



SEV N°5

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MICHAEL SPAHR/MONTAGE TIEMO WYDLER/ADOBE FIREFLY

DANS LA RUE LE 1^{ER} MAI

La solidarité plutôt que la haine!

Éditorial de Matthias Hartwich,
président SEV

► p. 2 + 8

« Le 1^{er} mai, pères et mères défilent en rangs, et luttent pour une vie meilleure. Finies les corvées forcées et la pauvreté: c'est pour cela que nous sommes là... » Cette belle chanson (paroles traduites de l'allemand) de Bertolt Brecht et Hanns Eisler évoque la solidarité, la cohésion et l'esprit communautaire. Le 1^{er} mai, on fête depuis 135 ans la solidarité et la cohésion, et on défile pour une vie meilleure et des conditions de travail acceptables. En 1886, le mouvement de travailleurs américain est descendu dans la rue le 1^{er} mai pour revendiquer la journée de travail de huit heures. Depuis 1890, tous les syndicalistes fêtent le 1^{er} Mai et luttent pour que les plus faibles ne soient pas laissés pour compte: lutter ensemble pour obtenir une vie décente pour toutes et tous.

Il est important de s'en rappeler en ces temps où les extrémistes ont

le vent en poupe, car beaucoup oublient de faire preuve de cohésion et de solidarité. Cela nous concerne-t-il chez nous, en Suisse, si autour de nous et aux États-Unis la démocratie, les droits de l'homme et la solidarité sont bafoués? Certains se posent la question... Mais la réponse est oui: nous sommes pleinement concernés! Des politiciens suisses de grande notoriété affichent ouvertement leur admiration pour Trump et d'autres antidémocrates. C'est pourquoi il est si important d'envoyer, en tant que syndicat, des signes clairs de notre position en faveur de la solidarité et contre toute forme de haine.

La haine peut s'exprimer de diverses manières: on s'imagine une face hideuse qui fait peur... on la voit sur le visage de ces personnes qui haïssent. Et lorsque ces gens dénigrent tout ce qui leur est étranger, nos collègues qui ont une autre

couleur de cheveux ou de peau, qui n'ont pas la «bonne» croyance ou qui partagent une tendance particulière, c'est à chacun-e d'entre nous qu'ils s'en prennent. Ils s'attaquent à la solidarité. La haine et le dénigrement sont tout sauf solidaires. Ils divisent et suscitent la violence. Mais nous, les syndicats, défendons le contraire: nous nous engageons pour la solidarité, l'égalité des droits, la démocratie, la paix, et le respect.

Nous voulons du respect pour nos collègues qui œuvrent dans les bus, les trams, les bateaux, les aéroports et les trains pour transporter et accompagner de manière fiable et sûre les voyageurs et les marchandises d'un point A à un point B. Pour cette raison, au-delà de promouvoir la solidarité plutôt que la haine, nous clamons: «Stop violence, plus de respect pour le personnel des transports publics!»

Stop violence

Le SEV lance sa propre campagne pour davantage de respect pour le personnel.

3

BAR CFF

La nouvelle philosophie de répartition nécessite l'approbation de la base.

5

Navigation

Avis de tempête à la LNM et ère de changement à la CGN.

7

E-Voting CoPe dès le 22.4.

Les élections pour certains sièges vacants dans les commissions du personnel des CFF et de CFF Cargo ont fait un pas en avant: après que les personnes intéressées ont pu s'annoncer jusqu'au 11 mars, on sait maintenant qui a été élu « tranquille-ment » et où auront lieu les élections écrites. Dès le 18 avril, une liste des élus et des candidats soutenus par le SEV lors des élections écrites sera disponible sur sev-online.ch. Dès le 22 avril, toutes les personnes ayant le droit de vote recevront un e-mail des CFF avec leurs données d'accès personnelles pour l'e-voting. Le SEV lance un appel aux membres ayant le droit de vote: Participez et élisez les candidates SEV!

1^{er} Mai romand

Comme nous bouclons très tôt cette année, nous avons reçu en extremis certaines infos.

GENÈVE (1.5.) - Rassemblement devant la Pierre du 9 novembre à 11h, parvis Uni-Mail. Paroles. 13h: Rejoins ton tronçon préféré au Cortège qui partira à 13h30 (Blvd James-Fazy). 16h à 20h: Fête des travailleurs-euses aux Bastions, prises de paroles.

LAUSANNE (1.5.) 17h, rassemblement à la place du Château et discours d'ouverture. 17h30: départ du cortège. 18h30: Casino de Montbenon: repas-bar.

VALLEE DE JOUX > LE SENTIER (1.5.) Rassemblement à partir de 11h30, Cantine du Solliat, Ch. Chez-la-Tante 4, Le Sentier. Avec la participation de Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse, conseiller aux Etats (PS / VD). Animation musicale, saucisses et salades offertes

YVERDON-LES-BAINS (30.4.) 17h: début de la manifestation (Pl. Pestalozzi). 18h15: Partie officielle (discours, animation et musique et repas. 20h: Conférence-débat: travail et droits des migrant-es, aux Caves du Château, Yverdon-les-Bains.



Infos: www.1er-mai.ch

Féminicides

13^e féminicide en Suisse en 2025. Une femme a été tuée à Münchwilen (TG). Elle avait 47 ans, habitait un quartier tranquille et était conductrice de bus scolaire. Elle avait deux enfants. Toutes nos pensées à ses proches. Ne fermons pas les yeux.



Alessandro Pelizzari, chercheur en sciences sociales et syndicaliste de longue date, s'engage pour une société ouverte sur le monde.

INTERVIEW 1^{ER} MAI

« Les syndicats doivent prendre position »

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Les forces populistes de droite deviennent de plus en plus puissantes dans le monde entier. Elles exigent un durcissement du droit d'asile et trouvent que l'immigration est une menace pour leurs nations. En Suisse aussi, la migration fait constamment l'objet de débats politiques. Alessandro Pelizzari, spécialiste en sciences sociales et directeur de la Haute École de travail social et de la santé à Lausanne (HETSL), démontre pourquoi la Suisse a besoin de la migration et quel rôle le syndicat du futur pourrait jouer.

Alessandro Pelizzari, pendant des années, les salarié-es issu-es de la migration ont contribué à la prospérité et la croissance économique en Suisse. Et c'est encore le cas aujourd'hui: dans les transports publics également environ un tiers des travailleurs et travailleuses sont d'origine étrangère. Toutefois, ils se heurtent parfois à un climat hostile. Comment expliquer cela ?

C'est une situation paradoxale, mais ce n'est pas nouveau. D'une part, la Suisse est naturellement un pays d'immigration et de nombreuses branches s'effondreraient sans la main-d'œuvre étrangère. Mais en dehors du marché de l'emploi, la Suisse est tributaire de la migration. Notre culture, notre gastronomie ainsi que le sport dépendent de compétences provenant de l'étranger. Nous nous permettons de le relever sans cesse – la migration est quelque chose de positif. Elle a permis à la Suisse d'avancer dans le domaine de la politique syndicale; grâce aux migrants et aux migrantes, les syndicats sont devenus plus progressistes.

D'autre part, la migration est constamment manipulée par le pouvoir politique et cela crée des tensions sociales. Il y a une volonté politique également d'organiser le marché du travail et l'État social de manière que les personnes avec ou sans parcours de migration entrent inévitablement en concurrence.

Le dumping salarial se rencontre là où on n'endigue pas les employeurs avec des mesures de protection efficaces. Il est aussi important de relever que la migration n'est pas responsable du chômage: en général, la main-d'œuvre se déplace là où on a besoin d'elle et où on manque de personnel qualifié.

Trump s'en prend massivement aux immigrés et en Allemagne l'AfD veut expulser les personnes issues de la migration. En Suisse, l'UDC a lancé l'initiative populaire « Pas de Suisse à 10 millions ! » Les États veulent-ils vraiment renoncer aux migrant-es ?

Une forte propagande hypocrite est en jeu. Sur le fond, Trump, l'AfD et l'UDC également savent bien que le marché du travail a besoin de la migration. Ils ne veulent cependant pas de migrant-es qui ont des droits. On peut expulser brutalement des personnes, mais on ne peut pas fermer les frontières. En principe, les partis d'extrême droite n'ont rien contre les sans-papiers pour autant qu'ils travaillent, se taisent et ne se fassent pas remarquer autrement.

Pourquoi cette hostilité ?

D'une part, parce que les gens de droite, avec leur rhétorique agressive, rendent les migrant-es effectivement encore plus vulnérables, en influençant le climat dans la société et finalement aussi la politique. L'UDC n'a pas beaucoup d'initiatives qui aboutissent, mais la question de la migration et surtout la politique d'asile s'est constamment détériorée, et ils y ont contribué. Le taux d'immigration n'a pas du tout été régulé et la protection des migrant-es s'est affaiblie. D'autre part, la droite réussit à se servir des migrant-es comme boucs émissaires pour les véritables pré-occupations des gens: ils seraient responsables de la perte du pouvoir d'achat, de la crise du logement et du démantèlement social, et non pas les fraudeurs riches ni les arnaqueurs.

Venons-en maintenant aux conditions de travail. Avec l'abolition du statut de saisonnier-ère et d'autres mesures politiques, les conditions pour les salarié-es issu-es de la migration se sont constamment améliorées. Où en sommes-nous aujourd'hui ?

L'introduction de la libre circulation des personnes a été effectivement un progrès énorme pour l'ensemble des migrant-es qui avaient le statut de saisonnier-ère. En effet, ce dernier les assujettissait à des conditions de travail précaires avec de bas salaires et peu de droits sociaux. La suppression de ce statut est d'ailleurs également l'œuvre des migrant-es qui ont poussé les syndicats à agir enfin dans les années 80. Avec les mesures d'accompagnement et la nouvelle protection salariale, les syndicats ont fait de grands pas en avant. Mais nous voyons aujourd'hui que cela ne suffit pas. La pression sur les salaires est forte

et, sans une amélioration des droits des salarié-es, ils ne vont pas s'en sortir. Il faut notamment une meilleure protection contre les licenciements pour les personnes dans l'entreprise qui se révoltent contre le dumping salarial. Dans les entreprises publiques encadrées par le SEV, cette problématique est certes moins actuelle. Mais en principe pour combattre les abus, des lois solides et des syndicats puissants sont indispensables.

Comment renforcer les syndicats ?

Il faut des syndicats qui sont capables de traiter les conflits de travail et qui ne s'engagent pas uniquement pour les conventions collectives de travail (CCT). La moitié de la population active n'est pas assujettie à une CCT. Pour elle, il faut des adaptations sur le plan législatif.

Les syndicats devraient-ils être plus actifs politiquement ?

Oui et même à double titre. Politiquement, signifie d'une part que les syndicats doivent intervenir davantage dans la législation. C'est ce qu'ils ont d'ailleurs toujours fait avec succès, si l'on pense à l'introduction des mesures d'accompagnement, à la votation remportée récemment pour une 13^e rente AVS ou aux salaires minimums en vigueur dans divers cantons. Mais il y a des sujets pour lesquels ils se montrent trop discrets, p. ex. la protection contre le licenciement mentionnée ci-dessus ou aussi la protection de la santé au travail. D'autre part, politiquement implique aussi qu'ils doivent clairement prendre position aujourd'hui contre toute forme d'exclusion et de racisme, vu l'avancée dangereuse de la droite. Les syndicats sont des lieux de solidarité qui réunissent autour d'une table des personnes ayant des positions politiques différentes et incitent à une compréhension mutuelle.

Solidarité au lieu de discrimination, c'est le slogan de cette année pour le 1^{er} Mai.

Je trouve cela très bien! Cela montre que nous devons unir nos forces contre toute forme d'inégalité et de discrimination.

Alessandro Pelizzari

Alessandro Pelizzari est fils d'immigrés italiens. Âgé de 50 ans, il est titulaire d'un doctorat en sociologie. De 2008 à 2020, il a été secrétaire régional chez Unia à Genève. Il est directeur de l'HETSL depuis 2020.



SÉCURITÉ DU PERSONNEL

La violence n'est pas un titre de transport

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

C'est un thème important dans les sous-fédérations et sections SEV, mais aussi dans les entreprises de transport : chaque jour, des collègues sont agressés dans l'exercice de leur fonction, souvent verbalement, parfois aussi physiquement. Les chiffres officiels de l'Office fédéral de la statistique le confirment. Afin de sensibiliser sur ce sujet, le SEV a lancé une large campagne pour davantage de sécurité et de respect envers le personnel des transports.

L'automne dernier, les CFF ont fait savoir qu'ils enregistraient chaque jour quelque dix agressions envers leur personnel. Les chiffres officiels de l'Office fédéral de la statistique (OFS) montrent que les plaintes pour cause de violence et menaces à l'encontre des autorités et des fonctionnaires ont augmenté durant les dernières années, en particulier pendant la pandémie de coronavirus, ce qui peut être imputé en particulier au port du masque obligatoire.

Il s'agit d'un fait avéré : le personnel des entreprises de transports publics est de plus en plus confronté à la violence et aux agressions. Le SEV a connaissance de nombreux collègues

qui, durant leur travail, ont été agressés verbalement ou physiquement. Leur sécurité est un thème de grande importance pour le SEV. Beaucoup d'entreprises de transport font état de difficultés pour trouver des solutions effectives. Pour cette raison, par cette campagne le SEV veut sensibiliser et mettre le doigt sur cette problématique.

La violence est un délit poursuivi d'office

Le SEV s'engage avec des mesures ciblées pour que la violence dans les transports publics devienne visible et que tous, aussi bien les entreprises de transport que le public, la clientèle des transports publics, le personnel, les corps de police, les groupements de fans et en particulier les autorités politiques soient sensibilisés à ce propos. Parce qu'une conscience publique étendue peut contribuer à donner véritablement plus de poids à ce thème et à faciliter les recherches de solutions.

Dans cette prise de conscience, il s'agit de comprendre que celui ou celle qui, par exemple, agresse un assistant clientèle ou une mécanicienne de locs est punissable. La campagne de sécurité du SEV veut mettre l'accent sur le fait qu'une agression envers le personnel des transports constitue un délit poursuivi d'office. C'est ce que stipule l'article 59 de la Loi sur le trans-



Nouvelles cartes d'urgence SEV au format carte de crédit.

port de voyageurs. Une première impulsion a été donnée par la « Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics » (Charte contre la violence) qui a vu le jour en l'an 2000. Elle a été signée par de nombreuses entreprises de transports dans toute la Suisse et doit être renouvelée cette année, pour ses 25 ans.

Carte en cas d'urgence

Pour pouvoir réagir rapidement et correctement en cas de problème, le SEV a produit des cartes pour les cas d'urgence dans les trois langues nationales. Ces cartes contiennent des informations importantes sur la manière de procéder en cas d'agression ainsi qu'un code QR qui dirige vers des instructions détaillées sur le site internet du SEV. Le SEV va distribuer ces cartes lors des visites en surface, des assemblées et manifestations. Elles peuvent être également commandées gratuitement à : drucker@sev-online.ch (nombre minimum : 25 pièces).

Actions et manifestations

Le congrès SEV de cette année se préoccupe entre autres du thème de la sécurité pour le personnel des transports. Lors d'une discussion de podium, ce thème sera abordé sous différents angles. Le SEV va distribuer lors du congrès, en plus des cartes en cas d'urgence, du matériel de

campagne tel que des bracelets et des badges.

Lors de la journée d'action annuelle du 3 septembre, le SEV prévoit diverses actions (de distribution) dans diverses régions de Suisse. De plus amples informations suivront.

Une série qui paraîtra dans le *Journal SEV* sur les différents aspects du thème (par exemple avec les initiateurs de la Charte contre la violence et la participation de nos membres) accompagnera la campagne sur la sécurité.

Campagne sur la sécurité : dates importantes

Avec sa campagne sur la sécurité, le SEV pose un jalon important contre la violence et pour davantage de respect dans les transports publics. Les manifestations suivantes sont pour l'instant prévues :

13 juin (2^e jour du congrès) : discussion de podium sur le thème de la sécurité au Kursaal à Berne.

3 septembre : journée d'action annuelle « Stop violence – davantage de respect pour le personnel » dans diverses régions de Suisse.

25 novembre : célébration des 25 ans de la Charte contre la violence et renouvellement.



Les commissions de la sécurité sociale des Etats ont corrigé la proposition inéquitable du Conseil fédéral concernant le financement de l'AVS : La CSSS-CE rejette une réduction de la contribution de la Confédération à l'AVS. Au lieu d'une augmentation unilatérale de la TVA, elle se prononce pour un financement mixte solide, solidaire et ménageant le pouvoir d'achat de la 13^e rente AVS. Selon l'USS, des cotisations salariales plus élevées seront plus indolores pour la population qu'une hausse de la TVA.



Les augmentations des droits de douane annoncées par Donald Trump menacent l'économie mondiale. Elles pourraient conduire à une récession. Depuis cette annonce, les marchés financiers font du yoyo, avec de possibles conséquences négatives pour les caisses de pension. L'USS demande au Conseil fédéral de s'engager, avec l'UE, en faveur d'une politique commerciale équitable et coopérative. Elle demande à la Banque nationale suisse de laisser le franc se déprécier.



En 2024, les syndicats se sont battus avec succès pour l'introduction de la 13^e rente AVS.

MATTHIAS HARTWICH répond

135 ans de lutte pour la journée de huit heures

Le 1^{er} Mai, les syndicats célèbrent la Journée internationale des travailleurs. Pourquoi descendons-nous dans la rue ?

En 1890, à cette date les syndicats du monde entier sont descendus pour la première fois dans la rue. À cette époque les manifestations, les grèves et l'opposition comportaient toutes sortes de dangers. L'objectif était alors (et c'est encore le cas aujourd'hui) d'obtenir la journée généralisée de huit heures pour toutes celles et ceux qui doivent vivre de leur labeur. L'idée était de partager la journée en huit heures de travail, de temps libre et de repos. La Deuxième Internationale a lancé en 1889 le premier appel à la journée internationale des travailleurs. Les revendications d'alors étaient de pouvoir vivre dans la dignité et d'obtenir des conditions de travail décentes. Elles sont restées les mêmes aujourd'hui. Cette quête n'est jamais terminée, c'est pourquoi nous descendons à nouveau dans la rue en 2025.

Un peu d'histoire : en 1856 déjà, en Australie les travailleurs-euses ont fait grève pour réclamer la journée de huit heures. En 1886, les États-Unis ont lancé un appel à la grève généralisée le 1^{er} mai. Du 1^{er} au 3 mai 1886, de nombreux travailleurs-euses ont fait la grève à Chicago. Le 3 mai au soir, la police a tiré dans la foule des manifestantes et deux travailleurs sont morts. Le lendemain, ont eu lieu des affrontements. En souvenir de ces « émeutes de Haymarket », la Deuxième Internationale a proclamé en 1889 le 1^{er} Mai « Journée de lutte ouvrière ».

Depuis 1890, les syndicats descendent ainsi dans la rue le 1^{er} Mai – et ils continueront de le faire. Depuis 1919, le principe de la journée générale de huit heures est inscrit dans la première convention de l'Organisation internationale du travail à Genève. Ce n'est pas encore partout une réalité, donc la lutte continue.

Matthias Hartwich est président SEV. As-tu une question à lui adresser, ou au SEV? Écris-nous à journal@sev-online.ch.

ANGLE DROIT

Droit aux vacances en cas de congé

Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Lorsque les rapports de travail prennent fin, la question suivante se pose fréquemment : que se passe-t-il avec le solde de vacances restant ? Les employeurs et les salariés ne sont pas toujours d'accord, notamment lorsqu'il s'agit de libération. Un exemple récent l'illustre.

Le cas : licenciement et libération de l'obligation de travailler

Les rapports de travail d'une salariée ont été résiliés par son employeur selon la procédure ordinaire. Elle a été libérée de ses obligations sur-le-champ pendant son délai de résiliation d'un mois. Avant son licenciement, elle avait encore un solde de vacances de 2 semaines (10 jours de travail). Son employeur a prétendu que toutes les vacances étaient automatiquement compensées en cas de libération et qu'aucun versement additionnel n'était nécessaire. Est-ce bien le cas ?

Bases légales : la règle des 1/3 du Tribunal fédéral

Les salarié-es dont les rapports de travail ont été résiliés sont libéré-es de leur obligation de fournir des prestations, mais sont en même temps confronté-es à la pression pour chercher un nouvel emploi. Il va sans dire que prendre des vacances entrave la recherche d'emploi. Vu

cet état de fait, une pratique s'est établie dans la jurisprudence selon laquelle un 1/3 du temps de libération peut être utilisé comme vacances et donc pris en compte. Mais les circonstances doivent être examinées au cas par cas.

La règle est donc la suivante :

- Pour une libération de trois mois, 21,75 jours sont comptabilisés comme vacances (ceci correspondant à la moyenne de jours de travail par mois).
- Et pour une libération d'un mois, il s'agirait d'environ 7,25 jours.

Application au cas actuel

Étant donné que dans notre cas la salariée a été libérée pendant un mois et n'a ainsi pas dû fournir de prestations de travail, selon la règle générale son employeur peut déduire un tiers de cette période (soit 7,25 jours) de son crédit de vacances. Ce dernier étant de 10 jours ouvrables, le solde de 2,75 jours doit lui être compensé financièrement.

En résumé : la libération ne remplace que partiellement les vacances

Les salarié-es dont les rapports de travail ont été résiliés devraient faire attention à leur solde de vacances. La règle empirique de 1/3 fournit une orientation. Cependant, des différences sont possibles selon chaque situation et en fin de compte, c'est toujours le cas particulier qui est déterminant. Le team d'assistance judiciaire SEV est à votre disposition pour tout renseignement.

FORFAITS JOURNALIERS

CFF Cargo doit traiter pareil tous les mécanos de locs

Markus Fischer. Chez CFF Cargo, la tradition veut que les mécanicien-nes de locs B reçoivent automatiquement pour chaque jour d'intervention un forfait journalier, actuellement de 19 francs, parce qu'ils ne peuvent généralement pas manger sur le lieu de leur dépôt. Les autres catégories de personnel des locs par contre n'ont jusqu'ici pas bénéficié d'un forfait journalier car elles ne se trouvaient jamais très loin de leur gare de départ et devaient rarement manger à l'extérieur.

Cependant aujourd'hui, le personnel des locs B doit très souvent assurer des tours de B100 car il manque du personnel B100. Or il arrive fréquemment que les B100 ne puissent pas manger dans leur dépôt. Ainsi, aujourd'hui, les mécanicien-nes de locs B et B100 effectuent des tours similaires, c'est ce que constate le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn. « Beaucoup de B100 trouvent injuste qu'ils ne reçoivent pas automatiquement un forfait

journalier de 19 francs, même s'ils peuvent se faire rembourser un repas pris à l'extérieur sur présentation d'une quittance, jusqu'à concurrence de 20 francs » précise Philipp Hadorn. « Ce n'est pas tout à fait la même chose ! Cette différence de traitement va à l'encontre du credo officiel de l'entreprise qui dit qu'avec les nouveaux profils professionnels, toutes les catégories de personnel des locs de CFF Cargo sont de véritables mécanicien-nes de locs. »

Pour cette raison, les mécanicien-nes B100 de CFF Cargo ont exigé, lors de la journée des B100 de l'année dernière à Olten et également lors d'autres assemblées, la suppression de cette différence au niveau des forfaits journaliers, et le SEV a reçu mandat d'intervenir auprès de la direction de CFF Cargo. C'est ce qu'a fait Philipp Hadorn et le 16 avril, soit après le délai rédactionnel, il rencontre avec une délégation du SEV les responsables de CFF Cargo pour une première négociation à ce sujet.

COMITÉ CENTRAL BLS

Futur en discussion



Le comité central BLS s'est réuni le 1^{er} avril à l'hôtel Bern à Berne. L'invité, le député socialiste bernois David Stampfli, a défendu les transports publics. Il veut aussi une offre de RER de nuit dans le canton. Sur ce sujet, la LPV et la VPT BLS ont de grandes réserves, pour des raisons de sécurité et de surcharge de travail. On a aussi discuté sur le système salarial BLS.

ELVETINO

La pétition produit son effet



Eva Schmid. Après la décision abrupte d'Elvetino de mettre un terme au système de primes liées au chiffre d'affaires des ventes et de ne pas le remplacer, le SEV a remis le 25 mars dernier à la direction d'Elvetino devant le Westlink à Atlatstatten une pétition munie de 200 signatures de collaborateurs-trices. Les revendications sont les suivantes : conserver le système existant jusqu'à l'introduction d'une nouvelle réglementation et verser au personnel les primes impayées

avec effet rétroactif.

Avec la suppression de cette prime Elvetino économise 16 000 francs par mois, sur le dos de ses employé-es. La remise de la pétition avec l'appui des membres SEV venus en force a produit son effet : voici maintenant qu'Elvetino se montre prête à entamer des négociations avec le SEV au sujet d'un nouveau système de primes et du versement rétroactif des primes impayées. Affaire à suivre.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

Le Syndicat du personnel des transports SEV, qui compte environ 36 000 membres, recherche pour le 1^{er} juillet 2025 ou pour une date à convenir un-e

spécialiste de la communication à 60 %

Etes-vous prêt-e à susciter l'enthousiasme grâce à vos talents linguistiques et à votre créativité ?

- Vous avez de très bonnes aptitudes pour les langues et la rédaction de textes convaincants.
- Vous savez produire des vidéos courtes et percutantes ainsi que de belles photos.
- Vous disposez de plusieurs années d'expérience dans le journalisme ou dans une entreprise de communication.
- Vous vous y connaissez aussi bien en médias analogiques que numériques.
- Vous êtes motivé-e à participer activement au bien-être du personnel des transports.

Etes-vous en mesure d'assumer ces tâches ?

- Présenter efficacement dans les médias les thèmes syndicaux et de politique des transports en défendant le point de vue du SEV.
- Produire toutes les trois semaines un journal pour les membres et régulièrement des newsletters.
- Administrer et développer un site internet conséquent et animer divers canaux dans les réseaux sociaux.

Avez-vous envie de travailler au SEV ?

- Votre lieu de travail principal se trouve à Berne.
- Étant donné que vous serez amené-e à voyager dans toute la Suisse, vous pouvez vous exprimer sans problème, aussi bien par oral que par écrit, en allemand et en français.
- Nous proposons un travail varié et dynamique, cela peut parfois arriver que vous soyez sollicité-e le soir ou le week-end.
- Un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes vous attendent.

Avons-nous éveillé votre intérêt ?

Michael Spahr, responsable de la communication, se tient volontiers à disposition au 076 361 93 41 pour tous renseignements.

Faites parvenir votre dossier de candidature complet par voie électronique à Angela Meili, responsable du personnel, angela.meili@sev-online.ch ou contactez-la par téléphone au 031 357 57 57.

Pour de plus amples informations à notre sujet: www.sev-online.ch

NÉGOCIATIONS BAR – CFF

La nouvelle philosophie de répartition nécessite l'approbation de la base

SEV-Info du 28 mars
rene.zuercher@sev-online.ch

Les CFF veulent donner une nouvelle base aux BAR avec une toute nouvelle philosophie de répartition. Cela va clairement au-delà du mandat de négociation actuel de la délégation SEV, qui ne prévoit qu'un développement des BAR existantes. Ainsi, la délégation SEV a besoin d'un nouveau mandat de négociation de la part des sous-fédérations concernées LPV, RPV et ZPV afin de pouvoir poursuivre les négociations de manière ouverte aux résultats.

Le 14 mars, un nouvel échange sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) de la production ferroviaire à la division Production Voyageurs a eu lieu entre les CFF et la communauté de négociations (CN) composée du SEV, du VSLF, de l'ACTP et de transair (et à nouveau le 31 mars). Sur la base des revendications des deux parties, des paquets ont été ficelés sur les divers thèmes. Ces paquets devront être examinés par des groupes de travail communs avant l'ouverture des négociations proprement dites le 5 mai, dans le but d'y amener des ébauches de solutions.

Les CFF proposent un tout nouveau concept et déposent des revendications maximales

Les revendications des CFF se basent sur une philosophie de répartition fondamentalement nouvelle qui, au lieu d'organiser comme jusqu'ici des tours de service et des rotations, prévoit des répartitions annuelles individuelles composées de périodes et de plages horaires avec des heures flexibles de début et de fin, ainsi que des contenus variables dans les tours. Le tout devra être compatible avec la « planification intégrée de la pro-

duction » (IPP), dont l'introduction est prévue au changement d'horaire en décembre 2027.

Concrètement, la délégation de négociation des CFF parle d'une répartition annuelle contenant au lieu des tours de service, des périodes de douze heures au maximum. Lors de la répartition hebdomadaire – donc pour la planification continue, au plus tard vingt-huit jours à l'avance – ces périodes sont ensuite remplacées par des tours de service. Les CFF souhaitent introduire en outre dans la répartition hebdomadaire, avant le début et la fin du travail pour chaque tour de service, une part flexible de 60 minutes avant et après le tour. Et c'est seulement deux jours à l'avance dès 16 heures que la durée et le contenu du tour de service deviennent définitifs.

Il semble tout à fait absurde que les CFF, qui se félicitent d'être progressistes et soulignent le besoin du personnel de pouvoir planifier et fiabiliser la répartition des tours, présentent de telles exigences. Nous considérons qu'il s'agit là d'une position extrême et que les CFF devront se rapprocher des revendications du personnel. Bien que la délégation de négociation estime que cette approche ne permet pas d'atteindre l'objectif fixé, elle est néanmoins disposée à poursuivre les négociations et à élaborer des modalités qui soient acceptables pour le personnel et qui couvrent un éventail de besoins aussi large que possible.

Le SEV ne voit pas forcément que négativement un changement dans la philosophie de répartition. Cependant la manière d'en définir les paramètres est extrêmement importante, s'agissant, par exemple, de la longueur des périodes, de la part de flexibilité et de son indemnisation.

En contrepartie, la CN attend des CFF qu'ils entrent en matière concernant la revendication légitime du personnel d'avoir des majorations de temps les samedis, et des majorations de temps



Le personnel de nettoyage des trains fait partie des quatre catégories professionnelles dont les BAR sont actuellement négociées avec les CFF – à côté des assistant-es clientèle, du personnel des locomotives (photo) et du personnel de la manœuvre.

plus élevées les dimanches et pour le travail de nuit. Il est également urgent d'améliorer les réglementations relatives aux pauses en ce qui concerne leur fiabilité et l'infrastructure minimale nécessaire, y compris pour les interruptions de travail.

Les sous-fédérations doivent examiner un nouveau mandat de négociation

Le mandat de négociation donné à la délégation SEV se base sur un renouvellement des BAR existants, cependant les CFF veulent révolutionner complètement les BAR avec une toute nouvelle philosophie de répartition. Afin de pouvoir poursuivre les négociations de manière ouverte, la délégation SEV a donc besoin de modifier son mandat. En clair, les sous-fédérations SEV concernées doivent lui donner un nouveau man-

dat de négociation. En effet, une philosophie de répartition complètement nouvelle telle qu'elle est souhaitée par les CFF dépasse clairement le mandat octroyé et ce concept doit d'abord faire l'objet d'une discussion de fond auprès de la base du SEV, qui devra bien sûr donner son accord.

La sous-fédération LPV va thématiser une adaptation du mandat dans le cadre d'une séance extraordinaire du ressort P le 23 avril prochain. La sous-fédération ZPV ne prend actuellement pas part aux négociations selon une décision de son comité central, mais malgré tout, elle se penchera également le 23 avril prochain, lors de sa séance de comité central, sur une adaptation du mandat de négociations ainsi que sur le retour de la ZPV. Les représentants Voyageurs de la sous-fédération RPV décideront d'une modification du mandat dans les jours à venir.

Commentaire

René Zürcher, secrétaire syndical SEV, responsable du dossier CFF Voyageurs. L'intention des CFF de négocier quatre BAR en même temps est une nouvelle procédure qui rend les discussions extrêmement difficiles. Les BAR actuelles se distinguent sur de nombreux points et les revendications sont également très différentes pour les quatre professions. Jusqu'à présent, nos revendications n'ont pas toujours été prises au sérieux et les discussions tournent en grande partie autour des exigences des CFF et du changement de philosophie de la répartition.

À cela s'ajoute la pression du temps des CFF, qui souhaitent conclure les quatre BAR d'ici au mois de juin et après seulement deux rondes de négociations. Il ne faut pas oublier que ce sont les CFF qui veulent des négociations maintenant et

qui attendent quelque chose de la part du personnel et de ses représentants pour pouvoir mettre en œuvre le futur programme de planification IVU selon leurs idées.

Même si nous avons déposé des revendications de notre côté, il n'y a pas d'urgence à nos yeux, et surtout pas pour des négociations pour quatre catégories professionnelles en même temps et sous une telle pression temporelle. De plus, certaines questions concernant le fonctionnement futur et les possibilités offertes par le programme IVU ne sont pas encore claires. Les CFF ne peuvent donc pas s'attendre à ce que nous signons un chèque en blanc.

Pour mener des négociations sérieuses dans le but d'obtenir un résultat satisfaisant, il est indispensable de prévoir plus de temps et - comme par le passé - de négocier chaque BAR séparément.

SWISS

Tours de nuit 5-5 et participation aux bénéf': solutions en cours

Markus Fischer. Comme nous l'avons déjà expliqué dans notre article du *Journal SEV* N°2/2025 du 14 février, Swiss doit trouver une nouvelle solution pour les tours de nuit 5-5 au service d'entretien des avions. Actuellement les mécanicien-nes concerné-es travaillent cinq nuits d'affilée durant dix heures consécutives chaque nuit, puis ont cinq jours de congé. Le modèle 5-5 convient aux collaborateurs-trices qui n'ont pas leur vie sociale en Suisse et les Suisses aussi ont choisi volontairement ce modèle de travail. Le problème est que le Secrétariat d'État à l'économie (SECO), pour des raisons de protection de la santé, a décidé de ne plus tolérer de manière générale que l'on travaille cinquante heures en l'espace de cinq jours. C'est pourquoi il ne pro-

longera plus l'autorisation exceptionnelle accordée à Swiss qui s'est terminée à fin 2024. Toutefois, celle-ci a été prolongée pour 2025 à titre d'exception. SEV-GATA, le secteur de l'aviation du syndicat SEV, s'est engagé pour cela aux côtés de Swiss.

Au début de l'année, 90 % du personnel concerné de l'aéroport de Zurich et 74 % de celui de Genève ont signé une pétition pour demander une nouvelle prolongation, et ils ont mandaté SEV-GATA pour intervenir auprès du SECO. C'est ce qu'a fait SEV-GATA et voici la réponse obtenue: « Actuellement le SECO ne veut pas tolérer cinq tours de dix heures mais par contre, cinq tours de neuf heures seraient envisageables », explique Philipp Hadorn, secrétaire syndical et président SEV-GATA.

Entretiens une discussion avec le SECO organisée par SEV-GATA a eu lieu, mais elle s'est déroulée après le délai rédactionnel.

On recherche maintenant des solutions dans le cadre de workshops avec Swiss mais la mission est difficile: le maintien du rythme 5-5 à la priorité absolue pour les personnes concernées, de même que le maintien du salaire. Comme elles doivent aujourd'hui déjà travailler huit jours supplémentaires par année en plus des tours de nuit pour atteindre le nombre d'heures dues, et vu que ces jours supplémentaires sont déjà durs à assumer et mal-aimés, cela ne constitue pas une option d'ajouter encore des jours supplémentaires. « Les majorations de temps peuvent représenter une solution, mais nous nous retrouvons tout

de même devant un casse-tête », explique Philipp Hadorn. « Ce qui est sûr, c'est que Swiss doit faire un pas dans notre direction vu le manque de personnel qualifié. »

Comme on peut le lire dans le *Journal SEV* N°4/2025 du 28 mars, le personnel au sol de Swiss reçoit cette année, avec tout juste 600 fr., une moins grande participation aux bénéfices par rapport aux plus de 2500 fr. reçus l'année passée, bien que le bénéfice de l'entreprise soit en 2024, avec 684 millions, juste un peu en-dessous de celui de l'année précédente, qui était de 718 millions. SEV-GATA a demandé dès lors à Swiss une participation aux bénéfices « adaptée et plausible » pour 2024, ainsi qu'une rapide adaptation de la réglementation dans la CCT.

Dans sa réponse, Swiss explique que les objectifs déterminants ont été fixés en grande partie par le groupe Lufthansa et qu'ils étaient « ambiteux », et que « des facteurs tels que les retards de livraison des avions, les crises géopolitiques et les grèves » ont influencé la réalisation de ces objectifs. Cependant les modalités étant réglées dans l'article 32 de la CCT pour le personnel au sol de Swiss, il n'y a aucune raison de corriger le montant versé.

« Il est maintenant impératif que Swiss, qui est tout de même la vache à lait du groupe Lufthansa, s'impose avec SEV-GATA face à Francfort et accorde une participation appropriée à celles et ceux qui ont amplement contribué à ce résultat », conclut Philipp Hadorn.



COMITÉ CENTRAL TS

« Rester vigilant »



Un TGV Lyria qui relie la Suisse à Paris (photo prétéxte).

Service de presse TS. Le comité central (CC) s'est réuni en séance le 14 mars 2025 à Olten. Les thèmes principaux étaient les préparatifs de l'assemblée des délégués TS et du congrès SEV, ainsi que l'acquisition de trains à grande vitesse pour le trafic voyageurs international.

Acquisition de trains à grande vitesse

Nous avons appris par les journaux et leur intranet que les CFF étudient la possibilité d'acquérir des trains à grande vitesse pour le trafic voyageurs international transfrontalier. Ils veulent développer leur offre dans ce domaine. Ils ont donc lancé le 12 mars 2025 un appel d'offres sur la plateforme d'acquisition Simap pour deux échanges d'informations afin de déterminer comment ils pourraient acquérir et entretenir ces trains. Concrètement, elle examine deux options : d'une part, l'achat avec contrat de service pour l'entretien des trains pendant quinze ans et, d'autre part, un contrat de leasing opérationnel de la même durée.

L'échange d'informations avec les fabricants de matériel roulant et les bailleurs potentiels doit avoir lieu en avril ou en mai 2025. Les résultats qui en découleront constitueront la base d'un éventuel appel d'offres, qui devrait avoir lieu en 2026.

Nous continuerons à suivre de près cette acquisition et nous sommes impatients de savoir laquelle des deux variantes sera finalement retenue. En principe, nous nous réjouissons d'une décision positive concernant l'acquisition de nouveaux véhicules, mais seulement si leur entretien dans nos usines et installations de service était aussi effectué de manière professionnelle par nos spécialistes de l'entretien.

Si la décision d'opter pour la variante du contrat de service de l'entretien par le constructeur devait être prise en considération, nous nous défendrions alors de manière conséquente et déterminée.

Nouvelle installation de service à Rorschach

Les 107 nouvelles rames de Turbo de type Flirt Evo seront désormais entretenues à Rorschach. La nouvelle installation de service est adaptée aux besoins des nouvelles rames Turbo et coûte environ 75 millions de francs. Elle déchargera à moyen terme l'installation existante à Oberwinterthur. Plus de 80 emplois seront créés. Jusqu'à la mise en service de la nouvelle halle de maintenance à Rorschach début 2030, les premiers Flirt Evo seront d'abord entretenus dans l'installation de service de Weinfelden.

La prochaine AD TS aura lieu le 11 juin 2025 à Stettlen.

Préparation de l'AD TS et du congrès SEV

Trente-trois collègues participeront à cette assemblée des délégués TS. Les éventuelles propositions pour l'AD doivent être envoyées par écrit au président central jusqu'au 23 avril.

Dix-neuf délégués TS participeront au congrès SEV des 12 et 13 juin 2025 au Kursaal à Berne. Le congrès discutera et déterminera les papiers de position qui définissent la politique du SEV pour les années jusqu'au prochain congrès en 2029.

Mutations et recrutement de membres

Le TS affiche actuellement un effectif de 2130 membres. En 2024, les régions TS ont réussi à recruter 197 nouveaux membres. Ce nombre représente un nouveau record de recrutement. Cette année encore, le SEV-TS participe aux manifestations publicitaires prévues. Jusqu'à la fin de l'année, il y aura en tout 15 manifestations. Sur les sites de l'usine d'Olten et d'Yverdon, ainsi que sur divers sites et installations de service (SA) comme Oberwinterthur, SA Muttentz, SA Bienne, SA Basel, SA Lucerne et à la gare de triage de Limmattal. Les manifestations publicitaires du SEV au Tessin sont encore en cours de planification et seront communiquées ultérieurement.

SOUS-FÉDÉRATION VPT

Secteur bus : santé et conditions de travail en souffrance

Ueli Müller. Le Comité central (CC) de la VPT s'est réuni les 18 et 19 mars.

La **succession de la vice-présidente SEV Valérie Boillat**, responsable de plus de 50 dossiers ETC, donne lieu à des discussions au CC. Une répartition de cette fonction entre deux personnes à temps partiel est considérée comme la meilleure solution.

Dans l'entreprise MBC, la **résistance s'organise** contre la déduction directe du salaire de la cotisation des membres SEV en raison de préoccupations liées à la protection des données. La VPT y voit une attaque contre le partenariat social.

Franziska Schneider, du service juridique SEV, explique la **problématique du maintien du salaire en cas de maladie et d'accident**, notamment en relation avec les allocations liées à la fonction. Le salaire de base doit être redéfini dans les conventions collectives de travail.

Le président de l'USS, **Pierre-Yves Maillard**, sera **l'invité de l'assemblée des délégués de la VPT** du 11 juin. Les thèmes abordés seront notamment le maintien du salaire en cas de maladie et d'accident ainsi que le slogan « Stop à la violence - Plus de respect pour la personne ».

Il y a vingt-cinq ans, plusieurs entreprises de Suisse romande ont signé la **Charte contre la violence** initiée par le GATU. Beaucoup d'autres ont suivi. En cette année d'anniversaire, un colloque aura lieu le 25.11.25 à Berne.

Le CC VPT discute du **nouveau règlement « AD SEV »** et décide de soumettre une proposition au congrès afin que l'AD SEV puisse à l'avenir décider des modifications des cotisations des membres.

De nombreuses interventions ont été faites sur le **thème Journées**

syndicales/minutes syndicales. La VPT continuera à se pencher sur la question de savoir si le travail bénévole effectué dans les comités et lors du recrutement des membres doit être rémunéré.

La branche des bus souffre des conséquences sur la santé des conditions de travail. La section VPT Sottoceneri propose d'étudier le **financement d'une retraite anticipée généralisée pour les chauffeurs* de bus.** Le CC VPT se prononce en faveur d'une proposition au congrès pour une retraite anticipée dans l'ensemble des transports publics.

La section VPT Services ferroviaires se bat contre les **mauvaises conditions de travail chez Elvetino, une filiale des CFF.** Des tours de service trop longs, le manque de salles de pause, les menaces de conséquences en cas de différences de caisse ont conduit à un manque de personnel. Des wagons-restaurants fermés et des collaborateurs inquiets en sont la conséquence. La VPT estime qu'il faut agir !

Le 11 septembre 2025, les retraités de la VPT pourront se réjouir d'une **excursion au Rigi**, financée par la sous-fédération et les sections.

Valérie Boillat est remerciée par les membres du CC VPT. Durant son (trop) court mandat, elle s'est occupée des changements de personnel au SEV, des problèmes internes à la section VPT TL (Lausanne) et de l'enquête sur la santé menée par Unisanté auprès du personnel des bus. C'est grâce à Valérie que Movendo propose depuis peu les cours de préparation à l'examen périodique de conduite du personnel des locomotives, très appréciés. Le CC VPT remercie Valérie et lui souhaite le meilleur sur le plan professionnel et privé.

SOUS-FÉDÉRATION PV, COMITÉ CENTRAL

Nouveau lieu de réu : Grolley



Discussion avec les présidents de section de la Suisse romande.

Alex Bringolf. Traditionnellement, la deuxième séance du CC a lieu en Suisse romande avec les présidents de section. Et pourtant, cette année, quelque chose était différent, le lieu de la réunion était désormais Grolley. Nous avons été bien accueillis à l'Auberge de la Gare et, après une brève visite des locaux, le CC et les présidents ont décidé que l'AD d'automne aurait lieu à Grolley.

En janvier, comme nous l'avions annoncé, nous, les retraité-e-s, avons reçu de la CP CFF une compensation unique du renchérissement. Les montants versés étaient tous différents, ce qui a suscité des discussions. Ceux qui ont pris leur retraite avec un taux de conversion élevé ont reçu moins d'argent que ceux qui ont pris leur retraite avec un taux de conversion plus bas. Les retraits du capital au lieu de la rente de la CP ont donné lieu à une autre discussion. Aujourd'hui, un retrait de 100% est possible. Pour les caisses de pension, cela peut être positif, les risques liés aux placements et à l'espérance de vie élevée disparaissent. En revanche, il y a moins de capital disponible à l'investissement pour obtenir des rendements élevés. Inversement, le versement peut être positif pour les retraité-es afin de réaliser un investissement ou de rembourser une hypothèque. Mais un autre danger réside dans l'abondance d'argent qui apparaît soudainement. Si quelqu'un ne sait pas le gérer, il n'y aura soudain plus rien. C'est la politique, et non le SEV, qui doit déterminer les conditions de retrait. Les caisses de pension peuvent ensuite le préciser

dans leurs règlements.

Les présidents des sections bilingues ont une autre préoccupation : leurs communiqués ne sont pas toujours publiés dans les deux éditions linguistiques, bien que les rapports soient envoyés aux rédactions en français et en allemand. D'autres fois, les rapports sont modifiés et/ou raccourcis dans une des langues. Le PC Roland Schwager prendra contact avec Michael Spahr à ce sujet.

Après l'envoi des cartes de membres, de nombreuses enveloppes sont retournées comme « non distribuables », les adresses sont incorrectes. Certains présidents de section déplorent que les modifications annoncées n'aient pas été mises à jour par le SEV. Pour d'autres changements, le SEV ne reçoit plus d'annonce de la part de la CP, puisque le capital a été retiré lors du départ à la retraite. Il y a encore un potentiel d'amélioration pour un nouveau système de gestion des membres.

Les préparatifs pour l'AD PV et le Congrès SEV du 11 au 13 juin sont en cours. Le caissier central demande d'inscrire rapidement les délégué-e-s. Les documents du Congrès peuvent être commandés sous forme numérique ou sous forme de classeur papier, à mentionner dans l'inscription.

Certains thèmes ont également été traités lors de la réunion du CC qui a suivi, ils sont inclus dans ce compte-rendu. À 16h30, le PC Roland Schwager a pu clore la discussion et la séance du CC en souhaitant un bon retour à tous.

LNM – NEUCHÂTEL ET MORAT

Grosse fatigue : employés « à bout »

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Avis de tempête à la LNM, la société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat. Rien ne va plus. Fatigué, surmené et à bout, le personnel navigant est en détresse. La flotte est en piteux état et les finances sont dans le rouge. La saison pourrait être en péril. Il y a urgence. Les dirigeants sont contestés. Malgré un « climat de peur », la solidarité s'organise. Des mesures sont annoncées.

« Je me sens épuisé, fatigué mentalement et physiquement », raconte un collègue de la société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat lors de l'assemblée générale du 27 mars des syndiqués SEV de la LNM. Comme lui, la quinzaine de membres présents partagent ce sentiment. Ils n'en peuvent plus. L'assemblée réunissait pratiquement tous les 18 syndiqués sur les 24 employés de la LNM. Elle a permis de mesurer à la fois le malaise qui règne dans l'entreprise et la très grande solidarité entre les collègues.

« J'en ai marre. Je suis à un stade où le matin, je me demande pour quelles raisons je me lève. J'ai l'impression de passer mon temps à prendre soin de mon outil de travail et demander de l'aide qui n'arrive pas. Pourquoi ? » demande un collègue. « Déçu et démotivé. J'adore ce travail avec une équipe de collègues formidables. Il y a toujours des problèmes avec la direction. On n'est pas écouté et on n'a pas confiance en nous », surrenchérit un troisième. De solides gaillards, la cinquantaine, fondent en larme.

Le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique, qui défend les intérêts du personnel depuis une dizaine d'années, confie : « Je n'ai jamais vu des employés dans un tel état de fatigue et une telle détresse » face à l'ampleur des travaux à réaliser pour remettre la flotte en état et face au manque de moyens à disposition. Concrètement, seuls trois bateaux sur sept seront en état de na-

viguer pour l'ouverture de la saison dans quinze jours, prévue durant le week-end de Pâques, a révélé à la RTS un employé averti de la compagnie. Signe parmi d'autres de cette crise à la LNM, les croisières hivernales prévues le samedi 5 avril ont été supprimées « pour des raisons d'exploitation ». Par ailleurs, compte tenu de l'état d'épuisement des équipages et de leur mobilisation au chantier naval, les collègues craignent un effet de cascade. « Si l'un de nous tombe malade, qui le remplacera ? Qui assurera les courses ? », s'interroge un technicien dans *Arclinfo*.

Le malaise du personnel n'est pas nouveau. Une partie des inquiétudes actuelles avaient été relayées par le SEV dans un courrier au conseil d'administration en mars 2024, puis en novembre de la même année. Le syndicat relatait l'inquiétude des employés quant à « l'état technique de certains bateaux » et demandait « davantage d'écoute » de la part de la direction afin de connaître les problèmes du personnel chargé de la maintenance de la flotte. Des réponses ont été apportées le 12 mars 2025, lors d'une réunion réunissant employés et direction. Elles n'ont pas convaincu, assure Jean-Pierre Etique. « La situation n'a guère évolué depuis un an. » Elle s'est même aggravée. Les absences maladie et accident se multiplient et concernent désormais un tiers du personnel navigant, des employés actifs notamment au chantier naval de la compagnie.

L'arrivée en janvier du nouveau directeur Peter Voets n'a rien arrangé. Le licenciement récent et la méthode sans préavis d'un cadre de l'entreprise a rompu le rapport de confiance. Le personnel syndiqué menace même de prendre des mesures si rien n'est fait pour améliorer rapidement les conditions de travail.

Après une semaine intense suite aux révélations des salarié-es et du SEV sur le malaise profond au sein de l'entreprise qui a été repris par une grande partie de la presse romande mais également alémanique et tessinoise, les respon-



La Beroche, en réparation, pourra-t-elle bientôt naviguer ? Face à la pression financière et d'un personnel en sous-effectif et épuisé, la direction suspend la rénovation très coûteuse du Fribourg.

sables de la Société de navigation se sont réunis en assemblée générale extraordinaire le 9 avril au soir à Neuchâtel. Outre la stabilisation financière de l'exploitation, la restauration de la confiance avec les employés a été définie comme une priorité pour la LNM. La création de trois postes de travail supplémentaires, le désamiantage des parties de la flotte et le déménagement de l'administration dans des locaux conformes aux normes actuelles ont été annoncés dans un communiqué diffusé le lendemain matin. Un suivi régulier de la situation a également été institué par le conseil d'administration.

Enfin, comme le réclamaient des salariés à bout et vu la perte annuelle d'environ 600 000 francs en 2024, la LNM a décidé de suspendre certains de ces projets d'investissement pour sa flotte. La rénovation du *Fribourg* est désormais en pause et le projet de nouveau bateau électrique LNM 500 sera réévalué.

« C'est quand même terrible d'en arriver là, après plus d'une année d'alerte restée vaine et une atteinte profonde dans la santé du personnel, pour que la direction et le CA prennent enfin des mesures de bon sens, notamment les engagements et la priorisation de la maintenance », indique Jean-Pierre Etique. Il s'étonne toutefois qu'une grande partie des mesures se résument à se conformer enfin à la législation. Le CA entend « restaurer un climat de travail sain et constructif. » Pour Etique, « cela ne se décrète pas, mais se construit sur le long terme. La confiance n'est pas encore restaurée avec le président qui a tardé à réagir et pourrait se trouver au centre d'un conflit d'intérêts concernant la rénovation du *Fribourg*. » « Ce que demande le personnel, résume-t-il, c'est du respect, de l'écoute et d'être partie prenante dans les décisions qui impliquent leur outil de travail. Et que l'on mette la priorité dans la formation de la relève. Il y a urgence. »



NAVIGATION

Ère de changement à la CGN

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Une ère de changement s'ouvre à la CGN. Le directeur va partir prochainement et le président de section VPT Lac-Léman devrait quitter ses fonctions dans une année. À l'unanimité, le personnel a voté le report d'une année des négociations relatives au renouvellement de la CCT-CGN et a mandaté le SEV pour une enquête de satisfaction.

Plus de 80 membres salarié-es de la CGN, la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, se sont réunis le 25 mars sur le bateau « La Suisse » au chantier naval d'Ouchy-Bellerive. Cette assemblée de printemps de la section VPT Lac-Léman très bien syndiquée a connu une belle participation.

Après divers points statutaires, l'assemblée a écouté avec attention le mot du président Lionel Simonin. Il a annoncé qu'il arrivait au terme de son mandat et qu'il ne pensait pas pour-



Le président de la section VPT-Lac Léman, Lionel Simonin (à gauche), et le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique (au centre) lors de l'AG SEV-CGN.

suivre à la présidence l'année prochaine. Une autre personne du comité va également arrêter. Pour préparer la suite et assurer la continuité, une personne a déjà été intégrée aux discussions. Il s'agit de Marc Gilléron.

Lionel Simonin a rendu compte des imperfections du nouveau système sa-

lariat NSR. Il y a des craintes qu'avec les différents changements, les nouvelles fonctions et les critères de promotion soient encore à clarifier et à analyser de façon précise. À cet effet, une séance avec les Ressources humaines de l'entreprise est attendue pour débattre de ces sujets.

Autre point fort de la soirée, la question de la CCT-CGN. Le président a indiqué que les négociations en vue de son renouvellement sont en cours. Toutefois, en raison du changement de direction, avec le départ en juin du directeur Pierre Imhof, c'est à l'unanimité que l'assemblée a voté leur report pour le 1^{er} janvier 2027 au plus tôt. Cela permettra d'attendre la nomination d'un-e directeur-trice d'exploitation et que la direction qui sera en fonction au moment de telles négociations ait eu le temps de « s'imprégner » de la culture de l'entreprise.

Les développements ces dernières années de la CGN ont aussi un impact sur les tournus. Cette compagnie a connu beaucoup de changements et d'évolutions. Ce n'est plus une simple entreprise touristique, mais de transport public comme les autres. Les attentes et l'engagement des collègues ont donc également changé. C'est pourquoi les tournus provoquent beaucoup de discussions et d'attentes différentes. Il a été décidé que ces sujets seront traités dans les groupements.

Dans son intervention, le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique a relayé la souffrance des salarié-es – en particulier non-navigant – qu'il a constatée. L'assemblée a unanimement mandaté le SEV pour faire une enquête de satisfaction du personnel dont l'anonymat sera strictement respecté. Les résultats seront présentés au personnel.

En conclusion, le représentant du personnel au CA, Stéphane Montanero, a rappelé la « nécessité de rattrapage » et indiqué l'annonce prochaine d'un « plan stratégique ambitieux. »



Sous-fédérations

16. 5.
MBC

Assemblée de printemps.

A 19h à la salle communale de Lussy-s/Morges. Merci de venir nombreux.

27. 5.
SEV-VPT-transN

Assemblée de printemps.

Elle aura lieu à l'Hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane 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, Maison fête des Vendanges, Hauterive.

Retraités·es

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 Walsler. 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 4 mai, 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.*

14. 5.
PV Fribourg

Sortie randonnée. Marche d'environ 4 km de Guin (Düdingen) à Garmiswil, en passant par les marais de Guin. Dîner à l'Auberge de Garmiswil (menu du jour et boissons à la charge des participants.) Cafés offerts par la section. On vous attend nombreux pour cette sortie ! Bonnes chaussures et vêtements adaptés à la météo nécessaires.

Inscriptions : Roland Julmy rjulmy@bluewin.ch 079 502 7211. Date limite d'inscription : lundi 12 mai. Horaires des trains à destination de Guin/Düdingen. Départ Payerne 08.46, changement à Fribourg (dp 09.42) Départ Fribourg 09.26 ou 09.42 Départ Bulle 08.50, sans changement Départ Romont 09.08, sans changement Retour individuel depuis l'arrêt de bus Düdingen Zelg, à environ 700m de l'auberge. Bus pour Guin/Düdingen toutes les 30 minutes puis train pour Fribourg. Au plaisir de vous revoir. Roland Julmy.

27. 5.
PV Genève

Sortie de section à Grangeneuve FR.

Cette année nous vous emmenons ou, pour certains, nous vous ramenons à l'Institut agricole de l'Etat de Fribourg pour des visites en petits groupes et un sympathique repas. Rendez-vous dès 8h15 dans le grand hall à Cornavin, pour un départ avec l'IC 1 à 8h35. Petite pause à Fribourg avant de continuer en bus vers Grangeneuve. Les groupes de visite seront formés à la sortie du bus. Vous munir de bonnes chaussures, terrains et sols naturels ! Après l'apéro, le repas sera servi au restaurant des élèves. Les personnes végétariennes ou à régime spécial prennent contact avec le président.

Pour le retour, les TPF ne peuvent réserver au bus de 16h28 prévu dans le programme, il est trop chargé en écoliers. Prévoyez de partir à 15h28 ou éventuellement à 16h01. Prix 60 fr/personne à verser avant le 22.5. *Le comité.*

18. 6.
PV Vaud

Tournois de pétanque.

Le comité de la section SEV PV Vaud organise son 4ème tournoi de pétanque en doublette (Mémorial René Guignet) le mercredi 18 juin 2025 au boulo-drome « Ça Marche » de Cossonay.

Ce tournoi est ouvert à toutes et tous les membres PV des sections romandes et il n'est pas nécessaire d'être un pro pour y participer. Les dames sont les bienvenues. Pour les joueuses et joueurs se déplaçant en transport public, une prise en charge est prévue à l'arrivée du funiculaire à Cossonay-Ville entre 09h15 et 9h30 et pour le retour en fin de journée. Le tournoi débutera à 09h45. Chaque équipe aura l'occasion de jouer au minimum 4 parties. Le montant de l'inscription, comprenant le concours, l'apéro et le repas de midi, sans les boissons est fixé à 30.- francs par personne. Paiement sur place.

Inscriptions des équipes est prévue jusqu'au mardi 10 juin 2025, par courriel à rolandbas-set1956@gmail.com ou par tél ou message sur WhatsApp au 079 223 21 08 en précisant, le nom et prénom des joueurs, un no de téléphone ou une adresse électronique, ainsi que si vous venez en transports publics. Avec cette activité, nous espérons éveiller votre intérêt et c'est avec plaisir que nous vous accueillerons par n'importe quel temps à Cossonay. Alors venez nombreux vous amuser et passer une bonne journée. *Les organisateurs.*

1^{er} Mai

30. 4.
Neuchâtel / Yverdon

NEUCHÂTEL 17h15 : Manifestation. Fontaine de la Justice, 18h15 : Le Balkkon, Neubourg 20. Concert du POP'chestra, tacos végé, grillades, apéro, stands politiques. **YVERDON** : page 2

1. 5.
Romandie (GE, FR, NE, VD, VS, JU)

FRIBOURG. Ne ratez pas notre stand SEV !

LE LOCLE. Manifestation à 14h Ancienne Poste, Marie-Anne-Calame 5. Dès 11h - restauration, bar, stands politiques, musique par Alexandre Cellier.

FLEURIER (NE). 11h Place de la Gare. Salle Unia en cas de mauvais temps. 11h - accueil et apéritif. 11h30 - partie officielle, discours. 12h15 - repas à prix libre. Animation musicale

Vaud (Lausanne, Vallée et Yverdon) : voir page 2. Genève, Fribourg, Jura et Valais: Infos non disponibles. Consultez: <https://1er-mai.ch>



Appel de l'USS, extrait: Dans le monde entier, l'extrême droite travaille main dans la main avec les milliardaires, les libertariens et les fondamentalistes de tous bords contre les gens qui vivent de leur travail et contre les progrès sociaux. La propagation d'un discours de haine contre les étrangers et les minorités permet de détourner l'attention des vrais problèmes et de refouler la question de la répartition des richesses, tandis que l'État et le droit du travail sont démantelés. En Suisse aussi, une grande partie de l'élite économique mise de plus en plus sur le nationalisme et la xénophobie. Les migrant·es sont désignés comme boucs émissaires. La politique d'asile est instru-

mentalisée. Pendant ce temps, aucune solution n'est jamais proposée aux problèmes concrets de la population tels que la perte du pouvoir d'achat et la hausse des loyers. Aujourd'hui, plus que jamais, le mouvement social et syndical doit s'affirmer face à l'alliance de l'extrême droite, des multinationales et des élites néolibérales. Notre cohésion et notre engagement pour le progrès social, pour une prospérité équitablement répartie, pour la justice et l'égalité constituent l'arme la plus puissante contre leurs attaques. C'est pourquoi les syndicats appellent à la résistance en cette journée internationale des droits des travailleuses et des travailleurs.

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: mutation@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 9 mai 2025.

Le délai pour les annonces est fixé au 28 avril à midi, celui de l'agenda au 29 avril à midi.

Bregy Marcel, 1953; Naters, PV Valais.

Gremaud Edith; 1937; veuve de Camille, Genève, PV Genève.

Joerg Roger; 1929; chef de magasin, Renens VD, PV Vaud.

Joly René; 1955; spécialiste RCP, Villeneuve VD, membre SEV externe.

Kobi André; 1932; Pully, PV Vaud.

Kramer Ulrich; 1944; Spezialmonteur, Laupen BE, PV Fribourg.

Laurent Ruth; 1929; veuve de Jean, Lausanne, PV Vaud.

Ramel Charles-Ami; 1935; Bulle, VPT MOB.

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

DÉCÈS

Agenda 5/25

FEMMES, SANTÉ ET TRAVAIL

Congé menstruel: l'idée progresse



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Véritable tabou dans le monde du travail, l'idée d'un congé menstruel pour les femmes qui souffrent de règles douloureuses, progresse en Suisse. Acceptée en Ville de Fribourg et déjà appliquée à Yverdon-les-Bains, cette nouveauté – pouvoir prendre jusqu'à trois jours de congé par mois, sans certificat médical – pourrait se généraliser. Dans le monde des transports publics, la volonté de mieux intégrer les femmes passe notamment par une meilleure prise en compte des problématiques de santé des femmes.

La ville de Fribourg va ajouter cet été le congé menstruel dans son règlement du personnel. Les employées pourront prendre jusqu'à trois jours de congé par mois, sans certificat médical, en cas de règles douloureuses, appelées aussi dysménorrhée. Avec ce nouveau droit communal, l'exécutif de la ville prévoit une confidentialité sur le motif des absences afin de ne pas stigmatiser les personnes concernées.

En juillet 2024, Yverdon-les-Bains (VD) a été la première ville suisse à appliquer un congé menstruel dans son règlement du personnel ré-

visé. En octobre 2024, le Conseil communal lausannois s'est prononcé en faveur d'un projet pilote en vue d'instaurer un congé menstruel en faveur des employées de l'administration qui ont des règles douloureuses. En ville de Zurich, un projet pilote permet depuis 2023 aux femmes employées par la municipalité qui souffrent de règles douloureuses « fortes » et « régulières » de s'absenter entre un et cinq jours par mois en continuant de toucher leur salaire. L'Espagne a été pionnière en la matière en Europe en 2023.

Règles : taboues et sous-estimées

C'est une très bonne nouvelle car les règles restent encore trop souvent un tabou dans la sphère publique. Le phénomène est encore largement sous-estimé dans l'activité professionnelle des femmes. « Il s'agit d'adapter le monde du travail, fait par les hommes pour les hommes, pour le rendre plus inclusif », note dans *Le Temps* Aline Bœuf, assistante doctorante à l'Université de Genève et autrice du livre *Briser le tabou des règles*. Si la question est pensée pour les collectivités publiques, elle pourrait bientôt prendre de l'importance dans les entreprises privées également. Selon Carmen Tanner, cosyndique d'Yverdon citée dans *La Liberté*: « Au moins un quart des femmes souffre de règles douloureuses. Il n'est pas normal que des milliers d'entre elles

soient contraintes d'absorber leur capital de congé-maladie pour un problème physiologique. Il est temps de déconstruire un tabou autour de la douleur. » Pour certaines femmes, des règles très abondantes ou douloureuses ont des répercussions importantes. C'est notamment le cas pour celles qui souffrent d'endométriose, maladie complexe, inflammatoire, fréquente, qui touche entre 10 et 15% des femmes qui ont leurs règles et qui doivent attendre sept ans, voire dix ans, en moyenne, pour avoir un diagnostic.

Du côté des opposant-es, on parle de protection des données et d'une stigmatisation supplémentaire des femmes. La question de la protection des données a été évoquée à Yverdon: « Le motif du congé n'est indiqué qu'aux ressources humaines, qui sont tenues au secret professionnel », précise Carmen Tanner. Avec le congé menstruel ne prend-on pas le risque de stigmatiser encore davantage les femmes à l'embauche et de créer un congé qu'elles n'oseraient de toute façon pas prendre? Audrey Petoud, conseillère communale PS à Lausanne, ne partage pas cette vision: « Certains employeurs demandent un certificat dès le premier jour. Et la discrimination à l'embauche existe déjà, il faut la combattre à la racine mais elle ne doit pas empêcher d'aller vers une société plus progressiste. » Par ailleurs, l'absence des hommes pour le service militaire et les

cours de répétition ne semblent ni les discriminer ni poser de problèmes insurmontables aux entreprises. Pour Aline Bœuf, « les spécificités physiques (et physiologiques) des femmes devront pourtant bien être prises en compte dans le cadre d'une discussion organisationnelle de santé globale, avec la garantie que les menstruations ne seront stigmatisées. »

Intégration des femmes et santé

Le congé menstruel n'est pas encore une revendication du SEV mais s'inscrit dans les réflexions pour une meilleure intégration des femmes dans la branche des transports qui passe notamment un engagement sur l'égalité salariale, l'infrastructures, le respect et la sécurité au travail, mais aussi une meilleure prise en compte des problématiques de santé des femmes: menstruation, ménopause, etc.

La question des 3M (menstruations, maternité et ménopause) sera discutée lors du prochain congrès féministe de l'USS du 21 au 22 novembre 2025. Ces trois particularités biologiques essentielles affectent la vie des femmes, peuvent poser des défis et susciter des besoins spécifiques sur le lieu de travail. Par exemple l'accès à des toilettes propres pendant les heures de travail. Les prochains mois devraient permettre d'approfondir la réflexion.



VU DU TRAIN

Philippe Pache

« Vu du train, le paysage défile et se défile sous nos yeux, comme un film en accéléré. Des maisons apparaissent furtivement, secrètement, et notre imagination foisonne et se bouscule dans nos envies d'en savoir plus sur les habitants de ces de-

meures entraperçues. Les arbres, les forêts nous offrent des tableaux fugitifs, des œuvres en mouvement. J'aime saisir ces instants dans ce mouvement dont la vitesse ne permet guère à notre mémoire d'en garder des souvenirs,

dans cette hâte se cristallise une image déjà évanouie à peine l'obturateur réouvert, prêt à accueillir notre regard pour de nouvelles rêveries... »

La marque de fabrique de ce grand photographe vaudois: le flou et l'onirique.

?

QUIZ

Es-tu
incollable?**1. Quand le 1^{er} mai a-t-il été célébré pour la première fois comme journée internationale des travailleurs ?**

- a. 1291.
- b. 1848.
- c. 1890.

2. Comment s'appelle le bateau de la LNM qui ne peut pas être rénové pour des raisons d'économie ?

- a. Morat.
- b. Neuchâtel.
- c. Fribourg.

3. Pourquoi le personnel d'Elvetino a-t-il lancé une pétition ?

- a. Parce que le système de primes pour le chiffre d'affaires a été supprimé sans être remplacé.
- b. C'est le résultat d'un week-end de team building à Grindelwald.
- c. Parce qu'ils demandent l'introduction de la semaine de quatre jours.

4. Quand aura lieu la journée d'action annuelle contre la violence ?

- a. 12 juin
- b. 3 septembre
- c. 23 décembre

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 29 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 d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N° 4/2025:

b/a/b/c

C'est **Jacques Leibzig**, Bonnefontaine, membre de la VPT tpf, qui remporte des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Massimo Brigatti,
assistant clientèle
CFF

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Des avions aux trains le pas est vite franchi... c'est ce que suggère le parcours de notre assistant clientèle des CFF. Il est satisfait de ce métier qui lui permet de rencontrer beaucoup de monde et grâce auquel il ne s'ennuie jamais. Toutefois il ne se serait jamais imaginé dans cette fonction il y a seulement quelques années de cela.

Massimo Brigatti est entré dans le monde des chemins de fer en 2012, « un peu par hasard », après avoir étudié la jurisprudence et accompli divers métiers, dont pilote de ligne et secouriste professionnel. Étant au chômage avec un enfant en bas âge, il a tout d'abord suivi la formation de chef du mouvement dans le cadre du programme de seconde formation des CFF et il a travaillé durant quelques années dans ce secteur, d'abord au Tessin puis à Göschenen, Erstfeld et enfin à la centrale de Pollegio. Puis, il y a quatre ans, il a décidé de changer pour devenir assistant clientèle.

Un métier jamais ennuyeux

« Je travaille toujours pour la même entreprise, mais, chef du mouvement ou assistant clientèle, ce sont deux métiers totalement différents et l'ambiance est aussi très différente »,

explique Massimo. Il nous confie qu'il se trouve bien plus à sa place dans son nouveau rôle : « C'est un travail passionnant et très diversifié qui me permet d'interagir avec plein de monde et d'utiliser aussi mes anciennes connaissances. » Ce qui lui plaît le plus dans cette fonction, c'est le contact avec la clientèle et le fait que chaque jour est unique : « Chaque fois que tu contrôles un billet, c'est une nouvelle histoire qui commence, et tu ne sais pas comment elle va se terminer... » Mais il mentionne aussi les aspects négatifs, soit avant tout à la violence et les agressions dont est victime le personnel des transports publics.

La problématique des agressions

Il nous explique que, sur le plan national, depuis le début de l'année, il y a déjà eu quelque 200 agressions envers les assistant-es clientèle et que cette problématique est connue. D'ailleurs les CFF ont lancé récemment une campagne de sensibilisation. Selon Massimo, le plus grand défi au quotidien est de réussir à compiler entre l'accueil et la gentillesse envers la clientèle et la gestion des situations qui risquent de dégénérer : « Parfois, nous devons faire comprendre que la gentillesse n'est pas une faiblesse. »

Pour sa part, il affirme n'avoir jamais eu peur, même s'il a parfois été confronté à des situations délicates : « Je ne fais pas ce métier depuis très longtemps, mais d'après ce que me disent mes collègues, il y avait autrefois plus de respect en-



VERONICA GALSTER

vers nous alors qu'aujourd'hui, les agressions verbales sont beaucoup plus fréquentes. Parfois, les gens ont du mal à comprendre que nous faisons simplement notre travail et que nous ne distribuons pas les amendes pour le plaisir. » Dans ce contexte, Massimo se montre critique à l'égard des CFF et estime que la décision de contrôler les ventes et d'infliger des amendes est contre-productive pour le personnel, qui se sent ainsi inutilement mis sous pression dans un contexte déjà critique, en raison des agressions, mais aussi du renouvellement des BAR. « La plupart des collègues travaillent dur et cette marge d'autonomie peut aider à faire le bon choix entre une médiation dont tout le monde ressort gagnant et une escalade inutile pouvant déboucher sur une agression. » Selon lui, le maintien de la situation actuelle serait un geste de reconnaissance pour le travail accompli ainsi qu'une marque de confiance.

L'engagement syndical

Aujourd'hui, Massimo est vice-président central de la sous-fédération ZPV et secrétaire de la section ZPV Ticino. Pour lui, l'appartenance à un syndicat était une évidence. Et quand il a rejoint les chemins de fer en 2012, au moment de choisir à quel syndicat adhérer, il n'a eu aucun doute : « Il est évident que plus un syndicat est représentatif, plus il est fort et donc plus sa voix en tant que partenaire social est importante et

écoutée. Le nombre de collègues représentés par le SEV aux CFF est bien plus élevé comparé aux autres syndicats, donc je n'ai pas hésité », nous explique-t-il. Aujourd'hui, il a décidé d'avoir un rôle actif au sein du syndicat : « Parce qu'à ce stade de ma vie, après avoir tant reçu des CFF et du SEV, j'estime qu'il est temps de donner, et je me suis donc mis à disposition. ». Massimo participe aux négociations sur le renouvellement des BAR : « Ce sont des négociations difficiles et cela représente une grande responsabilité. Je sens qu'il y a beaucoup d'attentes derrière moi, parce que nous sommes en train de poser les bases de notre environnement professionnel pour les années à venir. »

Durant son temps libre

En dehors du travail, Massimo, qui est marié et a deux enfants, aime jouer de la batterie : « C'est un moment de partage avec mon fils qui joue de la guitare électrique et cela me permet d'évacuer la tension ». En juin, ils se produiront lors de leur premier concert. Cela non plus il n'aurait jamais pensé le faire : « Je suis en général plutôt timide mais j'ai la volonté de sortir de ma zone de confort et de jouer en public. » Une fois par an, il prend le temps de faire un pèlerinage et part seul pour de longues marches introspectives, à la découverte de ses limites et des énergies inattendues qui lui permettent – parfois – de les dépasser.

«MUSÉE EN PLEIN AIR»

Bertschy

