ni le matériel roulant qui sont le chemin de fer, c'est vous, le personnel, qui êtes le chemin de fer, et permettez-moi de vous demander timidement que je puisse aussi en faire un peu partie – je suis d'Olten. »



© ALEXANDER EGGER

DÉCÈS

Déforel Claudia ; 1937 ; Courtepin, PV Fribourg.

Hänni Pierre-Alain ; 1953 ; adjoint administratif, Nax, PV Valais.

Jobin Thérèse ; 1929 ; veuve de Abel, La-Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Lavanchy Roger ; 1935 ; conducteur, Lausanne, VPT TL.

Rohrbach Werner ; 1933 ; chef de train, Lausanne, PV Vaud.

En raison de la nouvelle Loi sur la protection des données, si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, envoyez un e-mail à journal@sev-online.ch

Sous-fédérations

28. 3. ZPV Bienne

Assemblée des membres.

Elle aura lieu à 17h à Salle de la Geno, Genossenschaftsstrasse 18, à Nidau. Elle est ouverte à tous les membres ZPV Bienne, actifs et retraités.

L'apéro et un plat froid vous sera servi après l'assemblée.

8. 4. VPT MOB

Assemblée générale de printemps.

Elle aura lieu à 17h15 au Buffet de la Gare à Château d'Oex.

Ordre du jour :

Renouvellement de la commission de gestion, Commission des tours de services, Election des représentants GOP & CE et Préparation des revendication salariale.

15. 4. LPV Delémont

Assemblée générale annuelle, précédée d'une raclette.

Dès 11h30, une raclette sera offerte par les mécaniciens et mécaniciennes de locomotive de la section SEV-LPV de Delémont, sur le quai 1, devant le bâtiment de service de la gare de Delémont.

L'AG se tiendra à la salle de cours du même bâtiment dès 14h00.

Elle sera suivie d'un apéro.

27. 5. SEV-VPT-transN

Assemblée de printemps.

Chers membres, vous êtes toutes et tous conviés à notre assemblée de printemps à l'Hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Cofrane à 19h00.

Nous serons accompagné par notre secrétaire syndical, Jean-Pierre Ethique.

Merci de venir nombreux..

1. 11. SEV-BAU Arc-Jurassien

Assemblée générale.

A 10h15, à la Maison fête des Vandanges à Hauterive.

Retraités

3. 4. PV Vaud

Assemblée générale. Le comité de la section à le plaisir de vous inviter à votre assemblée des membres 2025, le jeudi 3 avril à 14 h, à la salle Jean-Villard Gilles de la Maison du Peuple, Place Chauderon 5 à Lausanne.

En 1ère partie, après un hommage rendu aux collègues disparus, nous traiterons les points statutaires, adoption des comptes, rapport d'activité 2024, ainsi que la présentation des activités 2025. Nous élirons les membres du comité pour la période 2025 à 2028.

En deuxième partie de notre assemblée, l'adjudant Pascal Fontaine nous tiendra une conférence avec le thème : Les risques d'Internet et les moyens de se protéger.

Nous vous encourageons à participer à cette assemblée. Les accompagnants sont les bienvenus. Comme de tradition, les boissons seront prises en charge par la section. L'assemblée générale est la pierre d'angle de la vie sociale du SEV PV Vaud. Venez nombreux ! *Le comité.*

4. 4. Chalet de l'Entraide

Assemblée annuelle. Elle aura lieu à 20h au Chalet de l'Entraide, Ch. de l'Entraide 34, Montbarry-Le Pâquier.

A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation.

13. 5. PV Biel/Bienne

Randonnée de printemps: Emmental quand tu nous tiens.... Rendez-vous à 7h40 en gare de Bienne devant Coop Pronto du côté de la Place Walser.

Nous prendrons le train à 7h52 pour Berne puis Escholzmatt où nous serons attendus pour le café et les croissants. Après cette pause, nous voyagerons en car postal jusqu'à Schangnau Grunachen. Vers 11 heures, nous commencerons la randonnée d'une heure jusqu'à Marbach. Là, une fondue ou un menu du jour nous attendra dans la fromagerie. Dans l'après-midi, le retour pourra se faire soit en car postal, soit par une randonnée facile d'environ 1 heure jusqu'à Wiggen. Retour en bus et en train vers Berne et Bienne. Chaque personne étant responsable de son billet pour Schangnau Grunachen. Les organisateurs Peter + Ruth Habegger se réjouissent d'une importante participation

Inscription souhaitée au plus tard jusqu'au dimanche 04 mai 2025, en indiquant son nom et son numéro de téléphone portable à peschehabegger@gmx.ch ou par téléphone ou WhatsApp 079 677 03 13. *Le comité*



Journée de la branche Retraités

11 septembre 2025, Hôtel Rigi Kulm

Arrivée au Rigi

Départ au plus tard du Rigibahn de Vitznau à 11h15 ou d'Arth-Goldau à 10h55 avec arrivée à 11h47 à Rigi Kulm depuis les deux directions.

Programme

12.00 h Discours du président central Gilbert D'Alessandro, du président SEV Matthias Hartwich et du nouveau vice-président SEV.

13.15 h Déjeuner en commun

Menu du déjeuner

Potage du jour

Rôti cou de porc fumé
à la sauce aux herbes
Gratin de pommes de terre, légumes

Crème au cidre doux

Menu végétarien

Potage du jour

Macaronis d'alpage
avec oignons frits
et compote de pommes

Crème au cidre doux

Les personnes souhaitant un menu végétarien sont priées de l'indiquer sur leur inscription

15.30 h Fin de la journée

Coûts

Les titres de transport : Avec l'AG ou la carte journalière, le trajet est gratuit. La VPT demande aux sections de soutenir leurs participants pour les frais de voyage.

Repas et boissons : La VPT offre un menu à 3 plats, eau minérale et café compris. Les autres boissons sont à la charge des participants.

Inscription

Via le site web de la VPT (vpt-online.ch) ou par e-mail :

Allemand (Eric Russi): eric.russi@bluewin.ch

Français (Danièle Dachauer): dachauer@bluewin.ch

Italien (Gilbert D'Alessandro): gilbert.dalessandro@vpt-online.ch

La date limite d'inscription est le 1er juillet 2025

Pour plus d'informations, veuillez contacter la présidente ou le président de votre section.

PV BIENNE

Assemblée des membres: Poste d'aiguillage de Kerzers

Robert Drewes. L'assemblée a débuté par trois chants interprétés par le chœur d'hommes des cheminots retraités de Bienne sous la direction d'Anita Sulzer. Notre coprésident, Markus Kröppli, a salué les 50 personnes présentes au restaurant Bahnhof, à Brügg.

Ruth Habegger nous a informé de la nouvelle randonnée de printemps prévue le 13 mai sous le thème « l'Emmental nous appelle ». Inscriptions jusqu'au 4 mai à peschehabegger@gmx.ch.

Les points habituellement inscrits à l'ordre du jour des assemblées de printemps ont été approuvés à l'unanimité par des applaudissements, avec remerciements aux responsables.

Qui savait que le bâtiment du poste d'aiguillage de Chiètres était placé sous la protection de la Confédération par le Service fédéral des monuments historiques ? Beat Winterberger, initiateur et défenseur de « la préservation du poste d'aiguillage de Chiètres », œuvre de sa vie, a esquissé dans son exposé l'histoire de la création de ce vénérable poste d'aiguillage. Il a également cofondé l'association du même nom.

Le film de 25 minutes a réveillé de vieux souvenirs de l'époque passée. Vous trouverez de plus amples informations sous: www.stellwerk-kerzers.ch



Outre le 13 mai pour la balade de printemps, veuillez prendre note des dates suivantes : mercredi 20 août, le voyage de la section à la Maison Cailler à Broc et vendredi 19 septembre, l'assemblée d'automne de la PV Bienne à Brügg.

Le coprésident clôt l'assemblée à 16 heures avec ses remerciements et ses meilleurs vœux pour la période printanière et estivale à venir.

Agenda 4/25

IMPRESSUM

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

Tirage: 8179 ex. (total 30996 ex.), certifié REMP au 13 janvier 2025.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wylder.

Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, journal@sev-online.ch

Abonnements et changements d'adresse: muta-

tion@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.

Annonces: Syndicat du personnel des transports SEV, Annonces, case postale, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, zeitung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

Pré-presse: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmedia-print.ch

Le prochain journal paraîtra le 17 avril 2025.

Le délai pour les annonces est fixé au 7 avril à midi, celui de l'agenda au 8 avril à midi.

LE MODAL SPLIT EN EUROPE

Le non-transfert de la route au rail



Michael Spahr/ETF
michael.spahr@sev-online.ch

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) a rendu public un rapport de l'OCDE et du Forum international des transports. Ce rapport consacré à la politique de transfert de la route au rail en Europe dresse un tableau sombre du transfert modal dans le transport des marchandises. Du point de vue syndical, le transfert inexistant de la route au rail est hautement problématique.

Les objectifs politiques ambitieux du « Green Deal » de l'UE visaient un doublement du trafic de marchandises par le rail jusqu'en 2050 et une hausse significative de la part des marchandises transportées par voies navigables. Le rapport révèle que le transfert modal, à savoir le transfert du trafic dominant de marchandises par la route à des formes de transport plus durables, ne progresse guère, en dépit des objectifs climatiques pourtant clairs du « Green Deal » européen. Les données délivrées par le rapport et les analyses de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) démontrent que la part du transport combiné par le rail et par voie navigable dans l'ensemble du trafic national de marchandises au sein de l'UE a passé de 27% en 2012 à 22% en 2022. Parallèlement à cette chute, la part du transport par la route a augmenté dans

presque tous les États membres de l'UE, ce qui laisse à penser que les modifications structurelles indispensables dans le secteur des transports n'avancent pas de manière suffisante. (À titre de comparaison : en 2023, en Suisse, la part du transport de marchandises par le rail s'élevait à 38%, même à 72% dans le trafic à travers les Alpes. En Suisse également, la part du trafic par le rail n'a pas augmenté ces vingt dernières années par rapport à celle de la route).

Fausses incitations en faveur de la route

L'ETF critique le fait que le transport par la route continue d'être artificiellement subventionné. La branche profite en effet de « dumping social » et de pratiques tarifaires « inéquitables » qui impliquent des salaires bas et des conditions de travail précaires. Cela conduit à une distorsion significative de la concurrence, car les coûts externes – parmi lesquels les atteintes à l'environnement, les coûts de la santé, les nuisances sonores et les dégâts aux infrastructures – ne sont pas répercutés dans le prix. En outre, l'ETF attire l'attention sur les facteurs géopolitiques, telle la guerre d'agression en Ukraine qui a provoqué des pertes considérables dans le transport des marchandises par le rail, notamment dans les États baltes et est-européens. Des chocs externes de cette ampleur aggravent encore les déficits structurels déjà existants. De vastes interventions en ce qui concerne les États, ainsi que des programmes d'investisse-

ment à l'échelle européenne sont donc indispensables afin de réaliser dans les infrastructures ferroviaires les modernisations qui s'imposent. L'ETF réclame les mesures concrètes suivantes :

- Des investissements publics dans le trafic par le rail et les TP : il importe de moderniser et d'étendre les infrastructures du trafic ferroviaire, afin que son utilisation soit plus accessible, plus abordable et plus attractive.
- La garantie d'une concurrence équitable : il importe que les conditions soient les mêmes pour tous les divers transporteurs, avec des mécanismes de prix équitables qui reflètent réellement les coûts environnementaux et sociaux des transports par la route. Le principe du pollueur-payeur doit être appliqué dans toute sa rigueur.
- Une meilleure application des directives relatives au marché européen et des dispositions sociales dans les transports par la route : le paquet mobilité offre l'une des réglementations le mieux formulées qui soient, puisqu'il encourage le même accès aux marchés et les mêmes conditions pour tous les salariés. Il importe donc que ces règles soient appliquées et que leur contrôle soit renforcé dans l'ensemble de l'UE.
- La lutte contre la pénurie de main-d'œuvre dans les transports : il importe de prendre des mesures claires pour lutter contre la pénurie de personnel dans le domaine des transports, et de commencer par reconnaître qu'il ne s'agit pas d'une pénurie de compétences ou de talents,

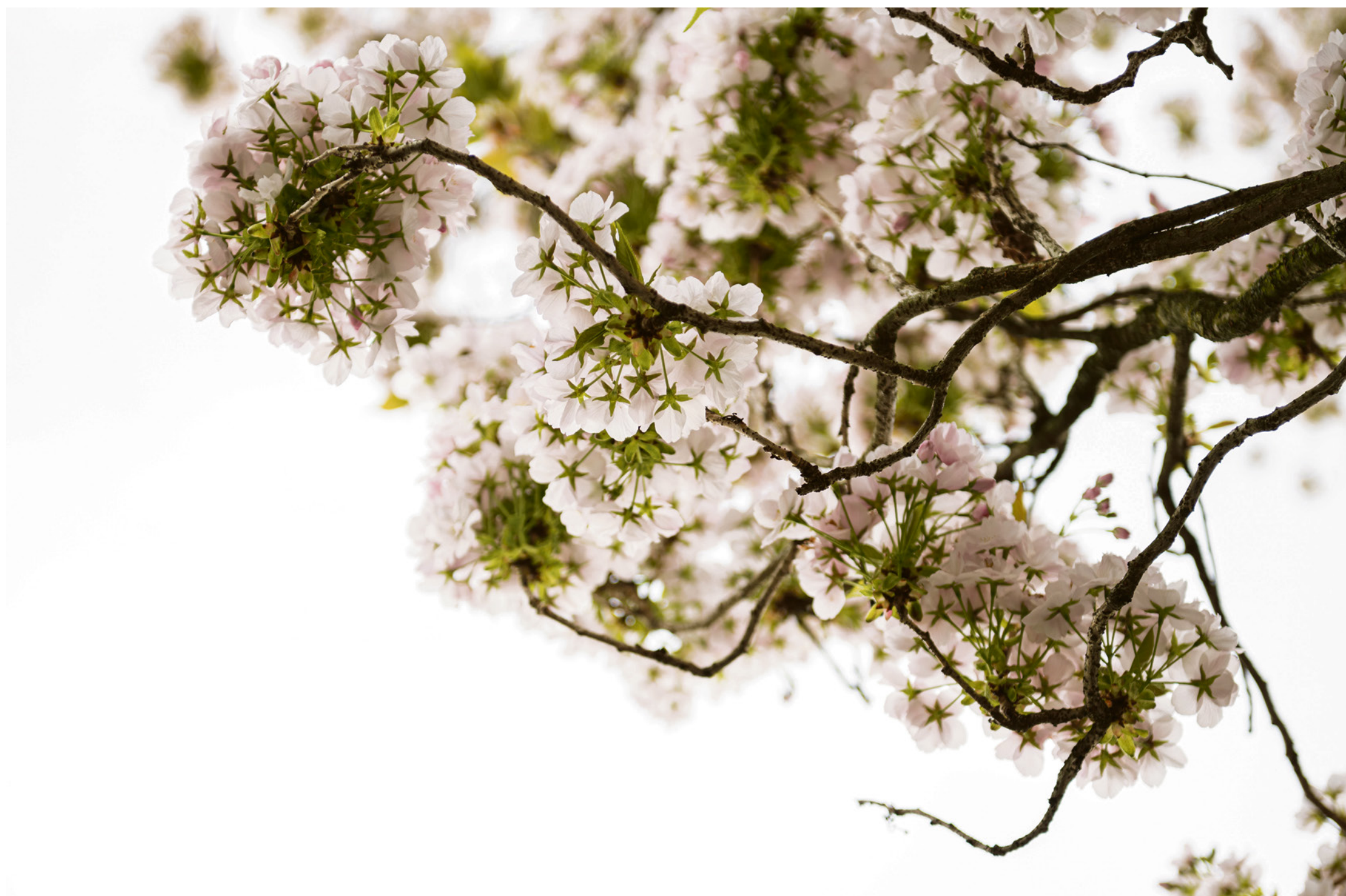
mais bien d'un manque de postes de travail décents. Ce qui signifie qu'il faut lutter contre la précarité des emplois et améliorer la rémunération et les conditions de travail dans le secteur des transports.

- La promotion de la durabilité sociale et écologique : il importe qu'au niveau politique on mette la priorité sur des salaires équitables, la sécurité au travail et des chaînes logistiques respectueuses de l'environnement, afin de garantir que le passage à un transport durable profite à tout le monde.

- Le recours à la technologie : la numérisation et l'innovation technologique peuvent optimiser la logistique et améliorer l'efficacité des systèmes de transport multimodaux. Mais il importe que ces progrès techniques se fassent dans l'intérêt public, dans un contexte de concurrence équitable et avec des objectifs de durabilité.

Un changement est nécessaire

On ne parviendra à un changement à la fois durable et socialement équitable dans le domaine des transports que par un ensemble intégré de mesures qui prendront en compte de manière équivalente les aspects écologiques, économiques et sociaux. Un transfert intelligent de la route au rail serait alors un gain non seulement pour l'environnement, mais également pour les gens qui travaillent dans le secteur des transports.



RÉVEIL

Christine Strub

Il est étonnant de voir à quel point le printemps influence mon humeur. La nature se réveille et, avec elle, notre propre énergie. Chaque année, je trouve incroyablement belle la façon dont la nature se déploie à nouveau – le chant des oiseaux, le vert tendre

des premières feuilles, le soleil qui réchauffe et les journées qui s'allongent. Mon esprit se réveille, je me sens légère et pleine d'énergie.

Christine Strub fait des photos dans le domaine du portrait et du reportage. Site: christinestrub.ch

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Qui représentera le personnel au conseil d'administration des CFF à partir de mai 2025 ?

- Jürg Hurni et Monika Ribar.
- Edith Graf-Litscher et Jürg Hurni.
- Jürg Hurni et Fabio Pedrina.

2. Entre 2017 et 2025, les prestations de transport de marchandises ont augmenté de ...

- 31 pour cent.
- 13 pour cent.
- 33 pour cent.

3. Que régle-t-on pour la 1ère fois dans la nouvelle loi sur le BLS ?

- Les salaires des employés du BLS.
- La relation entre le canton en tant qu'actionnaire majoritaire et le BLS.
- Les normes environnementales dans la construction des voies.

4. Quel est le premier métier de Patrick Ferreira da Silva, conducteur de tram et de locomotive ?

- Pâtissier.
- Enseignant.
- Cuisinier.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 8 avril 2025**:

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur internet: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, Quiz, Case Postale, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera des **bons 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° 3/2025:

c/b/c/b

C'est **Rudolf Ursprung**, Thoune, membre de la VPT BLS et retraité, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Patrick Ferreira da Silva, conducteur de tram et de loc RBS



Patrick Ferreira da Silva pour une fois devant un bus RBS à son domicile de Lyss.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

En 2016, jeune collaborateur, il a débuté au Chemin de fer régional Berne-Soleure (RBS) et cela fait bientôt dix ans qu'il y est actif: Patrick Ferreira Da Silva est satisfait de sa vie professionnelle. Et il s'engage activement pour ses collègues en tant que membre SEV.

Au début de son parcours professionnel, Patrick a fait un apprentissage de cuisinier. Il a ensuite travaillé pendant une courte période dans la gastronomie, un environnement très souvent entouré de stress. Tout par hasard, il est tombé sur une annonce placée par le RBS dans le journal. Il a appris qu'ils cherchaient un conducteur de tram. « Les chemins de fer ont toujours été mon rêve d'enfant », reconnaît le jeune homme de 31 ans, mais il ajoute en souriant qu'il n'a pas de modèle réduit de chemin de fer. Une chose entraînant l'autre, après trois mois de formation, il s'est retrouvé à 22 ans à conduire un tram du RBS.

Après trois bonnes années sur la même ligne de tram, Patrick a souhaité évoluer. En un semestre, il a effectué une reconversion à l'interne au RBS comme mécanicien de locomotive catégorie B et, dès lors, il conduit des trams et des RER. En tant que formateur, il accompagne des conducteurs et conductrices de tram et mécaniciens de locomotive pendant les séances pratiques de leur formation.

Si on lui demande son avis sur le RBS, Patrick affirme qu'il est en principe satisfait de son employeur. « Par-ci, par-là, il y a bien des sujets que nous pourrions aborder, mais c'est comme partout », s'interroge-t-il. Le RBS est une petite entreprise familiale; on se connaît et s'y sent bien. « Régulièrement, nous nous retrouvons aussi dans le privé. » Pour lui, le travail irrégulier est plutôt un avantage, vu qu'il a ainsi beaucoup de temps libre quand les autres doivent travailler. Et il ne manquerait pour rien au monde le jeudi, journée où il s'occupe de son fils.

Le SEV, une évidence

En tant que cheminot, c'est presque une évidence d'adhérer également à un syndicat. Au début de sa carrière au RBS, son formateur lui avait parlé du SEV. « J'ai tout de suite trouvé que c'était une bonne chose. J'y voyais beaucoup d'avantages et cela faisait sens », explique-t-il. Les possibilités de suivre des cours de formation, notamment ceux de Movendo, sont un atout pour lui. Après une courte période seulement en tant que membre, ce conducteur de

tram et de train engagé est sollicité comme délégué CCT. Pendant deux ans, il participe alors à d'intenses négociations. Il a beaucoup appris au SEV, sur le plan professionnel et privé également; naturellement il a apprécié de pouvoir s'investir et apporter sa contribution à ses conditions d'emploi. « Beaucoup se plaignent, mais ne sont pas syndiqués et ont de ce fait peu d'opportunités pour faire bouger les choses », dit Patrick. En tant que formateur, il recommande le SEV à ses nouveaux collègues.

Depuis presque deux ans, il siège comme membre suppléant au comité de sa section VPT RBS. Après quelques turbulences, ce dernier a dû se réorganiser avec une nouvelle présidente et un nouveau secrétaire. Au mois de juin, Patrick participera pour la première fois à l'assemblée des délégués de la VPT, ainsi qu'au congrès SEV sur deux jours. « C'est tout nouveau pour moi, je me réjouis beaucoup », affirme-t-il avec un sourire.

Quand Patrick fait quelque chose, il le fait avec un engagement total. Il trouve important que la section puisse syndiquer avant tout de jeunes gens, prêts à s'engager activement. « Naturellement, nous avons tous notre vie privée à côté. Mais nous passons beaucoup de temps au travail et je trouve qu'il est important que tout se passe bien », affirme-t-il avec conviction. Le SEV a déjà obtenu de bons résultats à ce propos. Par exemple, le congé de paternité de quatre semaines, dont il pourra profiter prochainement. En effet, en juin Patrick sera papa pour la deuxième fois. La famille est donc actuellement sa priorité. Sa fonction comme membre suppléant dans le comité de section lui convient tout à fait en ce moment. Mais il n'est pas exclu que, par la suite, il reprenne un mandat encore plus actif dans sa section.

Toujours actif

Patrick, âgé maintenant de 31 ans, vit à Lyss avec sa compagne et leur petit garçon qui aura bientôt 3 ans. Il lit beaucoup, mais a aussi besoin de se dépenser et il se rend dans la nature dès que possible. Avec son père, il s'occupe d'un jardin potager. Son père, artiste indépendant, lui a transmis des compétences créatives. Ainsi, Patrick fait de la peinture et dessine avec plaisir. Il aide également son père pour ses expositions. Enfin, il peut encore exercer sa passion pour la cuisine – simplement sans stress ni pression aucune. « Je cuisine volontiers à la maison pour ma famille. C'est une très belle activité, où on peut être créatif », conclut-il. Une chose est sûre: Patrick Ferreira Da Silva ne s'ennuie à coup sûr jamais.

TRANSFERT

Tomz

