



# SEV N°7

Le journal du Syndicat du personnel des transports



SEBASTIEN ANEX

VIOLENCE DANS LES TP

## Marre des agressions!

Éditorial de Patrick Kummer,  
vice-président SEV

▶ p. 2 et 5

Les agressions physiques et les insultes envers le personnel des locs et des trains accablent quotidiennement nos collègues. Depuis la crise du Covid, la violence verbale et physique envers le personnel des transports publics (TP) a sensiblement augmenté.

Il y a quelques semaines, plusieurs douzaines de jeunes ont commis des actes de vandalisme à quatre heures du matin dans un train dans le Bas-Valais. La mécanicienne de locs et l'unique assistante clientèle présente ont été livrées à elles-mêmes dans cette situation explosive. On peut remercier nos deux collègues qui, par leur réaction avisée, ont réussi à éviter que les choses ne dégénèrent cette nuit-là. De tels incidents amènent de la peur parmi le personnel et on le comprend!

Une mesure qui contribuerait sans aucun doute à augmenter le

sentiment de sécurité serait l'engagement de suffisamment de personnel d'accompagnement, dans les trains critiques, par exemple ceux qui circulent tard la nuit ou très tôt le matin durant le week-end. Un accompagnement à deux assistant-es clientèle est absolument nécessaire, sans exception! Pour cela, il faut augmenter les effectifs et avoir un personnel de réserve rémunéré pour pouvoir couvrir également les absences à court terme des collègues et garantir ainsi un accompagnement intégral.

Dans la police des transports, apparemment 220 policières et policiers ne suffisent pas à couvrir les engagements dans toute la Suisse et à assurer quotidiennement la présence et les interventions. Ici aussi, la solution réside dans une hausse des effectifs. Le scepticisme du SEV quant à la fermeture des sites de la police des transports de

Martigny et Neuchâtel s'est avéré tout à fait fondé. Au moins, le site de Martigny devrait être rouvert!

Non seulement les entreprises sont sollicitées, mais les corps de police cantonaux le sont également. Ils ne sont certes pas responsables des interventions dans les trains, mais pour tout ce qui se passe autour. Il n'est pas acceptable que des groupes de personnes manifestement agressives et fortement alcoolisées soient accompagnés dans les trains et qu'ensuite la police ne soit pas présente, comme cela s'est produit lors de l'incident susmentionné.

Les agressions envers le personnel et une tendance croissante à la violence sont des problèmes sociaux pour lesquels il n'y a pas de solution toute faite. Toutefois, il est possible de prendre des mesures. Cela doit être fait dès maintenant, de toute urgence!

### Journée Bus

Les conducteurs formulent des revendications pour améliorer leur santé

3

### PV, RPV, TS, ZPV

Les quatre sous-fédérations ont tenu leurs assemblées des délégués.

4, 5 et 7

### Semaine de 4 jours

Travailler 4 jours avec le même salaire qu'aujourd'hui pour 5 jours : une utopie?

9

## Votation LPP21

Le 22 septembre, le peuple suisse votera sur le référendum contre la réforme de la loi sur la prévoyance professionnelle (LPP21). Les syndicats, dont le SEV, ont réussi à récolter en 2023 plus du double du nombre de signatures nécessaires contre la nouvelle loi sur les caisses de pension. Celle-ci aurait pour conséquence une augmentation des cotisations et une baisse des rentes. Au Parlement, le lobby des banques et des assurances avait fait fi des propositions de compromis des partenaires sociaux.

## Commission de la migration

Besa Mahmuti est désormais responsable de la commission de migration du SEV. La nouvelle secrétaire syndicale travaille depuis avril au SEV et s'occupe de diverses ETC en plus de la commission de migration. La prochaine journée de la migration aura lieu le vendredi 27 septembre 2024 à Olten. Tu peux t'inscrire ici :



## Manifestation européenne de cheminots

Le 28 mai, des syndicats de cheminots manifestaient à Paris contre la libéralisation du trafic ferroviaire en Europe. Une délégation du SEV était de la partie. Giorgio Tuti, président de la section ferroviaire de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), a mis en garde dans son discours contre les effets de la politique de libéralisation de la Commission européenne et demande plus d'investissements dans les transports publics.

## 13e rente invalidité?

Malgré sa compréhension pour le sujet, le Conseil fédéral a refusé une motion de commission des Verts en ce sens, en raison, dit-il, de la situation financière tendue.

## COMPORTEMENTS AGRESSIFS

# La violence dans les trains doit cesser!



Dans les trains critiques, les assistants clientèle ne devraient pas voyager seuls.

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

**Le personnel des trains et celui des locs subissent quotidiennement le comportement agressif et les actes de violence de certains usagers. Ce problème a pris de l'ampleur ces dernières années. Le SEV a enjoint aux CFF, mais également à d'autres responsables, de passer enfin à l'action. Entretien avec Hanny Weissmüller, présidente centrale de la LPV, et Ralph Kessler, président central de la ZPV.**

**Hanny Weissmüller, tu conduisais un train du Valais à Genève, le dimanche matin 21 avril. Raconte-nous ce que tu as vécu.**

**Hanny Weissmüller :** Je conduisais le premier train pour Genève Aéroport, qui part de Sion à 4 h 24. Cela a toujours été un train à problèmes, mais les événements de ce dimanche-là ont été les pires jamais vus. On trouve souvent dans ce train des gens ivres qui rentrent chez eux après avoir fait la fête. Mais aussi des voyageurs ou des familles qui doivent prendre un vol matinal à Genève. Le 21 avril, plusieurs dizaines de jeunes gens sont montés dans le train à Martigny, où ils avaient passé la nuit dans une nouvelle boîte. La police cantonale les avait escortés jusqu'à ce qu'ils montent dans le train. À la gare, elle nous a refilé le « problème ». Les jeunes ont alors immédiatement commencé de vandaliser leur wagon. À part moi, il n'y avait qu'une seule accompagnatrice des voyageurs, et non deux comme c'était pourtant prévu. Bientôt, les jeunes ont sorti les couteaux et se sont bagarrés. Totalement impuissantes, nous avons fait appel à la police des transports des CFF. Ma collègue est parvenue à mettre les autres voyageurs en sécurité dans le wagon 1<sup>re</sup> classe. Jusqu'à Lausanne, le train s'est arrêté plusieurs fois, conformément à l'horaire, mais la police des transports n'est jamais intervenue. À Lausanne, où la police a un site, le soutien est enfin arrivé et les jeunes ont alors décampé. Les wagons ressemblaient à une zone dévastée par une tornade. Ma collègue et moi avons vécu là une horrible expérience.

**Ralph Kessler :** De tels incidents ne sont malheureusement que la pointe de l'iceberg. Ces dernières années, de plus en plus de signalements nous sont parvenus relatant des actes de violence et des menaces à l'encontre du personnel des trains. Le fait que cette histoire se soit déroulée précisément sur ce tronçon-là ne me surprend guère. Il y a quelques années, les CFF ont fermé la centrale qu'occupait la police des transports à

Martigny. Dès lors, nous avons désormais des agents seulement à Lausanne. Quant à la police cantonale, une fois que les gens sont montés dans le train, elle se décharge tout bonnement du problème sur les gares. Je trouve préoccupant que le trajet en train de Martigny à Lausanne, qui dure 59 minutes et compte plusieurs arrêts intermédiaires, puisse se dérouler sans que personne, apparemment, soit en mesure d'intervenir. Quel concept d'intervention les organes de la police ont-ils en tête ?

**Les CFF devraient-ils mettre plus de personnel à disposition ?**

**H. W. :** Oui, plus de personnel aiderait certainement. Les trains régionaux non accompagnés devraient de nouveau l'être. En tant que conductrice de locomotive, j'assiste souvent à des situations pénibles lorsque je suis seule à la manœuvre. Dans les trains connus pour être critiques, il faut au moins deux personnes d'accompagnement. Quant à la police cantonale, elle doit impérativement nous soutenir, et non se débarrasser ainsi du problème, surtout quand elle sait qu'il n'y a pas de police des transports loin à la ronde. À mon avis, c'était une erreur de fermer des centrales de la police des transports. On pourrait aussi prendre dans les gares des mesures pour rassurer les usagers, par exemple en améliorant l'éclairage.

**R. K. :** Mettre dorénavant du personnel d'accompagnement dans des trains qui, pendant des années, ont roulé sans accompagnement, n'est pas une sinécure pour le personnel : c'est même un défi de taille à relever. L'exemple des trains RegioExpress le soir entre Genève, Vevey et Saint-Maurice est là pour le prouver. Les CFF ne peuvent pas espérer tout à coup être en mesure de rétablir la « situation normale » avec un seul agent de train. Ils ont clairement laissé passer l'occasion de mettre en place les mesures d'accompagnement qui s'imposaient. Accompagner la clientèle dans les trains est en effet devenu un job extrêmement exigeant. Les pressions à la fois psychique et physique exercées sur le personnel sont énormes, ce que reflète le taux élevé d'absentéisme : 26 jours par année et par employé-e. Il faut de toute urgence alléger les charges qui pèsent sur le personnel.

**Récemment, la ZPV a soumis aux CFF plusieurs requêtes pour qu'ils prennent des mesures pour soulager le personnel. Les principales d'entre elles touchent au double accompagnement par le personnel de train. Qu'en est-il au juste ?**

**R. K. :** En 2009, à la suite de plusieurs cas de violence, le double accompagnement généralisé a été introduit dans les trains grandes lignes. En décembre 2018, avec le changement d'horaire et l'introduction du concept « Stratégie d'accompagnement 2020 », il a été supprimé. De plus, les CFF ne respectent pas les règles convenues comme le double accompagnement systématique à partir de 22 h ou dans les trains très matinaux, souvent critiques. Nous exigeons avec insistance pour que ces dispositions soient à nouveau respectées. En 2019 déjà, en raison d'expériences négatives, la ZPV avait exigé des CFF qu'ils rétablissent le double accompagnement généralisé dans le trafic grandes lignes.

**Les CFF ont réagi et vous ont convié à des entretiens. Est-ce que ça suffit ?**

**R. K. :** D'une manière générale, force est de constater que nous transportons de plus en plus de gens dans les trains et que les CFF, mais également d'autres compagnies, opèrent en s'appuyant sur des concepts d'accompagnement qui prennent insuffisamment, voire pas du tout en compte la situation actuelle, ce qui ne fait que renforcer la nécessité d'une action urgente. À plusieurs reprises, nous avons demandé aux CFF de maintenir le double accompagnement et, lors de chaque séance, nous les rendons attentifs au fait qu'ils ne respectent pas les dispositions convenues, comme le double accompagnement systématique à partir de 22 h ou dans les trains critiques. Avec le projet « Stratégie d'accompagnement 2020 », on nous a fait des promesses (plus de deux agents pour accompagner les voyageurs dans les trains de 400 mètres à deux étages). Or, elles n'ont pas été tenues. En clair : les CFF nous ont menti. La relation de confiance est cassée. Un simple retour en arrière en 2008 montre à quel point la situation a changé : dans un rapport de gestion des CFF, on apprend que cette année-là il y a eu 240 voies de fait contre le personnel des CFF (236 en 2007). Le 20 mars 2024, les CFF nous ont fait savoir que, jusqu'à cette date, dans le seul domaine de l'accompagnement des voyageurs et du nettoyage, on avait déjà dénombré 400 agressions contre le personnel. Si l'on projette ce chiffre sur toute l'année en cours, cela donne 1750 agressions contre le personnel, rien que dans ce domaine !

**H. W. :** Ces derniers mois, deux de mes collègues conducteurs de loc ont reçu des coups qui ont nécessité leur hospitalisation. Pour avoir discuté avec des collègues d'autres entreprises, j'ai constaté que ce problème ne concerne pas que les CFF. Aux Chemins de fer rhétiques, l'été passé, la police a dû intervenir massivement après qu'un groupe de touristes avait usé de violence. La situation n'est pas plus rose dans les autres transports publics, par exemple dans les bus et dans les trams, où l'on note aussi une hausse des comportements agressifs chez les usagers.

**En Allemagne, notre confrère syndical EVG menace de déclencher une grève à l'occasion de l'Euro 2024 si rien ne se fait pour enrayer la violence et les agressions. Qu'en est-il exactement en Suisse au sujet des trains de supporters ?**

**R. K. :** Face à un tel événement, les exigences émises par EVG sont tout à fait fondées. En Suisse, pour les trains de supporters, on se renvoie la balle depuis des années entre les clubs, la Swiss Football League et les milieux politiques. Cela n'a débouché sur aucun résultat concret. Aucune mesure n'a été prise. En ce qui concerne l'encadrement des fans, il y a très peu d'exemples positifs qui débouchent sur des succès (à part YB). Il faudrait que les milieux politiques, mais aussi la Swiss Football League joignent enfin le geste à la parole. Il serait temps que la classe politique émette un signal clair.

## JOURNÉE BRANCHE BUS

# Santé et maladies professionnelles au cœur des débats

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

Le 22 mai, à Berne, Elisabeth Küng a présidé l'assemblée VPT de la branche bus. Toujours très suivie, elle a été interactive et participative avec de nombreux échanges autour de la santé très en danger des conducteur-trices de bus. Une résolution a été adoptée pour agir sur ces questions essentielles.

De très nombreuses sections de toute la Suisse étaient représentées dans la salle d'Unia, au Egghölzli. Le président central VPT, Gilbert D'Alessandro a salué les 65 membres membres présents dont 35 avaient le droit de vote ainsi que le pré-

## 4<sup>e</sup> enquête Santé

Une 4<sup>e</sup> enquête nommée TRAPHEAC commence ce 3 juin. Elle est dirigée par Unisanté en collaboration avec les syndicats dont le SEV. Valérie Boillat, vice-présidente du SEV insiste pour que nous ayons une très bonne participation: «Participez, c'est une occasion unique d'avoir des données cruciales et qui nous manquent et de faire avancer la recherche et la reconnaissance des maladies professionnelles.» Vous pouvez répondre au sondage (mais pas avant le 3 juin svp) via : [trapheac.ch](http://trapheac.ch) (voir p. 6).

sident et la vice-présidente du SEV, le vice-président de la VPT, de nombreux-ses secrétaires syndicales et les trois traducteurs. Il est revenu sur les coupes annoncées dans le trafic régional de voyageurs (TRV) et les actions du SEV, en particulier l'action carte-postale à écrire et signer (commande et dépôt auprès des secrétaires syndicaux) et la pétition à venir (voir détails en page 5, journée rail). Le président du SEV Matthias Hartwich a appelé à voter oui le 9 juin à l'initiative pour permettre enfin de plafonner les primes et ainsi de soulager concrètement la population. Il a défendu le service et le transport publics attaqués par l'Europe et par les coupes du Conseil fédéral dans le TRV. Cela passe par une base forte et bien syndiquée a-t-il indiqué.

Le responsable de la communication, Yves Sancey, a présenté ensuite les résultats de la brochure sur la 3<sup>e</sup> enquête sur les conditions de travail et la santé dans la branche bus. Les chiffres sont impressionnants puisque plus d'un collègue sur deux souffre de douleurs musculaires aux épaules et au cou, de fatigue anormale et de maux de dos. Les arrêts maladie, accidents de travail et maladies professionnelles en augmentation en sont la conséquence. Les éléments les plus pénibles qui contribuent à péjorer la santé sont à chercher du côté des amplitudes de travail de plus de dix heures, de trop longues périodes sans accès aux toilettes, des temps au volant de plus de quatre heures – avec des temps de battements cal-



Le comité de la branche Bus a été réélu. De g. à dr.: Carmelo Scuderi, Dominik Plüss, Marcel Betschart, Sandro Bonomi, Vincent Boileau (nouveau); en bas: Elisabeth Küng et Dashurije Tafolli.

culés trop serrés pour pouvoir au moins se lever cinq minutes pour une pause santé au terminus – et le comportement problématique des cyclistes et des usagers de la route.

La liste des maladies professionnelles est tellement longue qu'aussi bien les entreprises que les instances comme la SUVA qui doivent jouer un rôle et exercent des responsabilités dans leur prévention devraient agir au plus vite. On ne parle pas ici de petits bobos, mais de troubles mentaux, de dépression, de troubles du sommeil, de diabète, du cancer du poumon, du cancer gastro-intestinal et de suicide. Pour ces trois derniers éléments, le personnel de conduite a été identifié comme le plus à risque de mortalité par rapport au reste de la population suisse. C'est pourquoi l'assemblée a voté une résolution (voir ci-contre) posant cinq revendications minimales qui s'adressent d'une part à l'UTP et à l'OFT à qui elle va être envoyée avec la brochure, et d'autre part aux sections et secrétaires syndicaux pour les encourager à se l'approprier en l'adaptant pour la diffuser auprès des directions d'entreprises de transport.

L'après-midi, la partie statutaire a permis divers votes et l'élection du nouveau comité (photo) qui a vu un nouveau y entrer, Vincent Boileau, conducteur à TransN. Un hommage a été rendu à Vincent Leggiero, membre sortant qui n'a pu être présent. Susanne Oehler a fait une présentation sur la loi sur la durée de travail (LDT) et lancé un débat sur la manière de l'améliorer.

Des discussions en atelier ont permis des débats nourris notamment sur les avantages et les risques du temps partiel comme solution. D'autres problèmes sont apparus : une durée de temps de travail pas toujours garantie, des horaires annoncés tard, les bus électriques trop silencieux, des zones 30 kilomètres heures qui ne permettent pas de tenir les horaires le soir ou des plaintes d'usagers utilisées à charge.

## Résolution

Après avoir pris connaissance des résultats de la brochure santé, les délégués de la branche bus SEV VPT réunis à Berne en assemblée ce 22 mai votent la résolution suivante :

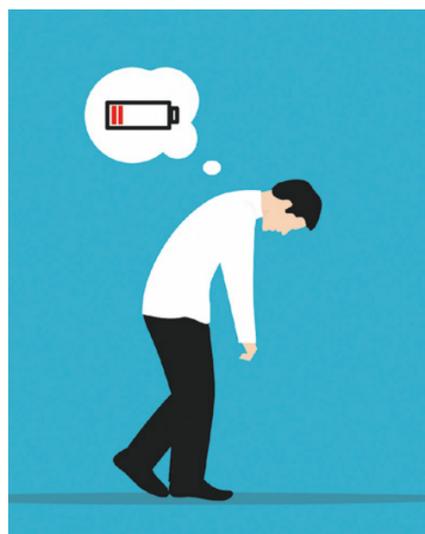
- Il est impératif et urgent que les entreprises de transports prennent conscience que la santé de leur personnel de conduite doit être préservée. C'est pourquoi nous vous demandons de soutenir et de faire aboutir ces cinq revendications minimales qui permettront d'améliorer la santé:
- Amplitude de travail maximum de 10 heures.
  - Tours de repos de 12 heures minimum.
  - Accès garanti aux locaux d'aisance (...) et temps de battement suffisants pour les utiliser.
  - Temps de conduite par tranche de travail d'une durée maximum de 4 heures, avec un temps minimum garanti pour les pauses santé (...).
  - Sites propres pour autobus, trolley et trams.

+

-

L'an dernier, l'ensemble des cantons a enregistré un excédent cumulé de 2,2 milliards de francs alors qu'ils avaient prévu dans leur budget un déficit de 1,6 milliard. Les cantons justifient cette «erreur de calcul» de 3,8 milliards principalement par des recettes plus importantes que prévues (impôts sur les entreprises) et des dépenses moindres (réfugiés Ukrainiens en baisse). La marge de manœuvre financière doit d'autant plus être utilisée dans l'intérêt de la population que la Confédération fait des économies, demande l'USS.

Selon l'Enquête suisse sur la santé 2012-2022, la proportion de personnes qui se sentent stressées au travail est passée de 18 à 23%. La part des femmes épuisées émotionnellement dans leur travail est passée de 20% à 25%. Les femmes ont subi beaucoup plus souvent que les hommes des discriminations liées au sexe (8,4% contre 1,5%). Il faut d'urgence des semaines de travail plus courtes et des plannings moins chargés, respecter les prescriptions de repos et éviter les changements d'horaires de travail en dernière minute. USS.



FRANZISKA SCHNEIDER répond

## Écrans supplémentaires et télétravail : qui finance ?

Les CFF obligent toujours plus de gens à faire du télétravail car ils manquent de place dans les bureaux. Est-ce normal d'être alors contraint d'acheter un 2<sup>e</sup> - ou un 3<sup>e</sup> écran d'ordinateur, en fonction de son travail - et de devoir prendre la plupart des frais à sa charge ?

Depuis le Covid, le *homeoffice* (HO) est devenu une forme de travail normale et reconnue dans différentes entreprises. Alors que naguère c'était plutôt une spécialité qui ne s'appliquait qu'à certains domaines. Pour les tâches qui se font sur place dans l'entreprise, les conditions relatives à l'exécution du travail et à la prise en charge des coûts sont connues par tous. En ce qui concerne le HO, il reste encore quelques incertitudes.

Conformément à son droit de donner des directives, l'employeur est libre de décider où les travaux doivent être effectués. De même, il a le droit d'ordonner le HO ou de l'interdire – quelle qu'en soit la

raison. Or, il est soumis à diverses obligations, telles que le devoir d'instruction, de protection de la santé et d'assistance, et en matière de HO, là aussi, il n'est pas libre d'agir. Il a également l'obligation de fournir les moyens nécessaires, donc le matériel de travail pour accomplir les tâches.

Ainsi, si des instruments de travail sont nécessaires pour le HO, l'employeur doit prendre en charge les frais, respectivement mettre le matériel adéquat à disposition. Cela s'applique à tous les frais et dépenses nécessaires. Ce matériel de travail reste alors la propriété de l'employeur et doit être restitué s'il n'est plus nécessaire. Concrètement, cela signifie que les CFF peuvent ordonner le HO. Les coûts pour les écrans nécessaires sont à la charge des CFF ou alors ils mettent à disposition des écrans provenant de leur inventaire.

Franziska Schneider dirige le service juridique du SEV. As-tu une question? Écris-nous à [jurnal@sev-online.ch](mailto:jurnal@sev-online.ch).



Élection du secrétaire central Rolf Von Däniken et du vice-président Christian Eichenberger.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS RPV

# Mesures pour plus de sécurité

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**La sécurité au service de la manœuvre a constitué un thème important lors de la 127<sup>e</sup> assemblée des délégués de la sous-fédération SEV du personnel de la manœuvre (RPV) à Berne. Les quelque 20 délégués ont discuté des divers problèmes rencontrés au quotidien et ont élu le comité central ainsi que la commission centrale.**

Le président central RPV Danilo Tonina a salué les délégués à l'hôtel Bern. René Zürcher, secrétaire syndical SEV, a informé sur les thèmes d'actualité au SEV. « Nous nous préparons à de possibles négociations CCT avec les CFF et CFF Cargo. » Il n'a pas encore été décidé si la CCT sera même négociée et si oui, dans quel délai. En août se tiendra la prochaine conférence CCT où siègent également des membres de la sous-fédération RPV.

Christian Eichenberger, vice-président central de la RPV, a ensuite pris la parole et présenté diverses mesures de sécurité prévues ou appliquées par CFF Cargo dans le domaine de la manœuvre. L'année dernière également quelques accidents ont eu lieu, dont un mortel à la fin de l'année à Berne qui a beaucoup choqué le personnel. Dans plusieurs endroits, des essais pilotes sont réalisés avec une vitesse maximale de manœuvre de 20 km/h (G-2024-001). Cependant, la formulation de CFF Cargo soulève des questions car les expressions employées ne se trouvent pas dans les PCT, comme le point 5 « Voie-mère ». Au milieu de l'année on examinera l'efficacité des mesures.

Avec la nouvelle appli WaRa (« fonction d'alerte manœuvre »), les accidents de manœuvre devraient pouvoir être évités. L'appli est actuellement déployée. Les CFF ont édicté diverses directives en matière de sécurité, parmi elles la diffusion d'informations sur l'ordre d'avancer dans les mouvements indirects et l'utilisation du demandeur de voie. L'obligation de porter une protection auditive donne lieu à des discussions. « Il est à craindre qu'avec toutes ces réglementations, on ne puisse bientôt plus travailler », a déclaré un collègue présent.

### Élections et votes

L'élection des membres du comité central et de la commission centrale pour la période administrative jusqu'en 2028 s'est déroulée sans contestation. Danilo Tonina reste président central. Christian Eichenberger est élu en tant que vice-président central, Heinz Schneider en tant que caissier central et Rolf Von

Däniken en tant que secrétaire central. Frédéric Monnier devient le représentant de la Suisse romande. Malheureusement, le poste de représentant du Tessin reste vacant après que Yuri de Basi a fait part de son départ. Il va continuer à apporter son aide jusqu'à ce qu'un successeur puisse être trouvé. Richard Schlegel reste dans la CG SEV. Daniel Purtschert, Peter Zürcher, Ilican Yüksel et Roger Amsler sont élus dans la CG RPV. Restent au comité SEV Christian Eichenberger en tant que membre et Daniel Purtschert en tant que remplaçant. Sebastian Jaegere est élu en tant que délégué à la conférence CCT et Ilican Yüksel en tant que remplaçant. Les sièges à la commission des femmes et à la commission de migration restent vacants. Après les élections, les délégués ont pris congé de Yuri de Basi. Les comptes et le budget de la RPV ne sont pas contestés et sont acceptés à l'unanimité.

### Tours longs, fluctuation élevée

À la fin de l'assemblée des délégués, les sections régionales ont fait part de leurs expériences. Malgré quelques améliorations dans les conditions de travail qui ont pu être appliquées grâce au SEV, il y a encore parfois des problèmes au quotidien. De manière générale, il y a des sous-effectifs, aussi au service de la manœuvre.

En Suisse romande, le personnel de la manœuvre doit souvent effectuer de très longs tours. Des journées de 12 heures sont fréquentes. Bien sûr, lors de ces journées il y a de plus longues pauses, mais, par exemple à Genève, il n'y a pas de local de pause adapté. En conséquence, les cas de maladie se multiplient.

En Suisse orientale, les longs tours sont plus rares, mais il y a un problème de fluctuation. « Nous constatons souvent que les jeunes collègues sont formés très rapidement. À peine ont-ils commencé à travailler qu'ils sont repartis », a raconté un collègue. L'une des raisons de cette fluctuation importante parmi le personnel de la manœuvre est le salaire initial qui est de manière générale trop bas, ont critiqué les membres de la RPV. Parfois, il arrive que des gens venus de l'extérieur gagnent plus que les collaborateurs de longue date. Cela aussi amène des frustrations. Il y a beaucoup de matière à discuter et de thèmes qui pourraient être amenés aux futures négociations.

La prochaine manifestation importante, la journée des B100, se déroulera le 3 juin 2024 à l'hôtel Olten. La prochaine AD RPV se déroulera le 11 juin 2025, pour une fois non pas à l'hôtel Bern, mais au Novotel, à la Guisanplatz à Berne.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS TS

# Engagements fixes pour temporaires

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Les collègues de la sous-fédération TS (personnel technique) se sont réunis le 17 mai à l'hôtel Olten dans la ville éponyme. Sous la direction du président central Sandro Kälin, un échange constructif et collégial ainsi que des discussions intensives ont eu lieu.**

Les personnes avec droit de vote ont eu beaucoup à faire durant la matinée. Il s'agissait de réoccuper les mandats dans les organes dirigeants pour les quatre prochaines années, d'élire de nouveaux collègues et de confirmer les collègues sortants. Ainsi, à plusieurs reprises, les délégués ont voté à main levée et applaudi les candidat-es élus.

Les membres de la commission centrale ont été réélus à l'unanimité: le président central Sandro Kälin, le caissier Bruno Senn, le vice-président Maurizio Sulmoni, le vice-président Sylvian Sahli, ainsi que Roger Derungs au service de presse. Les représentants au comité SEV, les membres de la commission de gestion et les délégués à la conférence CCT ont aussi été réélus. Viviane Kehl va continuer de siéger à la commission des femmes, Adrien Bardet reste pour le moment dans la commission de jeunesse. Il désire toutefois trouver une personne plus jeune pour lui succéder. Pour la commission de migration, il a pu être possible de trouver deux nouveaux membres, Nicola Sacco et Juri de Biasi, qui représenteront à l'avenir la sous-fédération TS dans la commission aux côtés de Tino Rogowski, candidat sortant réélu.

Après le rapport du caissier, de brefs rapports des commissions ont été présentés, et finalement on a traité le point concernant le recrutement des membres. Avec presque 700 nouveaux membres recrutés entre janvier et avril 2024, le SEV est en bonne posture.

### Traitement des employé-es temporaires

L'après-midi, beaucoup d'informations ont été échangées. Sylvian Sahli a présenté une proposition de la section TS Romandie concernant le personnel temporaire. Les collègues de cette section avec des contrats fixes ont demandé que des mesures soient saisies « afin de limiter le nombre d'employé-es temporaires dans les ateliers et les professions du nettoyage ». Les constants tournus de personnel avec des engagements de durée limitée amènent en effet des « lacunes en matière d'expérience et les employé-es fixes perdent beaucoup de temps pour former les nouveaux ». La proposition demande que des discussions aient lieu chez TS et au comité SEV afin de trouver des solutions à ce problème. La proposition a été acceptée à l'unanimité et le vice-président SEV Patrick Kummer, qui a rejoint l'assemblée lors du repas de midi, en a

pris acte. « L'objectif devrait être d'obtenir des engagements fixes pour si possible beaucoup d'employé-es temporaires », a souligné le vice-président. Ce thème sera amené dans les divers organes compétents. Les délégués TS seront informés de l'avancée du dossier en temps opportun.

### Défis à venir

Dans son exposé, Patrick Kummer a abordé les thèmes de l'avenir de la CCT CFF et CFF Cargo, des dernières et des prochaines négociations salariales, de la situation chez CFF Cargo et des externalisations dans le domaine de la maintenance.

Si la CCT CFF/CFF Cargo n'est pas dénoncée par l'une des parties d'ici à la fin du mois d'octobre, elle se prolongera automatiquement. Pendant cette prolongation, le SEV est d'avis que des améliorations devraient être effectuées. « L'actuelle CCT CFF/CFF Cargo est très bonne. Mais des améliorations dans la CCT peuvent contribuer à contrer efficacement le manque de personnel qualifié », a expliqué Patrick Kummer.

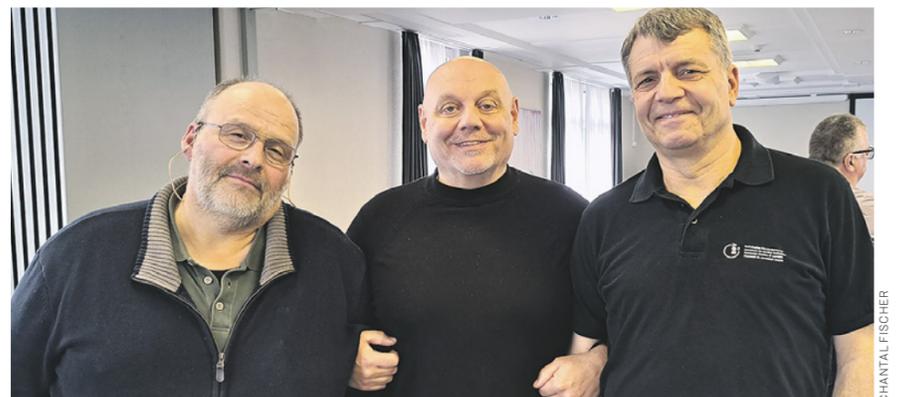
Sur le thème des négociations salariales, il y a eu des discussions animées. Patrick Kummer a souligné que « le résultat des négociations salariales 2023 a été dans l'ensemble bien accueilli par beaucoup de collègues. » La prime unique, qui n'est donc pas durable, de 1000 fr. contenue dans le résultat a été aussi acceptée très positivement, en particulier par les collègues au sommet de leur plage salariale. L'automne prochain, nous négocierons à nouveau des mesures salariales générales et individuelles. Cette année encore, le renchérissement est réel et perceptible.

Selon le vice-président, le transport ferroviaire des marchandises devrait faire partie du service public dans le but de renforcer CFF Cargo ainsi que le transfert du trafic de la route au rail.

### Mandats de la sous-fédération TS

Une proposition de la section TS Ostschweiz a soulevé la question des externalisations qui se multiplient dans la maintenance. Elle demande entre autres de ne pas donner à des entreprises privées les mandats d'entretien et de contrôle. Lors d'une rencontre de partenaires sociaux entre le SEV, les autres syndicats et les CFF, le SEV a amené ce thème. La direction des CFF a déclaré qu'il n'y avait pas spécialement d'externalisations prévues dans la maintenance. Par contre, durant les années écoulées, beaucoup de postes ont été supprimés. Le SEV va faire attention à toutes les externalisations dans la maintenance et de manière générale aux CFF, et rester vigilant.

Pour conclure, le secrétaire syndical SEV Jürg Hurni, qui a aussi rejoint l'assemblée TS au repas de midi, a pris position sur les autres propositions des sections TS, et a répondu aux questions posées.



Des collègues engagés de la sous-fédération TS.

## ASSEMBLÉE VPT DE LA BRANCHE RAIL ET TOURISME

## « Nous devons nous faire entendre »

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Le 16 mai, à Berne, Aurélien Mouche a présidé l'assemblée VPT de la branche rail et tourisme. Une assemblée informative qui a fait la part belle aux échanges.**

21 sections étaient représentées dans la salle d'Unia, au Egghölzli. Les 35 membres ayant le droit de vote se sont d'abord penchés sur les élections. Le comité de la branche et les membres du comité central VPT ont été élus comme proposé et à l'unanimité pour la période de 2025 à 2028. Aurélien Mouche remplacera Laurent Juillerat.

Président central VPT, Gilbert d'Alessandro s'est réjoui que la VPT soit solidement positionnée et bien représentée dans toutes les régions de Suisse. Il a également fait remarquer que le syndicat avait désormais politiquement le vent en poupe, comme l'a montré l'acceptation par le peuple d'une 13<sup>e</sup> rente AVS. « Le moment est venu de réclamer des primes d'assurance-maladie équitables », a-t-il souligné, avant d'appeler ses collègues à voter oui sur l'initiative pour

un frein aux coûts dans le système de santé (Pour des primes plus basses).

Coordinateur SEV pour la politique des transports, Simon Burgunder a fait un exposé sur la politique des transports. À l'avenir, les débats sur le budget pourraient se durcir. Depuis 2019, le transport régional de voyageurs (TRV) subit de profondes réformes. En dernier ressort, cette pression liée au rendement et aux économies impacte systématiquement le personnel. « C'est pourquoi nous devons nous faire entendre », a-t-il insisté. À cette fin, la VPT a lancé une action cartes postales, sur lesquelles les membres de la VPT peuvent écrire leurs souhaits et leurs requêtes en matière de TRV. Donnez-les ensuite aux secrétaires syndicaux et secrétariats qui écriront l'adresse du destinataire. Cet automne, le SEV a l'intention de lancer une nouvelle pétition : il faut en effet davantage de personnel et de meilleures conditions d'engagement dans les TP.

Au point inscrit à l'ordre du jour consacré aux thèmes d'actualité du syndicat, Valérie Boillat, vice-présidente du SEV, s'est réjoui de pouvoir soutenir la VPT. « Fan inconditionnelle du train et ne possédant pas de permis de conduire », elle



Bonne dynamique : collègues tessinois travaillant en groupe.

se dit tributaire de TP qui fonctionnent correctement. « Je suis historienne, par conséquent je sais que les cheminots ont joué un rôle prépondérant dans la création des syndicats », a-t-elle rappelé. « Au cours de la Grève générale de 1918, ils ont pris de gros risques. ! »

Matthias Hartwich, président du SEV, a exprimé sa reconnaissance pour le travail accompli par ses collègues dans les TP, notamment dans le transport régional de voyageurs. « Vous êtes la colonne vertébrale du TRV et vous consolidez l'ensemble des transports publics (TP) en Suisse. Avec ses 37'000 membres issus des diverses branches des transports, le SEV est votre voix. Le SEV se veut en effet le porte-parole des employés dans les TP et le partenaire de négociation des entreprises. Mais parfois aussi, quand c'est nécessaire, leur adversaire. C'est pourquoi, afin de relever des défis qui ne cessent de croître, le SEV doit non seulement rester fort, mais gagner encore en solidité », a-t-il déclaré. À la fin de son exposé, Matthias Hartwich a également exprimé le souhait que le SEV, quand il quittera sa présidence, puisse compter plus de membres qu'à son entrée en fonction.

Secrétaire syndicale responsable du recrutement des membres au SEV, Stefanie Fürst avait préparé un groupe de travail et demandé aux collègues présents dans la salle d'écrire pourquoi ils étaient devenus membres du SEV et comment ils essayaient de convaincre leurs collègues réticents d'y adhérer. Il s'est avéré que la collégialité constituait un facteur important pour s'affilier au syndicat. Pour certains, le SEV est une sorte de grande famille. Et pour aborder leurs collègues non syndiqués, les membres avancent volontiers comme arguments les succès remportés par le SEV, la possibilité de faire entendre sa voix, la protection juridique professionnelle et les opportunités de formation continue.

Vice-président VPT, René Schnegg a fourni des informations sur l'évolution du nombre de membres et a remercié les sections de leurs efforts en matière de recrutement. La VPT perd des membres au moment du passage à la retraite. « Mais du côté des actifs, en revanche, nous observons une hausse sensible, et c'est à vous qu'en revient tout le mérite ». Il encourage à lancer des actions de recrutement, outil efficace, qui seront soutenues financièrement par la VPT.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS ZPV

## Agressions et manque de personnel

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Deux thèmes préoccupent particulièrement la sous-fédération du personnel des trains (ZPV) : les agressions envers le personnel et les importants sous-effectifs.**

« La violence dans les trains est actuellement très présente », a constaté le président central Ralph Kessler lors de la 139<sup>e</sup> assemblée des délégués ordinaire de la ZPV le 15 mai à Langnau en Emmental. Il a cité en exemple les actes de vandalisme commis le 21 avril dernier par quelque 200 jeunes très éméchés dans le premier train du matin partant de Sion en direction de Genève-aéroport (voir interview, page 2). L'unique assistante-clientèle a dû assumer la tâche difficile de protéger les autres passagers. « Nous recevons constamment des informations concernant le non-respect de la règle stipulant que tous les trains dès 22h ainsi que les trains critiques du matin doivent être dotés d'un accompagnement intégral », a-t-il précisé.

## Pression trop élevée

Les CFF ne doivent pas seulement réviser leur concept d'accompagnement pour les trains de la nuit et du petit matin mais cela doit être fait de manière globale, a déclaré Kessler. « Nous avons plus de gens dans les trains que jamais et il arrive toujours

que des trains circulent avec seulement un-e assistant-e-clientèle. La pression est énorme et cela découle directement du projet 'Accompagnement de la clientèle (AC) 2020', pour lequel nous pouvons remercier l'actuel chef Production Voyageurs. Il a fait beaucoup de promesses creuses à l'époque, p. ex. celle d'engager plus que deux assistant-es-clientèle sur les compositions avec deux duplex TGL.

Nous devons aujourd'hui constater qu'il nous a menti. Il faut que les choses changent, ceci est urgent ! Nous voulons pouvoir effectuer notre travail dans les trains en toute sécurité. L'année dernière déjà j'ai posé cette question : est-ce que notre job nous rend malades ? Le taux d'absentéisme nous donne la réponse de manière évidente avec une moyenne de 26 jours d'absence par année pour cause de maladie ou d'accident dans l'assistance-clientèle). Les actuels sous-effectifs ne rendent pas la situation plus facile. »

## Mêmes problèmes depuis des ans

« C'est accablant : lorsque je suis devenu secrétaire syndical il y a 15 ans, nous devions déjà parler régulièrement avec les CFF de ces deux thèmes, les agressions et les sous-effectifs », a regretté Jürg Hurni. Il s'agissait pour lui des derniers mots adressés lors d'une AD ZPV en tant que responsable du dossier CFF P au SEV, car il remettra sa fonction à la fin de l'année au secrétaire syndical René Zürcher, qui est aujourd'hui responsable du dossier



Bureau ZPV (de g. à dr.) : Jordi D'Alessandro, vice-président jusqu'à fin 2024, Ralph Kessler (président central), Susanne Kratzer (secrétaire centrale), René Furrer (caissier central) et Adrian Weibel, nouveau coordinateur RhB de la ZPV.

CFF en Suisse romande. René s'est présenté aux délégués-es.

Le problème des sous-effectifs était déjà bien présent avant le déraillement dans le tunnel de base du Saint-Gothard le 10 août 2023, ce qui a entraîné la fermeture d'un tube et donc un allongement des temps de trajet, et par conséquent un besoin accru en personnel. Jürg Hurni voit en fait la raison des sous-effectifs ailleurs : « Le recrutement du personnel semble ne pas fonctionner. Ces dernières années déjà au niveau du personnel des locs et dans l'entretien du matériel roulant, il manquait beaucoup de personnel, et les effectifs dans la police des transports ne suffisent pas non plus et doivent être augmentés massivement. » Une autre raison pour la situation actuellement critique dans l'assistance-clientèle est, selon lui, la réorganisation AC 2020 : « Elle a dé-

truit des structures qui fonctionnaient bien. La direction en est responsable. »

## Affaires internes et propositions

Les délégués ont accepté une légère réforme des structures qui prévoit surtout la suppression de l'actuelle commission centrale. Ils ont accepté aussi les comptes ZPV 2023 qui affichent un léger bénéfice et le budget 2024 qui est équilibré. Pour la période administrative 2025-2028 les membres de l'actuel bureau (la « direction » dès 2025) ont été réélus, à l'exception de Jordi D'Alessandro qui se retire de la vice-présidence à la fin de l'année. Il va continuer de représenter la ZPV au comité SEV en tant que membre remplaçant avec Susanne Kratzer (nouvelle) et le président central. Le poste de vice-président-e est vacant, de même que les sièges de la ZPV aux commissions de jeunesse et



Thomas Walther, présent dès le début dans la CoPe surface Personnel des trains, resp. AC, et l'a présidée 15 ans.

migration. La représentation des femmes reste dans les mains de Janine Truttmann. Pascal Dürst de la ZPV Sântis-Bodensee devient le nouveau membre remplaçant de la CG.

Les délégués ont demandé par le biais de propositions l'introduction d'une indemnisation pour l'utilisation des vêtements privés lors des contrôles renforcés et des prestations sporadiques, ainsi que deux jours de reconnaissance en tant que remerciement pour les formateurs d'apprenant-es au lieu d'une journée. Ils ont exigé en outre des teams de quatre agents sur les trains spéciaux pour les supporters de foot et une meilleure réglementation lors des nuitées à Paris. Ils ont enfin rendu honneur à Sara Eigenmann, présidente CG sur le départ, et à Thomas Walther, qui a remis après 15 ans son mandat de président de la CoPe surface Assistance clientèle.

SOUS-FÉDÉRATION AS – BRANCHE TRAFIC VOYAGEURS

## CASA-stoppe... ce système fait perdre du terrain dans le trafic voyageurs international

**Service de presse AS-Branche P.** Lors de notre deuxième séance en 2024, le 15 mai dernier, la situation insatisfaisante du domaine de la vente dans le trafic voyageurs international et des réservations de groupes sur le plan international a pris une grande place.

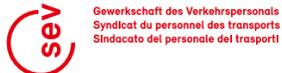
Le nouveau système de vente Casa, qui devrait en fait faciliter le travail des conseillères et conseillers à la clientèle, ne répond pas du tout aux exigences de la vente sur le plan international. Beaucoup de désirs de la clientèle voulant voyager vers le nord, la péninsule ibérique, ou l'Europe centrale ou orientale ne peuvent plus être pris en considération avec ce système. Maintenant, les conseillères et conseillers à la clientèle doivent diriger les demandes des clients vers la plate-forme libre-service de la compagnie ferroviaire concernée. Cela est extrêmement frustrant et annihile toute motivation. De cette manière, on perd également la fidélisation des clients. De plus, la situation des réservations interna-

tionales pour les vélos et les voyages de groupe est totalement insatisfaisante. Pour les premiers, toute vente est actuellement impossible et pour les seconds, la clientèle doit subir des temps d'attente énormes.

Les personnes qui ont travaillé depuis de nombreuses années dans la vente de voyages et qui ont toujours effectué leur travail avec beaucoup d'engagement et d'efficacité craignent actuellement pour leur réputation.

Les équipes pour les voyages en groupe (GruVi) spécialement formées pour l'international sont confrontées à des situations similaires. La restructuration a eu pour conséquence une grande fluctuation. Les spécialistes de longue date ont jeté l'éponge, le savoir-faire est perdu. Et le temps d'attente jusqu'à ce qu'une offre soit délivrée est inacceptable pour la clientèle.

Ces circonstances nécessitent une réévaluation substantielle de la situation, afin de répondre durablement aux besoins des conseillères et conseillers à la clientèle.



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

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

### secrétaire syndical.e à 70 % responsable de l'égalité et de la formation

Cette fonction de secrétaire syndical.e comprend les activités suivantes :

#### Egalité

- Coordination et organisation de la commission des femmes
- Collaboration et soutien des secrétaires syndicales/caux et des militant.e.s du SEV dans les questions liées à l'égalité
- Coaching de groupes de travail
- Mise en oeuvre des décisions de la commission
- Accompagnement du processus d'égalité à l'intérieur du SEV
- Élaboration de rapports, d'évaluations et de consultations politiques
- Préparation et accompagnement de campagnes et d'activités sur ces thèmes

#### Formation

- Responsabilité du dossier de la formation interne et Movendo
- Structure et organisation du programme de formation SEV
- Développement du programme de formation SEV
- Réalisation de journées de formation, de perfectionnement et de cours

Idéalement vous disposez d'un bagage dans la politique de l'égalité, avez des connaissances syndicales ainsi que de l'expérience en matière de formation.

- Vous avez la volonté de vous investir pleinement pour défendre les intérêts de nos membres.
- Vous êtes en mesure d'organiser votre travail de manière indépendante, savez travailler en team et avez une bonne résistance au stress.
- Le contact avec les membres est très important pour vous et vous êtes prêt.e à développer votre potentiel.
- Vous pouvez mener des négociations en langue allemande et avez de bonnes connaissances du français, dans l'idéal vous disposez également de connaissances d'italien.

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

Pour de plus amples renseignements vous pouvez contacter Matthias Hartwich, président SEV, tél. 079 945 57 26 ou la personne en poste actuellement, Lucie Waser, tél. 031 357 57 38.

Ce poste vous intéresse ? Veuillez adresser votre dossier de candidature complet par e-mail à Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel. Vous trouvez davantage d'informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

4E ENQUÊTE - TRAPHEAC

## Unisanté et le SEV sondent la santé de la branche bus

**SEV.** Unisanté, centre universitaire de médecine générale et de santé publique lié à l'Université de Lausanne, mène depuis ce 31 mai une étude pour mieux comprendre les conditions de travail des conducteur-trices de bus.

Cette enquête fait suite aux trois dernières réalisées par le SEV (voir page 3). Celui-ci avec le ssp et syndicom, ainsi qu'avec les offices fédéraux de l'environnement, du transport, de la statistique et de la santé publique qui sont partenaires de cette nouvelle enquête. Une seule condition pour y participer : avoir travaillé pendant au moins un an en tant que conducteur ou conductrice dans une entreprise de transport public depuis janvier 2000 à ce jour. Si vous êtes retraité.e, cela vous concerne aussi.

Ce 31 mai, le SEV a envoyé un mail au

maximum de conducteur-trices pour les inviter à remplir ce questionnaire. Si vous n'avez rien reçu, ce n'est pas grave. Vous avez ci-dessous le lien et le code QR pour participer à cette étude nommée TRAPHEAC (lire *trafic*). Notez bien que le site ne sera pas en fonction avant le 31 mai !

Comme il s'agit d'une enquête dite de cohorte qui suit l'évolution des conditions de travail et de vie au fil du temps, pour mieux comprendre les facteurs de risque et prévenir les problèmes de santé liés au travail, cela demande un grand nombre de réponses au questionnaire, soit entre 5 000 et 6 000 personnes. Votre participation est donc déterminante !

La confidentialité des données est garantie. Les entreprises de transport n'ont accès ni aux données ni à l'identité des participant.es.

**TRAPHEAC**  
Transport Personnel Health Cohort Study

**unisanté**  
Centre universitaire de médecine générale et santé publique - Lausanne

▲ Inscriptions ▲

### ÉTUDE CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE BUS

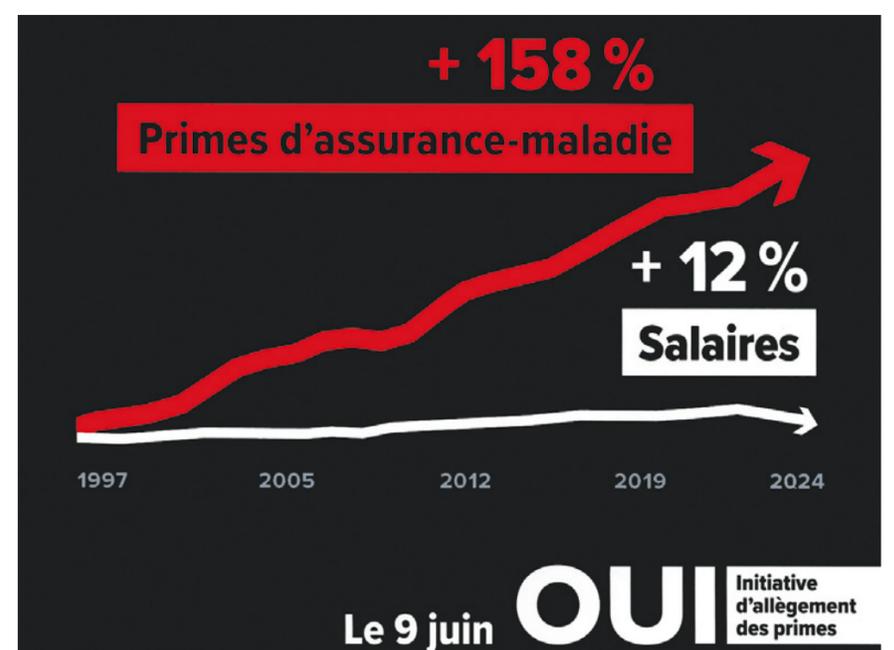
**TRAPHEAC CHERCHE À COMPRENDRE LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES  
CONDUCTRICES ET CONDUCTEURS DE BUS EN SUISSE.**

Si vous avez travaillé dans le transport public pendant au moins un an, vous pouvez participer en répondant à des questions en ligne sur votre travail et votre santé, même si vous n'êtes plus conducteur actif.

Visitez notre site [trapheac.ch](http://trapheac.ch) et cliquez sur **Je participe**

Il vous suffira de remplir quelques questionnaires en ligne, un long au début, puis un court questionnaire de suivi tous les 6 à 12 mois. Cette étude vise à mieux connaître les conditions de travail dans votre métier et comment elles peuvent influencer la santé.

Pour des questions, contactez-nous à [trapheac@unisanté.ch](mailto:trapheac@unisanté.ch)



## ANGLE DROIT

# Congé pour la prise en charge d'un proche



Service juridique du SEV  
journal@sev-online.ch

**Début 2021, Aurélien avait lu dans cette rubrique une nouvelle qui l'avait réjoui. Un nouveau congé payé pour la prise en charge de proches permet de s'absenter de son travail jusqu'à 3 jours par cas, pour un total de 10 jours au maximum par an. Depuis l'entrée en vigueur de ce congé, Aurélien y a recouru quelques fois pour être plus présent auprès de sa famille. Son employeur a accepté certains congés, mais en a aussi refusé d'autres, puisant alors dans le solde d'heures d'Aurélien. Afin d'éviter les mauvaises surprises, regardons de plus près à quoi il faut prêter attention.**

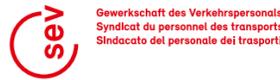
Ce congé ne peut servir qu'en cas de situation urgente. Emmener un membre de sa famille souffrant d'un handicap à un rendez-vous médical planifié de longue date ne déclenche donc pas l'octroi d'un tel congé.

Le proche aidé doit être personnellement atteint dans sa santé. Ce qui n'est p. ex. pas le

cas d'un jeune enfant en bonne santé sans solution de garde. Les parents ayant une obligation légale d'assistance envers leurs enfants, l'un d'eux pourra s'absenter de son travail le temps de trouver une solution. Cela ne sera pas comptabilisé dans le budget de 10 jours par année pour la prise en charge de proches.

Ledit budget de 10 jours n'est pas comparable au droit aux vacances. Il ne s'agit pas de l'utiliser en entier chaque année. Le recours au congé pour la prise en charge d'un proche doit répondre à une nécessité qu'il faudra pouvoir démontrer. Si une autre solution est envisageable, comme une prise en charge par une personne sans activité lucrative, ce sera la solution à privilégier. Si plusieurs salariés peuvent remplir le rôle de proche-aidant auprès d'une personne, comme les deux parents d'un enfant, ils devraient se répartir la prise de congés, pour que cette charge soit supportée par plusieurs employeurs.

Il est normal que l'introduction d'un nouveau congé s'accompagne de questions et d'incertitudes quant à sa mise en pratique. Tout n'est pas encore réglé. En cas de doute, n'hésitez pas à prendre contact avec le SEV.



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

## secrétaire syndical.e 80 – 100 % au secrétariat régional de St-Gall

Cette fonction de secrétaire syndical.e comprend les activités suivantes:

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

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

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

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

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

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

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

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS PV

## Ensemble vers le succès

Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**Quelque 50 délégué-es et invités se sont rencontrés le 15 mai à Schaffhouse. Les délégués de la sous-fédération des pensionnés (PV) ont procédé à l'élection du comité central et discuté de thèmes syndicaux d'actualité avec la vice-présidente SEV Valérie Boillat.**

Le président du jour Max Krieg a ouvert l'assemblée et accueilli les délégué-es ainsi que les invités au restaurant Altes Schützenhaus. Le rapport annuel 2023 a été l'occasion de faire une rétrospective: grâce à une proposition de la PV la compensation du renchérissement a été octroyée pour les rentes LPP. Le caissier Daniel Pasche a présenté les affaires financières. Le budget et les comptes annuels ont été acceptés à l'unanimité.

### Élections

À la sous-fédération PV, plusieurs élections étaient à l'ordre du jour. Le président central (PC) en fonction Roland Schwager s'est mis à disposition pour une période administrative supplémentaire et a été réélu et applaudi par les délégués. Ont été également confirmés dans leur mandat: Marc Derungs en tant que vice-président, Alex Bringolf en tant que secrétaire et Daniel Pasche en tant que caissier. L'élection à la vice-présidence pour la Suisse romande a été repoussée à l'assemblée d'automne. Ursula Andrea Leuzinger a été réélue en tant que représentante de la PV dans la commission des femmes SEV, Marc Derungs et Alex Bringolf en tant que représentants de la PV au congrès USS, Max Krieg et



Le PC Roland Schwager (à gauche) remercie les collègues Toni Möckli (Thurgau), Hans Heule (vice-président CC), Giuseppe Meienberg (CC) et Patrick Rouvinez (CG).

Marc Derungs pour siéger à la commission des retraités de l'USS.

### Solidarité entre les générations

Après la pause de midi, la vice-présidente SEV Valérie Boillat s'est adressée aux délégués et les a remerciés pour leur engagement. «J'ai un grand respect pour la branche des transports publics car, sans vous tous, je ne pourrais jamais voyager si loin sans permis de conduire!» a déclaré la Genevoise d'adoption. Après le grand succès de la votation sur la 13<sup>e</sup> rente AVS, où la solidarité entre les générations a joué un grand rôle, il s'agit de nous attaquer maintenant aux prochains défis avec le même élan. Au centre des

préoccupations, mentionnons l'initiative d'allègement des primes sur laquelle nous voterons en juin et la menace d'économies sur le transport régional de voyageurs au vu des mesures préconisées par la Confédération et les Cantons.

### Prises de congé

Après des discussions animées concernant entre autres les nouveautés chez Alliance SwissPass et les répercussions sur les cartes multicourses FVP, l'assemblée a tiré à sa fin. Pour la clôturer, Roland Schwager a pris congé des collègues qui ont assumé des charges actives et ont remis leur mandat, en les remerciant pour leur grand engagement.

## COPE CFF

## Résultat élections

**SEV.** Du 19 avril au 21 mai ont eu lieu les élections par vote électronique pour certaines commissions du personnel (CoPe) des CFF. Les élus sont:

### Cargo

**CoPe Surface Cargo**, circonscription Est: Simon Müller (SEV).

### Infra

**CoPe Division Infrastructure**, circonscription Disponibilité et entretien (VU): Bojan Trajilovic.

**CoPe Surface Disponibilité et entretien**, circonscription Région Ouest: Bojan Trajilovic; circonscription Support: Christoph Seiler.

### Division Voyageurs

**CoPe Surface Production P**, circonscription UHR-Werke Olten: Claudia Giudice; circonscription Ateliers UHR Bienne: Roman Mettler (SEV); Circonscription Sécurité et police des transports: Chantal Beringer; UHR-Centres d'entretien Oberwinterthur: Karsten Englisch (SEV).  
**CoPe Division Production Voyageurs**, circonscription UHR: Heinz Ruf (SEV).

Le SEV félicite chaleureusement les nouveaux membres de la CoPe pour leur élection et se réjouit de leur collaboration.

Plus d'infos sur l'Intranet CFF / CFF Cargo.

## IMPRESSUM

**SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports** paraît toutes les trois semaines. ISSN 2624-7828  
**Tirage:** 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMP au 10 octobre 2023  
**Editeur:** SEV, www.sev-online.ch  
**Rédaction:** Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler  
**Adresse de la rédaction:** Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57  
**Abonnements et changements d'adresse:** mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.  
**Annances:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch  
**Pré-presses:** CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch  
**Imprimerie:** CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

**Le prochain journal paraîtra le 21 juin 2024.**

**Le délai pour les annonces est fixé au mardi 10 juin à midi, celui de l'agenda au 11 juin à midi.**

## JOURNÉE DES B100

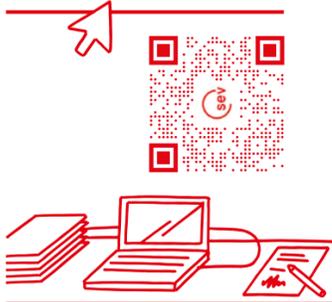
## Notez la date!

SEV. Environ 700 collaborateurs des CFF et de CFF Cargo sont engagés dans une fonction ou dans une fonction complémentaire en tant que mécanicien-ne B100. Ils doivent se battre pour être reconnus, au niveau des salaires ou des conditions de travail. Le SEV vous invite à une rencontre le **3 juin 2024**, de 10 h 15 à 16 h, à l'Hôtel Olten près de la gare d'Olten. Ensemble, nous voulons discuter des différents problèmes et défis des B100, échanger des infos et formuler des revendications pour l'avenir. Une collation est prévue à midi.



Scanne le code QR et inscris-toi!

## sev-online.ch



## Sous-fédérations

## 5. 6. Commission femmes LPV

## Journée des femmes.

Que faut-il pour que nous puissions assumer nos différents rôles? Qu'attendons-nous de notre employeur, qu'est-ce que nous sommes prêts à donner? Cette journée nous permettra d'échanger et de prendre le temps de créer des liens entre nous. Une traduction allemand-français et vice-versa sera proposée. Veuillez vous inscrire jusqu'au 5 mai via le site web du SEV (calendrier) ou par e-mail à mon adresse : frauen@lpv-sev.ch. Esther Weber, resp. du groupe spécialisé Femmes - LPV

9h30-env. 16h30, Haus der Universität Bern, Schlosstr. 5, Berne.

## 27. 9. Commission migration SEV

## Journée de la migration SEV.

«Pour une participation à la vie politique & sociale, ainsi que l'égalité des chances au travail». Thèmes abordés: Soutien à l'initiative démocratique «pour une citoyenneté moderne»; le travail temporaire et les frontaliers, un enjeu syndical. Pour tous les migrants et membres SEV intéressés. Inscription sous : sev-online.ch/fr/le-sev/migration

De 9h à 16h30, Hôtel Olten, Olten

## Sections

## 5. 6. AS Ouest

## Assemblée générale de printemps.

18h45 à l'Hôtel Alpes et Lac, en face de la gare CFF à Neuchâtel  
 L'AG de printemps de la section AS Ouest aura lieu le 05 juin 2024 à 18h45 à Neuchâtel.

Invité : Patrick Kummer, vice-président du SEV.

## Autre

## 2. 6. Bergclub Flügelrad Bienne

**Centenaire du club.** Fête à la maison de montagne aux Prés d'Orvin. Le Bergclub Flügelrad Bienne a été fondé le 1<sup>er</sup> mars 1924. A l'époque, il était principalement composé de collaborateurs de la gare de triage de Bienne. Nous fêtons ce centenaire le dimanche 2 juin 2024 à notre maison de montagne des Prés-d'Orvin. Début à 9h30 avec un culte de montagne. Chacun-e est cordialement invité-e et bienvenu-e à fêter avec nous cet anniversaire. Plus d'infos sur la fête et sur notre association sous : <https://bergclub-fluegelrad.ch>.

## Retraité-es

## 5. 6. PV Genève

**Sortie de section à Twann.** Rendez-vous à 9h dans le grand hall de la gare de Cornavin. Les retardataires se rendront directement sur le quai pour le départ de l'ICN de 9h15 direction Rorschach. Nous changerons à Neuchâtel pour prendre le régional jusqu'à Twann où nous arriverons à 10h58. En quelques pas, nous serons à l'Hôtel Bären où seront servis l'apé-

ritif puis un repas dont vous nous direz des nouvelles.  
 Au retour nous avons réservé une mini-croisière partant à 16 h pour Bienne, d'où le train nous ramènera à Genève.  
 Cette belle journée vous coûtera 65 fr/pers. Inscrivez-vous jusqu'au 1er juin car c'est votre versement postal qui tient lieu d'inscription. Et n'oubliez pas votre carte journalière ou votre AG.

## 19. 6. PV Vaud

## Tournois de pétanque.

D'entente avec les comités respectifs de la Romandie, le comité de la section SEV PV Vaud organise son 3e tournoi de pétanque en doublette (Mémorial René Guignet) au bouledrome « 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. Dames bienvenues. En transport public : prise en charge prévue à l'arrivée du funiculaire à Cossonay-Ville entre 9h et 9h30 et pour le retour en fin de journée. Le tournoi débutera à 9h45. Chaque équipe aura l'occasion de jouer au minimum 4 matchs. Le montant de l'inscription, comprenant le concours, l'apéro et le repas de midi, sans les boissons est fixé à 30.- frs par personne, paiement sur place. Inscriptions des équipes prévue jusqu'au lundi 10 juin, par courriel à [rolandbasset1956@gmail.com](mailto:rolandbasset1956@gmail.com) ou par tél ou message sur WhatsApp au 079 2232108 en précisant, le nom et prénom des joueurs, un no de téléphone ou un email, ainsi que si venue

en transports publics.  
 Les organisateurs :

## 20. 6. Groupement pensionné-e-s syndiqués TN et veuves &amp; cagnotte

## Assemblée générale

Elle aura lieu à 11 heures au restaurant du Joran à Serrière-Neuchâtel suivi d'un repas. Point principal, choix de notre sortie 2024 et adhésions de nouveaux membres. Merci de réserver cette date. Le responsable : Jean-Michel Pantet

## 26. 6. PV Valais

## Sortie annuelle de la section SEV PV Valais.

Chères et chers membres. Nous vous confirmons la sortie annuelle du mercredi 26 juin 2024. Nous vous accueillerons à la gare de St-Gingolph à 11.15 heures. A partir de là nous serons en quelques minutes à la salle où nous prendrons notre repas. Notre traiteur Hilaire Pierroz va s'occuper culinairement de notre bien-être. Départ de Sierre: 9.50h, départ de Sion: 10.01h: et départ de Martigny: 10.15h départ de St-Maurice: 10.35h de voie 4. Est compris dans le prix de Frs. 35.- : Apéritif, repas de midi et toutes les boissons (vin, bière, minérales) inclusivement le café. Vous pouvez vous annoncer via le formulaire reçu, par téléphone au 079 872 38 37 ou par mail à [pv.vs@bluewin.ch](mailto:pv.vs@bluewin.ch). Le délai est fixé au 20 juin 2024.

Meilleures salutations.  
 Votre comité

## Agenda 7/24

## PV VALAIS

## C'était la 106ème assemblée générale...

**P. Rolli, secrétaire.** La 106<sup>e</sup> assemblée générale de la section PV Valais a eu lieu le 12 mars 2024 à Martigny. Comme les années précédentes, nous nous sommes retrouvés dans la salle communale de la ville qui nous est mise gratuitement à disposition. Un grand merci à la commune de Martigny. Ce geste est très apprécié par les membres retraités de la section PV Valais. Les membres qui ont répondu à l'appel du comité ont eu « un bon flair ». L'assemblée fut relativement courte suivie du traditionnel apéritif et d'une excellente choucroute royale.

L'ordre du jour, pas trop chargé, n'a pas déclenché de vives discussions et elle s'est déroulée « tambour battant ». Les points forts étaient l'acceptation des comptes 2023 ainsi que le budget 2025, l'élection d'un membre à la CdG, la réélection



du comité pour la période administrative 2025-2028 et les prochains événements comme la sortie annuelle, la rencontre familiale à Ardon et les fêtes de Noël du bas et du Haut Valais. Elles n'ont pas rencontré d'obstacles et ont été acceptées

l'unanimité par les membres présents.

Un merci particulier au caissier pour la tenue impeccable de la caisse et à la commission de gestion pour l'excellente collaboration avec le comité.

Nous aimerions dire également un grand merci aux membres du comité et toutes celles et ceux qui, avec leur participation active, contribuent au bon déroulement de nos activités.

Nous espérons que ce trend va perdurer encore très longtemps. L'assemblée fut close dans les temps avec comme d'habitude notre programme des trois points qui fonctionne toujours :

Être ensemble – manger et trinquer – convivialité et ambiance agréable.

C'est dans ce sens que nous espérons vous revoir bientôt lors d'une de nos rencontres.

Ne pas oublier : 26 juin, sortie annuelle à St-Gingolph, 12 septembre, rencontre familiale à Ardon, 03 décembre, fête de Noël à Martigny et le 12 décembre, fête de Noël à Brigue.

## SEMAINE DE QUATRE JOURS

# Recette contre le manque de personnel qualifié ?



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-  
online.ch

**Ne travailler que quatre jours, mais gagner le même salaire qu'avec la semaine de cinq jours: complète utopie ou modèle de temps de travail tout à fait sensé? Le consultant et spécialiste en développement Veit Hailperin réalise une étude sur la semaine de quatre jours et explique ce que cache une telle idée.**

«J'aimerais clarifier deux choses», nous explique Veit Hailperin: «La semaine de quatre jours n'est pas une réduction du taux d'occupation avec un salaire versé à 80% et il ne s'agit pas non plus de répartir les 40 ou 42 heures de travail hebdomadaires sur quatre jours. Non, il s'agit bien d'une semaine de quatre jours, avec maintien du plein salaire et une durée du travail hebdomadaire de moins de 35 heures.» Depuis plusieurs années, il développe un projet d'introduction de la semaine de quatre jours dans les entreprises. Il recherche actuellement des entreprises prêtes à réaliser un essai pilote avec une semaine de quatre jours et à se laisser accompagner par des scientifiques. La Haute École spécialisée bernoise HESB et l'organisation «4 Day Week Global» fondent leurs recherches sur divers points, par exemple, comment la semaine de quatre jours se répercute sur le bien-être physique du

personnel ou comment la productivité d'une entreprise évolue avec un temps de travail réduit.

## Santé et conciliation

Est-ce qu'une entreprise peut rester aussi productive lorsque le personnel ne travaille que quatre jours au lieu de cinq? Ne va-t-elle pas droit dans le mur avec une telle réduction du temps de travail? Cela n'amène-t-il pas plus de stress? Ces questions, Veit Hailperin les entend souvent et il répond ceci: «Il est intéressant de constater que beaucoup d'entreprises qui ont déjà réduit leur durée du travail hebdomadaire restent tout aussi productives qu'auparavant. Le principal motif de ce phénomène est la santé. Celui qui travaille moins est en meilleure santé. Beaucoup d'entreprises se trouvent actuellement confrontées à des chiffres élevés d'absentéisme pour cause de maladie. Lorsque les gens restent en bonne santé, cela exerce une influence positive non seulement pour l'entreprise, mais pour toute l'économie d'un pays. Par année, 6,5 milliards de francs pourraient être économisés selon une étude réalisée par Promotion Santé Suisse, et cette estimation est prudente. Fondamentalement, on peut dire que les places de travail sont plus attrayantes lorsque le temps de travail baisse. L'équilibre et la conciliation entre vie professionnelle et vie privée s'améliorent, ce qui peut exercer également une influence positive sur la

productivité. Celui qui a suffisamment de temps à consacrer à sa famille – ou à un hobby très prenant comme entraîner une équipe de football – est plus heureux, au travail.» S'ajoute à cela le fait que ce modèle de temps de travail peut apporter beaucoup d'avantages à une entreprise sur le marché du travail. Dans la lutte contre le manque de personnel qualifié, les entreprises appliquant la semaine de quatre jours peuvent plus facilement engager les personnes adéquates.

## Essais fructueux à l'étranger

Dans les entreprises où le personnel peut organiser le travail de manière assez libre à l'instar du domaine de l'informatique, des études internationales montrent les succès obtenus. En Islande, où deux enquêtes de terrain ont été effectuées, la semaine de quatre jours avec maintien du salaire a même augmenté la productivité des entreprises. Simultanément, le bien-être du personnel s'est amélioré. Mais il y a encore des points à clarifier. Quelle est la situation dans les entreprises de transports publics (TP) où le travail doit être effectué selon des tableaux de service stricts et ne peut pas être librement organisé? «Je ne peux en toute franchise pas encore répondre à cette question parce que je ne dispose pas d'exemples concrets», reconnaît Veit Hailperin. «Mais là aussi les questions de la santé et du manque de personnel pourraient jouer un rôle important. Si

les chauffeurs de bus et les mécaniciens de locs avaient des tours moins longs, ils tomberaient moins malades. Et le job serait plus attrayant. En fin de compte, je peux tout à fait m'imaginer que les entreprises de TP aussi en profiteraient. Dans les entreprises de transports touristiques où il y a de grandes différences selon les saisons, un modèle avec une durée du travail réduite pourrait également fonctionner. La semaine de quatre jours pourrait être comptabilisée sous forme de durée annuelle du travail et durant la haute saison, le personnel travaillerait cinq jours alors qu'en basse saison il ne travaillerait que trois. Dans le domaine de la gastronomie, où les conditions sont similaires, il y a eu des essais très fructueux.»

Des entreprises de diverses branches ont participé à l'étude réalisée par Veit Hailperin et ses partenaires: dans le service public, les secteurs commercial et industriel. «Je suis par exemple en contact étroit avec une entreprise de construction de fourneaux. Il y a des entreprises qui pratiquent cela depuis longtemps déjà. Une entreprise suisse qui fabrique des clous de manière industrielle a introduit la semaine de quatre jours depuis huit ans et ne retournerait pour rien au monde à la semaine de cinq jours. En revanche, il est fort possible qu'à certains endroits, les expériences ne soient pas concluantes: il ne faut pas que le personnel ressente plus de stress parce

qu'il a moins de temps pour effectuer le travail. Il est possible que des entreprises veuillent retourner à la semaine de cinq jours après la phase de test.»

## Un nouvel objectif syndical?

D'un point de vue syndical, il est clair que la semaine de quatre jours avec le même salaire doit amener une amélioration des conditions de travail pour le personnel. Le syndicat Unia accompagne maintenant aussi le projet pilote de Veit Hailperin. «C'est une bonne chose qu'un syndicat soit des nôtres», déclare le consultant et spécialiste en développement. «D'un point de vue historique, mis à part dans les entreprises qui ont reconnu d'elles-mêmes les avantages d'une durée du travail réduite, les syndicats ont lutté pour obtenir une réduction du temps de travail qui, à l'époque, était de 60 heures par semaine ou plus. En ce temps-là aussi, on pensait qu'il était utopique de vouloir réduire la durée hebdomadaire du travail à cinq jours, respectivement à 40 ou 42 heures. Et si l'on parle des vacances: aujourd'hui il est normal d'avoir quatre à six semaines de vacances par année, mais, il y a quelques décennies, ce n'était pas envisageable. Nous le savons aujourd'hui, ce n'est pas seulement le personnel qui en profite mais l'ensemble de l'économie.»

Pour plus d'infos sur cette étude ou pour annoncer un projet et participer: [www.hailperin.ch/4tagewoche](http://www.hailperin.ch/4tagewoche)



## FORÊTS MAGIQUES

Hans-Ulrich Keller

Fin avril, j'ai pu découvrir ce petit paradis lors d'un voyage photographique dans le Dorset (GB). La magie et le parfum sont indescriptibles. Il faut en faire l'expérience. La période de florai-

son des Bluebells s'étend normalement de mi-avril à fin mai. Également connues sous le nom de cloches de la forêt de jacinthes, elles sont connues pour leurs fleurs délicates en forme de

clochettes et leur doux parfum. Dans le passé, les bluebells étaient utilisées à des fins médicinales, pour teindre des tissus et dans les rituels magiques des Celtes.

?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. Quel sont les thèmes qui sont revenus le plus lors des AD du SEV ?

- Prix des sillons et matériel roulant
- Sous-effectifs et sécurité
- Changement climatique et e-mobilité
- Numérisation et locomotives autonomes

### 2. L'employeur peut-il ordonner la mise en place du home office ?

- Seulement dans des situations exceptionnelles
- Non, il doit demander aux travailleurs
- Oui, en principe, il peut le faire
- Oui, mais il doit justifier l'ordre

### 3. L'entreprise de Veit Hailperin s'occupe de... ?

- L'augmentation des jours fériés
- La semaine de quatre jours
- La durée annuelle du travail
- L'équilibre entre vie professionnelle et vie privée en tant que parents

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 11 juin 2024**.

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

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

**Solution du quiz N°6 /2024:**  
a/c/a/b

C'est **Fuat Kopar**, de Locarno, membre de la VPT Locarno, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

# Markus Senn, préposé au relevé des fréquences



Markus Senn en train de contrôler les billets et de relever les fréquences – une tâche exigeante.

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

**Aux CFF, Markus Senn travaille au relevé des fréquences. Il contrôle les billets et recueille une foule de données: type de billet, trajet, occupation des sièges, présence de chiens ou vélos. Il renseigne les usagers, les aide à monter ou à descendre du train, etc. La notion de service public lui tient à cœur.**

Je rencontre Markus Senn au café Brésil, près de la gare de Bienne. Sur son portable, il me montre sa tournée de ce samedi: départ à 15 h 16 avec l'ICN pour Genève-Aéroport, arrivée à 16 h 56. Huit minutes plus tard, retour à Bienne, arrivée à 18 h 43. Après une pause de deux heures, il repart à 20 h 50 pour Neuchâtel, avant de revenir à Bienne dans la foulée, arrivée à 22 h 07. Pour finir, aller-retour Bienne-Soleure. À 00 h 29, sa journée de travail s'achève.

L'heure que nous partageons jusqu'à son entrée en fonction à 15 h 01 s'écoule à toute vitesse: La vie professionnelle de cet homme de 58 ans avant sa reconversion aux CFF il y a seize ans, de même que ses hobbies comme les voyages en camping-car, offrent assez de sujets de conversation. En fait, Markus Senn voulait devenir musicien, comme son père. À l'âge de 7 ans, il a donc appris la clarinette classique, puis d'autres instruments à vent. Il a joué sur divers types de saxophones, a dirigé un chœur et compose

même, encore aujourd'hui, des morceaux, par exemple de la dance music électronique (cf. [youtube.com/c/markussenn](https://www.youtube.com/c/markussenn)). Hélas, pour des questions financières, les portes du conservatoire lui sont restées fermées. Il a fait un apprentissage de boulanger qu'il a mené à terme malgré une allergie à la poussière de farine. Une fois diplômé, il a changé de profession et est devenu magasinier à l'Office fédéral du personnel (OFPER). Quatre ans plus tard, après une formation au sein d'une assurance, il a obtenu son brevet d'inspecteur fédéral en assurances, ce qui lui a permis de coacher de grosses entreprises. Quand, après plus de dix ans, il s'est brusquement retrouvé devant l'obligation de décrocher des contrats au porte à porte, il a refusé et s'est fait licencié. Alors, il a fait de son 2<sup>e</sup> hobby, l'informatique, sa profession. Dans les années 80, il s'est d'abord mis à rafistoler des ordinateurs Commodore, avant de se lancer dans le craquage en tant que membre d'un club Firewall, «mais toujours sans entraîner de dommages». Puis il est devenu responsable informatique dans une entreprise spécialisée dans la liquidation de sociétés. Il y sécurisait les données sur les PC, gérait le site web et formait les plus de 80 collaborateurs à l'utilisation des nouveaux logiciels. Un job à 150 %, bien rémunéré, qui s'est pourtant interrompu de manière abrupte après quelques années en raison de divergences d'opinion.

C'est à cette époque qu'il a postulé auprès des CFF pour un poste de préposé au relevé des fré-

quences (FQ), une fonction qu'il connaissait par le biais de sa compagne, une ancienne employée des CFF entretemps à la retraite. Après une formation de deux mois et plusieurs examens, notamment en géographie, il a été engagé. Aujourd'hui, il exerce sa fonction avec un taux d'occupation de 70 %. À côté de cela, il s'occupe de la conciergerie de trois immeubles. En raison d'une déficience visuelle, il ne peut pas devenir assistant clientèle et s'imagine mal travailler à 100 % dans le FQ. Manipuler des chiffres pendant des heures et de manière intense a pour effet qu'il a parfois de la peine à trouver le calme et le sommeil quand il finit son service tard le soir. Cinq jours de FQ d'affilée lui paraît la limite supérieure à ne pas franchir. Les tours de repos courts de 12, voire 11,5 heures sont pénibles et, dans le FQ, il y a des tours presque 24/24 h: parfois il doit prendre un taxi à Bienne à 3 h du matin pour Le Locle, ou alors il ne rentre à Bienne qu'après 2 h.

Ce qui lui plaît dans ce job, c'est l'autonomie et le contact avec des gens très différents. Ce qui lui plaît moins, c'est sa classification au niveau d'exigence D (51 636 – 75 776 francs, pour un temps complet), dans l'échelle salariale malgré les exigences élevées que la fonction requiert. Il faut en effet avoir de sérieuses dispositions pour les chiffres, bien connaître la géographie et le réseau ferroviaire, afin de saisir correctement les liaisons dans le smartphone. Il faut bien connaître les billets et les transports publics en

général, afin d'être en mesure de répondre aux questions des voyageurs. De bonnes connaissances en allemand, en français et en anglais sont requises, notamment dans les trains pour Interlaken, qui se trouvent aussi dans le rayon de Bienne. Ce rayon s'étend de Genève à Brigue en passant par Lausanne, Zurich et Lucerne jusqu'à Constance ou Coire, et dans le Jura jusqu'à Bâle, Pontarlier ou Delle. «Les CFF tirent profit du fait que les collègues à temps partiel sont tributaires de ce job et ne se défendent pas.»

Markus met un point d'honneur à offrir un bon service aux clients, raison pour laquelle il prend le temps nécessaire pour les informer, ou pour aider une dame âgée à descendre du train, même s'il prend du retard par rapport aux objectifs quantitatifs qui imposent trois à quatre billets contrôlés par minute. Les supérieurs hiérarchiques peuvent contrôler en direct le nombre de billets contrôlés, mais il n'en a cure.

Dans l'ICN vers Yverdon, il adopte vis-à-vis des voyageurs une attitude très professionnelle qu'il doit à sa longue expérience, à sa facilité de contact et à sa grande connaissance de l'être humain. Lui aussi a constaté une hausse de l'agressivité chez certains usagers, mais n'a subi jusqu'ici que des attaques verbales occasionnelles. Il pense que ses collègues FQ féminines sont à coup sûr plus souvent agressées. Il est entré au SEV dès ses débuts, «car le syndicat ne peut soutenir les collègues dans leurs requêtes que si, de leur côté, ils soutiennent le syndicat».

## LE TRAVAIL, C'EST LA SANTÉ?

Tomz

