



SEV N°1

Le journal du Syndicat du personnel des transports



PERSPECTIVES 2025

Choisissons ensemble la meilleure voie

Édito de Matthias Hartwich,
président SEV

▶ p. 3

Je vous adresse à toutes et à tous mes vœux pour la nouvelle année. Une année 2024 intense se termine, marquée par de multiples activités et de nombreux succès. Sans nul doute, l'année à venir sera tout autant exigeante pour nous : nous renégocierons des CCT, des débats animés et des actions ambitieuses sont d'ores et déjà prévus, et notre agenda se remplit de nombreux thèmes importants.

Tout d'abord, la lutte pour un financement suffisant des transports publics continue : les projets d'économies de la Confédération concoctés par le groupe Gaillard, qui affaibliraient massivement les transports publics, sont loin d'être abandonnés et toujours d'actualité. Nous devons donc rester vigilants.

Ensuite, nous voulons poursuivre et renforcer notre campagne contre la violence envers nos collè-

gues qui travaillent dans les trains, les bus, les trams et sur les bateaux.

Ce thème sera notre point de mire durant cette année. Rappelons que nous, le SEV, avons lancé il y a vingt-cinq ans la « Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics ». Nous fêterons cet anniversaire en novembre, il faut que les choses bougent dans ce dossier.

Cette année, il s'agira également de définir les relations entre la Suisse et l'Union européenne. Cela est particulièrement important pour nous, le Syndicat du personnel des transports, car nous ne permettrons en aucun cas que nos collègues fassent les frais d'une possible ouverture du trafic ferroviaire voyageurs international. Nous nous battons pour cela.

Un des événements les plus importants de cette année 2025 sera

notre congrès SEV qui se déroulera les 12 et 13 juin à Berne. Ce sera non seulement l'occasion de tirer le bilan de ce qui a été accompli, mais aussi de poser les jalons pour l'avenir, afin que le SEV reste fort et devienne encore plus puissant. Nous voulons continuer de faire entendre haut et fort la voix des collègues œuvrant sur la route, le rail, les lacs et dans les aéroports.

Le congrès va, entre autres, élire ou confirmer les personnes de sa direction, en particulier la présidence du comité et les membres de la direction syndicale. Enfin, il va adopter nos textes d'orientation et définir ainsi la direction que devra prendre notre organisation pour les quatre prochaines années.

Je souhaite au SEV une année 2025 fructueuse et enrichissante et, à tous nos membres et amies et amis, une bonne santé, ainsi que bonheur et paix.

Égalité

Sibylle Lustenberger parle des défis de la commission des femmes du SEV.

2

Salaires

Malgré des conditions difficiles, de nombreux résultats positifs dans les négos.

4

Navigation

Rétrospective d'une année riche en événements sur les lacs suisses.

5

BAU action Berne/Valais

Le 6 décembre, le comité de la section Berne/Valais de la sous-fédération BAU a organisé une action de recrutement des membres au CMI à Brigue.



Comme c'était la Saint-Nicolas, il y avait des cacahuètes, des mandarines, des chocolats, des biscuits et des pains d'épices. Il y a eu de bonnes discussions entre le comité de section, le secrétaire syndical SEV Michael Buletti et les collègues, et nous avons pu apprendre directement où se situent les problèmes dans la surface. Ce qui nous a paru très positif sur le site I-VU de Brigue, c'est le panneau d'affichage très original du SEV où l'on trouve toujours les dernières infos concernant le syndicat. « J'aimerais remercier mes collègues du comité de Brigue pour l'organisation de cette action de recrutement qui fut très réussie, de même que Michael Buletti pour son soutien sur place, et la direction CFF I-VU pour avoir permis d'utiliser le CMI de Brigue ».

Au coeur du Gothard



Le 3 décembre, l'excursion SEV Jeunesse-RhB a eu lieu avec les plus de 30 ans et les retraités des Chemins de fer rhétiques dans les profondeurs du massif du Gothard.

Formation

Les cours 2025 organisés par movendo sont en ligne. En tant que membre SEV, vous pouvez suivre un cours par année gratuitement sur des sujets aussi divers que politique et économie, droit et travail, sécurité sociale, recruter des membres et renforcer le mouvement, etc. Infos et inscription sur movendo.ch. Pour les cours de formation SEV plus spécifiques, allez voir page 10.



NOUVELLE SECRÉTAIRE SYNDICALE, SIBYLLE LUSTENBERGER

Engagée pour défendre les droits des femmes

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Sibylle Lustenberger est entrée en fonction le 1^{er} septembre 2024 en tant que secrétaire syndicale en charge des femmes et de la formation au SEV. Cette anthropologue sociale s'engage pour l'égalité des genres dans le monde du travail. Cette année, non seulement elle va fêter avec les femmes les 40 ans de la commission des femmes du SEV, mais elle donnera aussi une impulsion à des thèmes importants tels que la conciliation entre vie professionnelle et vie privée et la lutte contre le harcèlement sexuel sur la place de travail.

Le 28 novembre 2025, la commission des femmes du SEV fêtera ses 40 ans. Cet anniversaire sera l'occasion de jeter un regard sur l'évolution des rôles des sexes et d'encourager le dialogue entre les femmes de tous les âges. Sibylle Lustenberger se réjouit de cette journée de célébration et explique : « Ensemble, nous pouvons franchir les prochaines étapes vers l'égalité et de meilleures conditions de travail pour les femmes. » Une place sera aussi laissée à une rétrospective historique et des pionnières de la première heure auront la parole. Puis le lien sera fait avec les femmes actives aujourd'hui afin de porter notre regard sur l'avenir de la commission des femmes.

Le thème clé de la conciliation

Un thème clé de la commission des femmes est la conciliation entre profession et vie privée, en particulier pour les personnes qui ont des horaires irréguliers. Une enquête nationale du SEV a été réalisée en 2024 sur la conciliation avec le travail dans les tours et les résultats ont montré des progrès, cependant il y a encore 60 % des personnes questionnées qui sont confrontées à des obstacles. « Nous ne sommes encore de loin pas parvenues à notre objectif », déclare Sibylle Lustenberger. C'est pourquoi la conciliation reste l'un des thèmes principaux de la commission des femmes. Les autres questions centrales sont le congé maternité avant la naissance ainsi que la campagne de sensibilisation prévue contre la violence sexualisée à la place de travail. Sont aussi à l'ordre du jour une meilleure reconnaissance des « compétences des femmes » et leur il-

lustration dans les systèmes salariaux, ainsi qu'une représentation équilibrée des genres dans les organes du syndicat SEV. La commission des femmes travaille en mettant l'accent sur ces thèmes et fera certainement des propositions à l'attention du congrès SEV 2025.

Lutte contre le harcèlement sexuel

Mis à part la conciliation entre famille et profession, la lutte contre le harcèlement sexuel sur la place de travail figure aussi dans la ligne de mire de la commission des femmes du SEV. C'est un sujet qui tient à cœur à Sibylle. Une étude publiée en décembre 2024 par le Bureau fédéral de l'égalité entre les femmes et les hommes et le Secrétariat d'État à l'économie affiche des chiffres alarmants : un tiers des employé-es a déjà vécu une situation de harcèlement sexuel à la place de travail, la part de femmes étant avec 44 % beaucoup plus élevée que celle des hommes. L'étude confirme certes que beaucoup d'entreprises prennent au sérieux la problématique, toutefois qu'elles ne disposent pas des connaissances juridiques nécessaires ni des structures adéquates pour intervenir réellement là-contre.

Cela se retrouve également dans les transports publics. Sibylle Lustenberger mentionne des expériences de mécaniciennes de locs des CFF qui ont fait état de harcèlements dans les médias. De son point de vue, la priorité est la mise en œuvre d'une politique contraignante de tolérance zéro. Chaque entreprise doit établir des règles claires contre le harcèlement sexuel et les appliquer de manière conséquente. Les collaboratrices et collaborateurs doivent savoir qu'ils peuvent faire part de leurs doléances sans craindre les conséquences. Non seulement les femmes mais aussi les hommes doivent jouer un rôle actif dans la lutte contre la violence et la discrimination à la place de travail. « Il est important que les hommes se montrent solidaires et qu'ils soient des alliés », souligne la secrétaire syndicale avant d'émettre une idée : avec un groupe de dialogue composé de membres masculins du syndicat, ne pourrait-on pas conscientiser les gens du SEV sur ce thème et renforcer la solidarité entre les collègues ?

Ensemble pour le progrès

La commission des femmes travaille en parti-

culier pour l'amélioration des conditions de travail et des droits des femmes. « Malgré les progrès réalisés il subsiste de nombreuses inégalités, par exemple en ce qui concerne les salaires, la conciliation entre famille et profession, le soutien contre la discrimination et la violence », explique Sibylle Lustenberger, elle-même maman d'un petit garçon de 9 ans. Un tremplin pour obtenir des améliorations, selon elle, serait une collaboration entre les syndicats. La commission féministe de l'Union syndicale suisse dans laquelle les femmes SEV sont représentées devrait y jouer un rôle important. Dans cet organe, il y a un échange intense entre les groupes professionnels et il est possible d'unir les forces. La procédure y est décidée de manière solidaire et coordonnée, que ce soit au niveau des revendications à l'attention des entreprises ou du politique.

Les rencontres et les échanges dans le cadre de l'accord « Women in Rail » constituent un autre thème d'actualité. Depuis la conclusion de l'Accord 2021 valable dans toute l'Europe, les responsables de l'égalité du SEV, des CFF et de BLS se rencontrent régulièrement pour échanger leurs points de vue, afin de discuter des mesures à prendre pour augmenter la proportion de femmes dans le secteur ferroviaire et d'exploiter les synergies. Sibylle Lustenberger souligne l'intérêt de l'accord : « Une augmentation de la part des femmes ne peut être atteinte que par une politique efficace en matière d'égalité dans les entreprises. C'est pourquoi la codiscussion et la collaboration des Femmes SEV sont centrales. » Il reste en tous les cas beaucoup à faire pour l'application de « Women in Rail ».

Appel pour un avenir juste

Sibylle Lustenberger et la commission des femmes du SEV restent infatigablement en action pour défendre les droits des femmes. « Le mouvement syndical doit continuer d'avancer de manière décidée et solidaire afin de renforcer les droits des femmes et de lutter pour un avenir plus juste », conclut-elle. La commission des femmes va continuer de jouer un rôle central durant les années à venir pour que les changements nécessaires soient introduits dans le monde du travail, non seulement pour les droits des femmes, mais aussi pour une société solidaire d'une manière générale.

ACCORD SUISSE-UE

Le SEV reste sceptique

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

Un peu avant Noël, le Conseil fédéral a communiqué que les négociations sur les accords entre la Suisse et l'UE avaient abouti. Dans les grandes lignes, le SEV accueille positivement l'extension du transport ferroviaire international de voyageurs (IPV) et la collaboration avec l'UE. Cependant, le SEV est d'avis qu'un changement de système présente de grands risques. Une ouverture du marché avec l'UE doit s'accompagner de mesures de protection concrètes et atténuantes pour le personnel ferroviaire. L'Union syndicale suisse (USS) est critique envers ces accords.

Le 20 décembre dernier, le Conseil fédéral a communiqué que les négociations avec l'UE étaient terminées, parlant d'«achèvement matériel des négociations» avec Bruxelles. Au printemps 2025, les discussions vont se poursuivre pour une conclusion formelle des négociations. Jusqu'à présent, on ne connaît pas encore tous les détails, en particulier concernant les transports terrestres et la protection salariale. Ainsi le SEV et les autres syndicats de l'USS, restent vigilants. Simultanément, le SEV ne change pas sa position : il n'est pas fermé à la discussion afin de garantir une protection pour le personnel en cas d'ouverture de l'IPV.

Le SEV est favorable à une extension des correspondances internationales dans le trafic ferroviaire, toutefois de préférence selon le système de coopération qui a fait ses preuves. Un éventuel changement de système, où la concurrence est privilégiée par rapport à la coopération, nous rend sceptiques. Cela comporte le risque d'une détérioration de la qualité pour les clients et d'un dumping sur les conditions de travail. L'IPV devrait donc continuer à être exploité en coopération.

Le personnel des transports ne doit pas être laissé pour compte en cas d'ouverture

Si nous devons observer une ouverture du marché dans le cadre des accords avec l'UE, le SEV demande que des mesures soient intégrées pour atténuer les effets sur le personnel concerné. Le mieux serait d'appliquer directement et impérativement les normes de la convention collective de travail (CCT) suisse pour le personnel engagé en Suisse. Une réglementation se limitant à des «conditions minimales» serait inacceptable pour le SEV. Il doit y avoir des solutions pratiques pour les contrôles, aussi bien lors de l'octroi des licences que dans l'exploitation quotidienne, sur place.

L'ouverture sur le marché de l'IPV comporte des risques et pourrait mettre en péril le système suisse et compromettre la qualité et la fiabilité à laquelle nous sommes habitués, également pour le trafic ferroviaire à l'intérieur du pays. L'attribution des sillons par des tiers ou un accès in-



FOTOMONTAGE MICHAEL SPAHR

trôlé pour des tiers aux sillons en Suisse mettrait en danger tout le système de trafic grandes lignes et régional ainsi que les horaires cadencés. Pour le SEV, ce serait un «No go». Le syndicat du personnel des transports SEV s'insurgerait contre un tel accord.

USS : un résultat insuffisant

L'USS critique l'accord avec l'UE auquel le Conseil fédéral a donné son feu vert. Selon les informations disponibles, la protection des salaires sera démantelée et le service public affaibli. L'USS appelle le Conseil fédéral à faire toute la transparence sur le contenu de l'accord.

Avec un tel accord, il sera bien plus difficile de faire respecter les salaires suisses. Comme la Suisse a beaucoup de peine à percevoir les amendes (peines conventionnelles) en dehors de ses frontières, les entreprises de différentes branches doivent fournir aujourd'hui une garantie (dépôt d'une caution). Or, cette dernière est absente de l'accord. La «caution en cas de récidive» prévue à la place est une farce et, pour toutes sortes de raisons, ses effets dans la pratique seront quasiment nuls. De même, l'«interdiction d'offrir des services» n'est plus garantie. Aujourd'hui, les cantons interdisent chaque année à quelque 600 à 1000 entreprises de travailler en Suisse, soit qu'elles refusent de coopérer avec les autorités, soit qu'elles aient versé des salaires beaucoup trop bas. Autre problème de taille, la Suisse s'engage avec l'accord à reprendre

la réglementation européenne des frais. À l'avenir, les frais d'hébergement et de repas des personnes détachées par leur employeur ne seront plus pris en compte que sur la base des règles du pays d'origine. Alors même qu'en Suisse, le coût de la vie est l'un des plus élevés d'Europe. Enfin, la réduction du délai d'annonce des travailleurs détachés de 8 à 4 jours compliquera l'activité de contrôle, comme le confirme un essai pilote mené à Bâle-Ville et Bâle-Campagne.

L'accord aura aussi des effets négatifs sur le service public, obligeant la Suisse à libéraliser son approvisionnement électrique qui fonctionne bien et remettant en question, dans le transport ferroviaire international de voyageurs, les coopérations ayant fait leurs preuves avec les compagnies de chemin de fer des pays voisins.

AD extraordinaire de l'USS le 31 janvier

Le contenu de l'accord n'est connu que dans les grandes lignes. Pour répondre aux questions encore ouvertes, il faudrait en étudier les dispositions précises. L'USS a toujours soutenu l'ouverture de la Suisse vis-à-vis de l'UE, pour autant que les travailleuses et travailleurs en bénéficient et que les salaires soient garantis. Elle analysera en détail le texte de l'accord, afin que son assemblée des délégués prévue au 31 janvier 2025 puisse décider des suites à y donner en toute connaissance de cause. L'USS attend du Conseil fédéral qu'il mette à disposition les informations nécessaires.

+

-

En 2024, la syndicalisation a bien marché au SEV. Avec 1914 nouveaux membres, le SEV enregistre presque autant de nouveaux membres que l'année précédente (2023 : 1923). Environ 70% des nouvelles adhésions ont été rendues possibles par des membres. En 2025 aussi, les membres SEV qui recrutent trois nouveaux membres ou plus seront intégrés au programme «Top recruteurs» et recevront des primes supplémentaires. Le SEV remercie tous les membres pour leur engagement.

Juste avant Noël et sans préavis, DB Cargo Schweiz a mis à la porte 20% de son personnel à Muttenz (BL), dont deux membres des représentants des travailleurs. Ces neuf licenciements sont scandaleux, car l'employeur reste volontairement en dessous du seuil de 10 personnes. Sinon, une consultation de la représentation des travailleurs aurait été obligatoire. La raison invoquée, à savoir la perte d'un client important, est spécieuse, car l'entreprise a en même temps gagné des clients.



Qui gagne au moins 8 nouveaux membres est invité à l'événement des meilleurs recruteurs.

MATTHIAS HARTWICH répond

TP gratuits, à quel prix ?

? Dans quelques cantons et certaines communes, des projets offrant des transports publics (TP) gratuits sont en cours. Qu'en pense le SEV ?

Pour le SEV, il est incontestable qu'il faut encourager les gens à prendre les TP au lieu d'avoir recours au trafic individuel motorisé. Indéniablement, si la Suisse veut atteindre le zéro net d'émissions de CO₂, le secteur des transports publics doit être élargi. Cependant, le SEV est d'avis que la gratuité des TP n'est pas le bon moyen. Au contraire, cela présente un risque, à savoir les coûts engendrés par cette mesure. La question se pose alors : «Qui passera à la caisse ?» Dans le pire des cas, les abonnements gratuits seront à la charge et aux frais du personnel et de la clientèle !

Il faut savoir qu'aujourd'hui environ 60% du coût des TP est financé par les contributions versées par les client-es. Ce qui représente à l'échelon suisse environ 7,5 milliards de francs par année. Si ce sont les fonds publics qui doivent également assumer cette somme, l'argent fera

défaut à d'autres endroits. Et cela entraîne inévitablement de nouvelles luttes sur le plan politique pour la répartition. Vu qu'une grande partie de cet argent sert à financer les salaires des salarié-es, il est à craindre que la gratuité des TP engendre de fortes pressions sur les salaires et les conditions de travail du personnel.

Par ailleurs, la pression sur les coûts apporte de l'eau au moulin des fanatiques de la libéralisation qui vont certainement demander que les prestations de transport soient mises au concours pour trouver l'offre la moins chère. Mais cela ne se fait jamais en faveur du personnel. Ainsi, c'est de l'argent qui disparaît du système, au lieu d'y entrer, entraînant une détérioration de l'offre et des conditions de travail. Pourquoi introduire une gratuité des TP si elle génère une diminution des correspondances, une dégradation de la qualité et de la sécurité, tout en mettant sous pression les conditions de travail du personnel ?

Matthias Hartwich est président SEV. Une question ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

NÉGOCIATIONS SALARIALES

Objectif: pouvoir d'achat



L'équipe salariale SEV nouvellement constituée: Marcel Burmeister, Charlotte Gabriel et Michael Buletti (de g. à dr.).

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Comme chaque année, le SEV a mené des négociations salariales intenses dans quelque 70 entreprises de transport et dans la plupart des cas, il a été possible de trouver un accord. Tu peux lire ci-après de quelle manière ces négociations se sont déroulées, quels défis ont dû être relevés durant les pourparlers et quels résultats ont été obtenus.

Les négociations salariales menées chaque année par le SEV dans les entreprises de transport sont ancrées généralement dans une clause spécifique de la convention collective de travail (CCT) conclue avec ladite entreprise. Certaines CCT définissent également des critères qui servent de base aux négociations salariales, par exemple la prise en compte de l'évolution du coût de la vie, de la situation économique et financière de l'entreprise, ou de la situation sur le marché du travail.

Ces critères doivent être pris en considération pour établir la revendication salariale. Les revendications salariales du SEV sont définies par les assemblées des membres ou, dans les entreprises de grande envergure, par les organes compétents composés de délégués des membres. Par exemple aux CFF, c'est la commission CCT qui s'en charge, composée de délégués de toutes les sous-fédérations. Chez BLS, c'est le comité central BLS. Ensuite les revendications salariales sont transmises au-à la secrétaire syndicale compétente en tant que mandat de négociations, puis elles sont présentées à l'entreprise concernée avant l'ouverture des négociations.

Après souvent plusieurs rondes de négociations entre les partenaires sociaux, l'assemblée des membres ou l'organe compétent peut statuer sur le résultat obtenu et l'accepter ou le rejeter. Il arrive assez rarement que les partenaires sociaux ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un résultat.

Dans un tel cas, beaucoup de CCT prévoient la possibilité de convoquer un tribunal arbitral qui établit une proposition de compromis, ou alors prend une décision contraignante.

Ronde salariale / Mesures salariales 2025

Michael Buletti, qui fait partie du nouveau team salaires du SEV, est satisfait des résultats obtenus pour cette année. «Les négociations salariales ont été ardues au vu de la situation financière dans beaucoup d'entreprises», explique le secrétaire syndical SEV à l'heure du bilan. «Ce qui doit être considéré positivement, c'est que le renchérissement qui était d'actualité au moment des négociations (selon l'indice suisse des prix à la consommation, IPC) a été pris en considération dans presque tous les résultats. En revanche, le SEV n'a souvent pas pu se faire entendre concernant le renchérissement accumulé et par conséquent, dans l'ensemble, les salaires réels ont reculé.» Ce renchérissement accumulé résulte des années précédentes durant lesquelles la compensation n'a pas été octroyée complètement. Dans la plupart des cas, le SEV a demandé une prise en compte dans les mesures salariales pour 2025. Malheureusement, sans succès à beaucoup d'endroits. «Nous devons réfléchir à la manière dont nous voulons aborder cette question à l'avenir», poursuit Michael Buletti. «Car avec cela le pouvoir d'achat diminue.»

Dans les résultats des négociations, on retrouve souvent des primes uniques généralement octroyées à l'ensemble du personnel qui, selon le montant, peuvent contribuer à relever le pouvoir d'achat à court terme. Cependant, il s'agit d'un versement unique: ces primes ne constituent ainsi pas une augmentation durable des salaires.

On remarque que, de manière accrue lors de cette ronde salariale, les partenaires sociaux ont décidé d'augmenter les indemnités ou allocations. Parfois, elles sont réservées à certaines catégories de personnel seule-

ment, toutefois elles représentent une mesure salariale durable, ce que le SEV salue.

Beaucoup de résultats des négociations comprennent aussi les moyens nécessaires pour les progressions dans les systèmes salariaux. Toutefois, aux CFF ils ne suffisent pas à la réalisation des progressions prévues par la CCT (*voir encadré*).

Survol des résultats obtenus

- **CFF/ CFF Cargo**: les partenaires sociaux ont convenu d'une hausse de 1,5% de la masse salariale pour des mesures durables, 0,8% d'augmentation générale en tant que compensation du renchérissement ainsi que 0,7% d'augmentations individuelles pour les progressions liées au système. De plus, tout le personnel reçoit en janvier 2025 une prime unique de 500 fr., resp. 250 fr. pour les temps partiels de moins de 50%.
- **CFF Cargo International**: 0,8% d'augmentation générale des salaires et une prime unique de 800 fr.
- **CGN**: pleine compensation IPC (octobre 2023/2024 de 90%) 0,54% et IPAM 1% (0,45%) soit un total de 1% + 2^e moitié du nouveau système salarial ~7,5%.
- **CJ**: pleine compensation IPC (sept 23-24) 0,8% + système salarial selon CCT ~1,5%.
- **LNM**: pleine compensation IPC 1,9% (2 ans) + progression salariale
- **MBC**: augmentation de 45 CHF x 13 (calcul de l'IPC sur un salaire moyen de 6500 CHF augmentés de 6 francs); + 1 franc pour l'indemnité des dimanches qui est maintenant de 9 CHF; système progression salariale selon CCT.
- **MOB**: augmentation de 40 CHF x 13 (calcul de l'IPC sur un salaire moyen de 6500 CHF augmentés de 1 franc); système progression salariale selon CCT.
- **Les Mouettes**: l'indexation automatique des salaires est prévue dans la CCT. Cette année, selon l'indice genevois, elle se monte à 0,6%.
- **RegionAlps**: pas d'accord à ce jour (voir notre article page 7).

- **TL**: compensation de l'IPC de 0,7%.

- **TMR**: augmentation de +1,7% (IPC de novembre 0,7% + 1% de progression salariale car les négociations sur la grille des salaires ont été retardés d'une année); système progression salariale selon le règlement d'entreprise (pas de CCT).

- **TPC**: pleine compensation de l'IPC 0,6% (octobre 2024); système progression salariale selon CCT.

- **TPN/NSICM**: pleine compensation IPC 0,7% (nov 23-24) + système salarial selon CCT ~1,5%

- **TPF**: pleine compensation du renchérissement de 0,6% (selon IPC octobre 2024).

- **TPG**: indexation de 1,05%, selon des spécificités genevoises de calcul. Depuis cette année, c'est l'indice IPC du mois d'août qui sert de référence.

- **Sous-traitants TPG**: pas d'indexation, mais la question est en discussion dans la négociation en cours de la CCT.

- **Travys**: pleine compensation IPC 0,7% (nov 23-24) + système salarial selon CCT 1,5%.

- **TransN**: pleine compensation IPC 0,7% (nov 23-24) + système salarial selon CCT 2,2%.

- **VMCV**: pleine compensation de l'IPC 0,6% (octobre 2024); système progression salariale selon CCT.

ETC alémaniques

- **BLS**: des mesures salariales totalisant 2,2% de la masse salariale, 0,8% de compensation du renchérissement, resp. d'augmentation générale, hausse de l'indemnité pour les repas de 2 fr. (représente 0,2%), 0,9% pour les progressions individuelles selon système salarial, versement unique de 300 fr. (temps pleins), au pro rata selon le taux d'occupation (représente 0,3%). De plus, renouvellement et extension de l'allocation pour charge d'assistance volontaire de BLS.

- **RBS**: compensation du renchérissement de 0,6% (selon IPC situa-

tion octobre 2024) et augmentation réelle des salaires de 0,4%; de plus, 1% de la masse salariale pour les progressions individuelles, hausse de l'indemnité pour travail du dimanche à 11 fr. et nouvelle indemnité de 8 fr. pour les services en trois parties.

- **MGB**: augmentation générale de 1%. De plus, 1% de la masse salariale est à disposition pour les augmentations individuelles. Ainsi, en tout ce sont 2% qui augmentent la masse salariale en 2025.

- **Zentralbahn**: augmentation générale pour tous de 1040 fr. (80 fr./mois) pour les temps complets. De plus, 0,8% de la masse salariale pour les augmentations individuelles.

- **Südostbahn**: la masse salariale augmente de 1,4% au total: augmentations extraordinaires et structurelles de 0,14%, 0,98% pour le système salarial et 0,28% pour garantir le pouvoir d'achat.

- **Login**: 0,9% d'augmentation générale, 0,6% pour les augmentations de salaire individuelles. Le maximum des plages salariales est relevé de 0,9%. De plus, Login octroie une prime individuelle liée aux prestations qui représente 0,5% de la masse salariale.

- **Chemins de fer rhétiques SA**: 0,8% de compensation du renchérissement (incluant un relèvement des plages salariales), 1,1% d'augmentations individuelles pour le système salarial, prime de 750 fr. (taux d'occupation 51-100%), de 375 fr. (taux d'occupation 21-50%) et de 150 fr. jusqu'à 20% de taux d'occupation.

- **Aargau Verkehr SA**: compensation du renchérissement représentant 1,3% de la masse salariale, hausse de 1 fr. de l'indemnité pour travail de nuit et du dimanche, hausse de 10 fr. de l'indemnité pour début du travail extraordinaire qui passe à 40 fr., simultanément augmentation du délai donnant droit à l'indemnité qui passe de 48 à 72 heures, réduction de 0,319% de la retenue pour assurance d'indemnités journalières en cas de maladie.

CFF – stagnation de l'évolution salariale

Les résultats obtenus aux CFF et chez CFF Cargo par le SEV lors des négociations salariales ont permis une compensation du renchérissement (selon IPC septembre 2024) et garanti les moyens nécessaires pour une évolution durable des salaires. Cependant, pour les progressions dans le système salarial, il aurait été nécessaire d'octroyer les 1,1% demandés par le SEV, mais ceux-ci n'ont pas été totalement pris en compte dans le résultat des négociations puisque les CFF ont accordé seulement 0,7% pour les progressions individuelles.

La CCT CFF/CFF Cargo précise dans l'article 82 que pour chaque niveau d'exigences, une plage salariale définit la valeur de base et la valeur maximale pour les salaires. Chaque plage salariale présente une plage de régulation qui délimite la fixation du salaire. La ligne de régulation visible dans SAP Fiori sert d'orientation pour l'évolution du salaire. Celle-ci commence à la valeur de base

et se poursuit jusqu'au maximum de la plage salariale. Du point de vue du SEV, l'objectif est que les salaires évoluent en suivant cette ligne de régulation. Mais avec le résultat obtenu pour 2025, cet objectif n'est pas atteint. La différence apparaît dans la représentation SAP Fiori sous forme d'un écart par rapport à la ligne de régulation. En particulier pour les jeunes collègues, la progression risque ainsi de stagner.

Pour le SEV, lors de ces négociations, la pleine compensation du renchérissement était prioritaire, car tout le monde en profite, et cela permet de relever les plages salariales. La marge financière des CFF n'a apparemment pas suffi pour octroyer les moyens nécessaires aux progressions salariales en plus de la pleine compensation du renchérissement. Lors des prochaines négociations salariales cet automne, le SEV va se concentrer sur une manière de rattraper les arriérés accumulés dans le système salarial.

JOURNÉE DE BRANCHE DE LA NAVIGATION

« IA » sur les lacs suisses

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

L'apprentissage automatique (ou intelligence artificielle, IA) peut-il aider les compagnies de navigation dans la lutte contre le changement climatique? Pourquoi est-ce que les moules interfèrent dans les trajec-toires? Pourquoi les CCT sont-elles extrêmement importantes aussi dans la branche de la navigation? À Lucerne, leurs repré-sentant-es ont abordé ces questions.

Comme les années précédentes, les membres SEV de la branche de la navigation se sont rencontrés à bord d'un bateau sur le lac des Quatre-Cantons. C'est sur le «MS Flüelen» que Flavio Schulze et Manuel Pinto da Costa Silva ont dirigé cette captivante journée, le 15 janvier.

« Vous avez toujours le sourire aux lèvres », a déclaré Gilbert D'Alessandro, président central de la VPT, dans son discours d'ouverture. Il estime que tous ces visages réjouis sont le fruit du taux d'organisation élevé au SEV dans beaucoup de compagnies de navigation, taux qui a encore augmenté en 2024, selon les statistiques de la VPT. Gilbert a invité les personnes présentes à participer activement au congrès SEV les 12 et 13 juin. La vice-présidente SEV Valérie Boillat a

ajouté une touche poétique lorsqu'elle a évoqué le sauvetage du «Simplon» par le personnel sur le lac Léman : « Dans la tourmente des eaux agitées par l'indifférence politique et les errements du management, ce fut aux hommes de s'emparer des rames, de préserver ce joyau flottant qu'est le Simplon. » L'accident du bateau qui a failli couler en mars a été l'un des plus grands événements de la navigation suisse de ces dernières années.

L'organisation syndicale a porté ses fruits

D'autres histoires qui ont été racontées par les personnes présentes sont également mouvementées. Il y a, par exemple, ces moules qui ont empêché le trafic des bateaux entre Schaffhouse et Kreuzlingen pendant dix jours, ont raconté deux collègues de la Compagnie de navigation sur le lac Inférieur et le Rhin. Une moraine de sable, de pierres et surtout de moules a en effet bloqué le chenal en août dernier. Elle a dû être enlevée pour libérer le passage. La cause de ce phénomène de la nature n'est pas connue à ce jour. On ne sait pas non plus si les chiffres de l'entreprise étaient mauvais seulement à cause des moules, ou aussi à cause de fautes de management... a fait remarquer un collègue avec un clin d'œil.

Dans l'ensemble, 2024 n'était pas véritablement une bonne année pour beaucoup de compagnies de navigation. Malgré tout, le SEV est par-



Bonne ambiance lors de la journée de branche de la navigation sur le «MS Flüelen» à Lucerne.

venu à obtenir presque partout une compensation du renchérissement. L'exemple du Tessin a aussi démontré que cela paie d'être membre d'un syndicat, a expliqué le secrétaire syndical Angelo Stroppini : « À Locarno (lac Majeur), nous avons une CCT et le taux d'organisation est élevé. Les places de travail sont bien protégées dans cette compagnie. Cependant, à Lugano, les gens sont moins bien organisés et il n'y a pas de CCT. L'ambiance est bien moins bonne et les mauvais chiffres d'affaires sont liés aux risques de licenciements. » Un autre cas qui a préoccupé la justice tessinoise aussi a démontré que l'engagement syndical est payant. En 2020, deux saisonniers ont été licenciés « à cause du Covid ». En 2024, un tribunal a tranché : les licenciements étaient irréguliers. Un grand succès pour le SEV !

Nouvelle génération et enjeu climatique

Le manque d'effectifs est un thème omniprésent, ce qui était moins le cas auparavant. À Zurich, la situation s'est un peu détendue selon la secrétaire syndicale Edith Graf-Litscher : « Les entreprises ont remarqué qu'elles doivent mieux rétribuer leur personnel. » Cependant, la problématique demeure, racontent les collègues. Dans beaucoup d'entreprises, les sous-effectifs guettent car beaucoup de monde s'en ira à la retraite durant les prochaines années.

Dans la 2^e partie de la journée, Nikolas Schaal, de l'entreprise lucernoise Shiptec SA, une filiale de la SGV, a livré un input intéressant. Vu les objectifs climatiques, les compagnies de navigation doivent rendre leurs flottes plus neutres en matière de CO₂. Cela représente actuellement un grand défi parce qu'il est difficile de concevoir un grand bateau avec une propulsion électrique. Les alternatives seraient le biogaz ou l'hydrogène. Pour l'instant, toutes les nouvelles technologies de propulsion en sont encore à leurs balbutiements. Une solution réaliste est d'utiliser moins de diesel. Shiptec a donc développé un instrument qui relève quantité de données durant le parcours, p. ex. sur la météo, le flux de passagers, les routes précisément suivies. Grâce à l'apprentissage automatique (que l'on appelle aussi IA), toutes ces données peuvent être traitées et analysées. Les résultats sont transmis par l'Eco-Pilot aux pilotes de bateaux ; il leur indique quand et de combien ils doivent réduire leur vitesse afin de voguer plus efficacement tout en amenant les voyageurs à destination à temps. Avec une course qui ne dure que quelques minutes de plus, il est ainsi possible d'économiser une énorme quantité de diesel juste en naviguant un peu plus lentement. Les prochaines années, ce genre d'instrument devra être utilisé de manière accrue.

NÉGOCIATIONS SUR LES BAR AUX CFF

Les deux parties ont des attentes

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Depuis le 20 janvier, la communauté de négociations (CN) composée du SEV, Transfair, VSLF et l'ACTP négocie avec les CFF sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) de la division Production Voyageurs. Interview du secrétaire syndical SEV René Zürcher qui dirige la délégation de la CN.



René Zürcher.

Pourquoi faut-il des BAR en plus de la CCT?

René Zürcher : Parce que les diverses catégories professionnelles ont différents besoins en ce qui concerne le temps de travail, par exemple pour les pauses. Certaines catégories préfèrent les tours de service compacts, aussi parce qu'elles ont la possibilité de prendre leurs repas directement sur la place de travail. Pour cette raison, elles n'ont pas de BAR qui règle la durée minimum d'une pause. En revanche, pour d'autres catégories la durée minimale d'une pause pour un repas principal est précisée dans les BAR. C'est le cas des assistant-es clientèle. S'il travaille dans les trains et ne peut dès lors pas déposer son dîner au frigo. Il doit ainsi se rendre au restaurant du personnel ou dans un autre restaurant s'il veut manger chaud. Il faut qu'il ait le temps de commander un menu, puis de manger et de se

rendre peut-être aux WC après le repas, tout cela ne peut pas être fait en moins de 30 minutes. Les assistant-es clientèle préfèrent ainsi une pause plus longue. Cela leur permet aussi de s'assoier et de se reposer, car durant le travail, ils sont tout le temps debout. De telles différences rendent impossible une réglementation sur le temps de travail uniforme pour tout le monde.

Quels groupes professionnels sont touchés par les négociations en cours sur les BAR?

Le personnel des locs, les assistant-es clientèle, le personnel de manœuvre et le personnel de nettoyage des trains de la Production Voyageurs. Nous échangeons également avec d'autres groupes professionnels qui ont éventuellement besoin de négociations sur les BAR. CFF Cargo aussi a besoin de négociations sur les BAR mais rien n'a encore été entrepris dans cette division (cf. encadré).

Pourquoi les CFF veulent-ils adapter les BAR pour ces quatre catégories professionnelles?

Une des raisons est que les CFF ont mélangé le personnel de manœuvre et des locs dans l'organisation au niveau du trafic voyageurs, et que les deux catégories professionnelles sont dépendantes d'une seule et même direction allant jusqu'aux chef-fes de team. Un autre motif est que les CFF, dans le cadre du projet « planification intégrée de la production » (IPP), veulent remplacer le programme de planification des engagements et de la production « Sopre » par le nouveau programme « IVU Rail ». Les CFF doivent organiser la programmation de cet outil pour le personnaliser et, comme il est prévu pour les quatre catégories professionnelles, les CFF souhaitent procéder à certaines unifications dans les BAR.

Est-ce qu'une telle unification est vraiment nécessaire?

Les CFF doivent encore nous le démontrer. Mais les collègues concernés par les BAR ont aussi émis des vœux de changements (*qui n'ont pas encore été adoptés au moment du bouclage de ce journal, c'est pourquoi nous ne les détaillons pas ici - ndr*). Nous verrons si nous pouvons trouver un consensus. Si ce n'est pas le cas, les BAR existants resteront en vigueur. Cela force les deux parties à faire des compromis afin de trouver une solution qui réponde aux besoins de tous.

Quels autres besoins ont été annoncés par les CFF?

Ils disent vouloir proposer plus de solutions individualisées au personnel afin de rester attractifs sur le marché du travail. Les CFF ont un problème car, par exemple, les assistant-es clientèle qui ont terminé leur apprentissage quittent l'entreprise parce qu'ils ne supportent pas les horaires irréguliers ou préfèrent avoir congé le week-end. Toutefois, il y a des gens qui apprécient certains avantages du travail irrégulier comme pouvoir s'adonner à des activités sportives après un service du matin ou un jour de semaine, car alors il y a moins de monde. Les préférences et les besoins peuvent être très différents selon les personnes. Une telle individualisation peut paraître alléchante, mais il faut donner un cadre à ces solutions. Les collègues ont le droit de pouvoir planifier leur vie privée autour de leur travail. Nous nous opposons aux solutions qui iront dans le sens du « travail sur appel ».

Les CFF veulent ainsi mieux prendre en compte les besoins individuels dans les BAR?

Ils aimeraient apparemment plus de flexibilité dans les BAR pour pouvoir proposer si possible à chacun-e ce qu'il-elle désire. Selon les CFF, les employé-es plus anciens apprécient les BAR actuels et les jeunes les considèrent comme des obstacles. Mais nous entendons autre chose de nos membres. Les CFF croient connaître nos membres mieux que nous, c'est l'impression que l'on peut parfois avoir. Bien sûr... ils demandent à des apprenants qui interrompent leur formation pourquoi ils le font et, parfois, la réponse est qu'ils aimeraient avoir congé le week-end et qu'ils ne veulent pas travailler la nuit, ou qu'ils ne s'étaient pas imaginé que cela soit si dur. Finalement toutefois, afin de réellement devenir plus attractifs, les CFF doivent aussi miser sur des améliorations financières sur le plan des indemnités et des salaires, et cela n'est pas réglé dans les BAR.

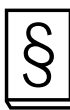
CFF Cargo a besoin de BAR pour les RCP

Pour beaucoup de collègues de CFF Cargo et pour le SEV, une chose est claire: les BAR appliqués depuis des années pour les spécialistes de la manœuvre sont dépassés. « Il s'agit de garantir enfin pour les RCP des BAR de même niveau que le personnel des locs, ils y ont droit! », affirme le secrétaire

syndical responsable de CFF Cargo Philipp Hadorn, et d'ajouter: « Une telle revendication pour ces collègues est évidente et justifiée! » Le groupe CFF, pour sa part, a prévu déjà lors de la prolongation de la CCT de faire des adaptations également dans l'accord Pro Time et les BAR concernés.

ANGLE DROIT

Changements 2025 dans les assurances sociales

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

Comme chaque année, plusieurs nouvelles dispositions entrent en vigueur en 2025 dans le domaine des assurances sociales. Le renchérissement entraîne la hausse des rentes AVS/AI ainsi que des allocations familiales. 2025 signe aussi le début de la mise en œuvre de l'augmentation de l'âge de la retraite des femmes. Le présent article résume les principaux changements, sur la base des informations disponibles à la fin novembre 2024.

AVS/AI : augmentation des rentes

Les rentes augmentent de 2,9 % dès le 1^{er} janvier 2025. La rente minimale dans l'assurance-vieillesse et survivants (AVS) et dans l'assurance-invalidité (AI) passe ainsi de 1225 à 1260 francs par an ; la rente maximale pour une durée de cotisation complète de 2450 à 2520 francs. La rente AVS pour couples mariés s'élève désormais à 3780 francs.

En parallèle, le montant de la cotisation minimale AVS/AI/APG pour les indépendants et les personnes sans activité lucrative passe à 530 francs par an ; celui de la cotisation minimale dans l'AVS/AI facultative à 1010 francs.

Destinées aux bénéficiaires de rentes tributaires de l'aide d'autrui, les allocations pour impotent dans l'AVS et l'AI sont également relevées. Leurs montants dépendent du degré de l'impotence. Enfin, dans l'AI, la contribution d'assistance se monte désormais à 35,30 francs par heure (+ 1 franc) et à 169,10 francs par nuit (+ 4.65 francs).

AVS : mise en œuvre de l'augmentation de l'âge de la retraite des femmes

L'âge de référence (auparavant « âge de la retraite ») des femmes nées après 1960 va augmenter progressivement jusqu'en 2028 pour s'établir finalement à 65 ans comme pour les hommes. L'augmentation de l'âge de référence s'accompagne de mesures de compensation. Ainsi, les femmes nées entre 1961 et 1969 ont droit dès 2025 à un supplément de rente pour

autant qu'elles perçoivent leur rente de vieillesse à l'âge de référence ou ultérieurement. Les femmes qui choisissent d'anticiper leur rente n'ont pas droit à ce supplément, mais elles bénéficient de taux de réduction plus favorables. Le supplément de rente est échelonné en fonction du revenu et de l'année de naissance. Il s'élève entre 13 et 160 francs par mois. Il n'est pas soumis au plafonnement des rentes pour les couples mariés et est versé même si le montant de la rente maximale est dépassé. Versé à vie, il n'entraîne pas de réduction du montant des prestations complémentaires.

LPP : de nouveaux montants

Liés aux rentes du 1^{er} pilier, plusieurs montants de la prévoyance professionnelle subissent aussi des changements début 2025. La déduction de coordination dans le régime obligatoire (LPP) passe à 26 460 francs ; le seuil d'entrée à 22 680 francs. Pour le 3^e pilier (3a), la déduction fiscale autorisée par année s'élève désormais à 7258 francs pour les personnes avec un 2^e pilier et à 36 288 francs pour celles qui n'en ont pas.

Les rentes de survivants et d'invalidité de la LPP sont également adaptées. Elles augmentent de 0,8 % si elles ont été adaptées pour la première fois en 2024 ; de 2,5 % si leur dernière adaptation a eu lieu en 2023.

Le taux d'intérêt minimal dans la LPP reste inchangé à 1,25 % en 2025.

Allocations familiales : hausse des montants minimaux

Dans le domaine des allocations familiales, les montants minimaux fixés par la Confédération sont revus à la hausse en 2025. L'allocation pour enfant s'élève désormais à 215 francs par mois au lieu de 200 francs ; l'allocation de formation à 268 francs par mois au lieu de 250 francs.

Cette augmentation concerne en premier lieu les parents travaillant dans les cantons versant les montants minimaux, à savoir Argovie, Bâle-Campagne, Glaris, Soleure, Tessin, Thurgovie et Zurich. Les autres cantons, prévoyant déjà des allocations plus élevées, ne sont pas obligés de procéder à une hausse.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Soutien aux transports publics au Parlement

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le SEV est soulagé que le Parlement ait décidé en décembre de corriger pour 2025 les projets d'économie du Conseil fédéral qui concernent les transports publics (TP) : pas de réductions pour le transport régional de voyageurs (TRV) ni pour les fonds d'encouragement pour l'acquisition de bus électriques et pour les trains de nuit. Cela permet d'éviter pour l'instant d'autres économies réalisées aux dépens du personnel et un démantèlement de l'offre.

En février 2024, le Conseil fédéral a annoncé qu'il réduirait une fois de plus de manière linéaire les dépenses faiblement liées dans le budget 2025 et en septembre, il a aussi annoncé qu'il bloquerait avec effet immédiat les fonds d'encouragement pour les motorisations alternatives pour les bus et les bateaux ainsi que ceux pour le transport ferroviaire international de voyageurs (trains de nuit), dont le Parlement avait décidé le principe avec la Loi sur le CO₂. Cela laissait craindre que les entreprises de transport soient contraintes d'économiser massivement sur leurs coûts l'année prochaine, ce qui à court terme aurait été possible seulement aux dépens du personnel ou de l'offre. « Mais le Parlement a heureusement rejeté largement les coupes proposées par le Conseil fédéral dans le budget 2025 pour les TP », a constaté Simon Burgunder, coordinateur de la politique des transports au SEV, à l'issue de la session d'hiver.

Ainsi, le Parlement a augmenté de 7,7 millions de francs le crédit 2025 pour le transport régional de voyageurs (TRV), de sorte que le crédit reste au niveau de 2024, ce qui est une bonne décision vu l'augmentation du nombre de passagers et du développement de l'offre. En outre, le Parlement a accordé tout de même 10 millions de francs pour la promotion des trains de nuit et 36,3 millions de francs pour celle des moteurs électriques des bus et des bateaux. « Le Parlement a ainsi donné sans équivoque au Conseil fédéral le

mandat de laisser tomber les blocages de crédits insensés et de rétablir la sécurité juridique », a ajouté Burgunder. « Par ses décisions sur le budget 2025, le Parlement a montré qu'il a pleine conscience de l'importance des TP pour la Suisse : au quotidien, pour la cohésion sociale, l'échange avec les régions et pour une mobilité durable. Il s'agit d'un signal positif et motivant pour le personnel des transports. Le SEV espère que le politique soutiendra à l'avenir encore les TP. »

Projets d'économies du CF dès 2026

Malgré ces décisions budgétaires réjouissantes, le débat sur les économies pour les transports publics n'est malheureusement pas encore terminé. En effet, à moyen terme, le Conseil fédéral veut couper massivement en particulier dans le TRV. Il a ainsi mis en consultation un crédit d'engagement 2026-2028 pour le TRV qui est env. 10 % trop bas pour couvrir le besoin en indemnisation des entreprises de transport. De plus, le Conseil fédéral veut baisser les coûts du TRV de 5 %, comme cela a été recommandé par le groupe d'experts Gaillard. Il désire également réduire les apports dans le fonds d'infrastructure ferroviaire.

Pour réaliser les propositions d'économies du Conseil fédéral dans le TRV, il y a les trois possibilités suivantes : des tarifs plus élevés pour les transports publics, un démantèlement des prestations par la suppression de lignes et le rétrécissement des horaires, ou une meilleure efficacité des coûts de la part des entreprises de transport. Pour la troisième variante, le personnel serait encore plus mis sous pression que ce n'est le cas aujourd'hui.

Pour le SEV, il est bien clair qu'une détérioration des conditions d'engagement et de travail n'entre pas en ligne de compte. « Les limites sont atteintes et il n'y a plus aucun potentiel pour augmenter encore l'efficacité » selon Simon Burgunder. « Aujourd'hui déjà, beaucoup d'entreprises de transport luttent avec les sous-effectifs. C'est seulement avec des effectifs suffisants et du personnel motivé que les transports publics pourront fonctionner correctement. »

TRANSN NEUCHÂTEL

Maintenir le cap malgré les turbulences

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

À la lecture de la presse, on assiste à de grands chamboulements à la tête de la compagnie neuchâteloise de transports publics TransN. On apprend ainsi le 15 janvier « le départ immédiat de son directeur » et une « réorganisation profonde ». Une « direction intérimaire » assurera une « transition harmonieuse ». Dans un communiqué de presse, le conseil d'administration

annonçait que « dans le cadre de ce processus de réflexion sur la stratégie de la société », il a « décidé de réorganiser la direction de l'entreprise. » En outre, une « analyse approfondie de sa stratégie et de son organisation va se conclure ses prochains mois ». Une « phase d'assainissement et de consolidation » est également annoncée.

Du côté du SEV, on observe avec une certaine appréhension ces turbulences. Les derniers mois ont en effet été difficiles avec une forte pénurie

de chauffeurs et un fort taux d'absentéisme lié à des conditions de travail qui n'ont eu de cesse de se dégrader, malgré plusieurs alertes. Cela avait obligé l'entreprise à la fin de l'été à réduire sa cadence de bus, comme en 2022 et 2023. La direction avait ensuite réagi aux problèmes notamment et avait annoncé dans la foulée l'engagement de nouveaux conducteurs en 2025 pour détendre la situation. Elle s'est aussi engagée sur la question du bien-être des chauffeurs et des ho-

naires attractifs. « Il ne faudrait pas qu'avec toutes ces réorganisations en cours cette philosophie et les demandes légitimes de nos collègues passent à la trappe », insiste Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge des TransN.

En effet, le 4 décembre, réunis en assemblée générale, les collègues de la section SEV VPT TransN avaient exigé que des négociations en vue du renouvellement de la CCT d'entreprise et de la révision du système salarial aient lieu en 2025.

Ces exigences avaient été envoyées sous forme de courrier à la direction et au Conseil d'administration (CA). L'assemblée SEV y déclarait notamment être d'accord avec les nouvelles propositions de classifications salariales des fonctions de l'annexe 2 de la CCT, mais seulement à trois conditions qui devaient être respectées et garanties. La première était que

TransN donne la garantie au personnel que la CCT d'entreprise et son système salarial seront, si accord, renouvelés pour 1^{er} janvier 2026. Malgré les turbulences, la section maintient ses demandes. À l'heure du bouclage, des discussions sont en cours avec la nouvelle équipe de direction.

« Les économies et les réorganisations évoquées ne doivent pas être des prétextes pour péjorer les conditions d'engagement et de travail de nos collègues, prévient Etique. Face aux enjeux du dérèglement climatique dont on a pu mesurer les effets tant à Los Angeles qu'à Mayotte et à laquelle les transports publics sont une des réponses, il faut au contraire rendre la profession de la conduite de bus encore davantage attractive, notamment au niveau des horaires. C'est la condition pour que se réalise la « transition harmonieuse » que le CA appelle de ses vœux. »

TPG

2025, année de l'apaisement?

Yves Sancey. Après des années de conflit social aux tpg, les relations entre partenaires sociaux semblent s'apaiser. La raison principale : la direction de l'entreprise reconnaît enfin la parole syndicale comme légitime.

L'exemple récent le plus probant est sans doute l'indexation pleine et entière des salaires pour 2025 qui a été revendiquée par le SEV et accordée par l'entreprise. Il aura suffi de deux

séances de négociation pour que les arguments portés par le SEV convainquent le collège de direction d'indexer les salaires à hauteur de l'indice genevois de référence (1,05%). Contrairement aux années 2022-2024, il n'a pas été nécessaire de déclencher un rapport de force (cf. la grève historique de 2022).

Au-delà du chiffre, c'est la méthode qui a aussi été validée par tous les partenaires alors qu'une des raisons du conflit latent était une modification statutaire décidée de manière unilatérale par l'entreprise qui imputait notamment une dette au personnel. Cela avait nourri le mécontentement des employé·es et leurs représentant·es.

« Nous saluons ce changement d'approche. Il est toujours plus agréable de parvenir à se faire entendre de cette manière et nous espérons que l'arrivée du nouveau directeur général amplifiera le dialogue afin que le partenariat social existe de nouveau », témoigne Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV responsable des tpg.

HISTOIRE

Un creuset pour le combat ouvrier

Antoine Grosjean (extrait de L'Événement syndical, no 18, 5.12.2024). Un livre captivant et richement illustré raconte l'histoire des deux Maisons du peuple qui ont coexisté à Lausanne, par où sont notamment passés Jean Jaurès, Lénine et Gandhi.

Les Lausannois connaissent bien la Maison du peuple de la place Chauderon. Mais à l'exception des plus âgés, peu savent qu'elle a été précédée d'une autre, et que les deux institutions ont même coexisté pendant près de trente ans. Leur création, leurs activités, leurs divergences, font l'objet d'un livre passionnant qui vient de paraître aux Editions Antipodes. Son auteur, l'ancien directeur du Musée historique de Lausanne, Olivier Pavillon, nous raconte l'histoire de ces lieux, reflet de l'effervescence des mouvements sociaux vaudois au tournant du XXe siècle.

Les Maisons du peuple apparaissent un peu partout en Europe à la Belle Époque. L'idée d'en fonder une à Lausanne émane de notables locaux, en 1899. Sous l'égide, entre autres, du célèbre entomologiste et psychiatre Auguste Forel et du professeur de littérature française Georges Renard, réfugié de la Commune de Paris, ces bourgeois pétris de philanthropie – et un brin paternalistes – entendent œuvrer au rapprochement des classes sociales et à l'édification des masses populaires.

Leur projet se concrétise finalement en 1901 à la rue Caroline, à l'emplacement actuel de l'immeuble des Retraites populaires, dans un bâtiment racheté par Anton Suter, un riche héritier d'origine saint-galloise qui a adhéré aux idéaux socialistes. L'endroit abrite une salle de spectacles, une bibliothèque, un café sans alcool, ainsi que des bureaux et des salles de réunions pour les associations, syndicats et partis politiques. S'y ajouteront une permanence sociale, une école libre et une coopérative de consommateurs avec son magasin.

On y donne des conférences sur toutes sortes de sujets, des cours de langues, d'hygiène, de sténographie, de psychologie de l'enfant, etc. La Maison du peuple devient aussi un haut lieu de la culture avec des représentations théâtrales, des concerts, des soirées littéraires et plus tard des projections cinématographiques. Ernest Ansermet, Clara Haskil, Maurice Chevalier, Igor Stravinsky, Louis Aragon, Jean Cocteau, Jean Giono, Gandhi, Alexandra David-Néel, etc. : la liste des musiciens, écrivains, explorateurs et conférenciers est longue.

Evidemment, c'est aussi un creuset pour les idées progressistes en plein essor et les différents courants socialistes, syndicalistes, anarchistes et communistes s'y rencontrent et s'y confrontent. Jean Jaurès, Lénine ou l'anarchiste neuchâtelois James Guillaume, compagnon de lutte de Bakounine, sont passés par là. Bien qu'au début, les activités proposées

soient exclusivement masculines – il est même précisé lors de certains événements que « les dames ne sont pas admises » –, la Maison du peuple s'ouvre très tôt aux idées féministes. Les oratrices, parmi lesquelles on compte la libertaire française Nelly Roussel, la journaliste genevoise Emilie Gourd ou encore Margarethe Faas-Hardegger, première secrétaire féminine de l'USS, parlent notamment de suffrage féminin et de contraception, un sujet un temps interdit par les autorités municipales.

Les organisations ouvrières manifestent un désir grandissant de ne plus être sous la tutelle d'un mécène bourgeois, aussi progressiste soit-il, et de disposer d'un lieu à elles.

Le Cercle ouvrier est fondé en 1916 dans ce but. Après avoir occupé un immeuble de l'actuelle rue Pichard, il s'installe en 1936 à la place Chauderon. Pas d'activités culturelles ici, mais des bals, des tombolas, des jeux de cartes. On y trouve aussi un café, avec alcool celui-là. La question de fusionner les deux institutions se posera, mais n'aboutira pas. Le nom de celle de Chauderon fait aussi débat. Finalement, elle est baptisée « Nouvelle Maison du peuple », pour ne pas usurper le nom de sa grande sœur. Le succès populaire est au rendez-vous, pour le meilleur et pour le pire. Des bagarres éclatent parfois entre clients avinés, ou à cause de divergences politiques. Les communistes, critiqués pour leur attitude sectaire et agressive, finissent par être exclus.

Quant à la Maison du peuple de la Caroline, cette concurrence, et celle d'autres lieux réservés à la classe ouvrière, la met dans des difficultés financières qui finiront par causer sa fermeture. Elle cesse ses activités en 1952, et le bâtiment est démolit deux ans plus tard. L'immeuble de Chauderon, reconstruit en 1961, peut dès lors s'affranchir de l'épithète « nouvelle » et n'arborer sur son enseigne que le nom de « Maison du peuple ».

« Les Maisons du Peuple de Lausanne », Olivier Pavillon, Editions Antipodes, 2024.



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

Préavis Congrès SEV 2025

Le 82e Congrès SEV aura lieu le 12/13 juin 2025 à Berne

Ordre du jour

1. Ouverture du congrès
2. Vérification des mandats
3. Election des scrutateurs et de la secrétaire du jour
4. Procès-verbal du 81e congrès ordinaire du 27 octobre 2022
5. Exposé du président SEV
6. Elections
 - 6.1. Présidence du comité SEV; période administrative 2025-2029
 - 6.2. Direction syndicale SEV; période administrative 2025-2029
 - 6.3. Commission de gestion SEV
7. Rapport social SEV 2022-2025
8. Propositions de la commission de gestion SEV
9. Textes d'orientation SEV 2025-2029
10. Propositions au congrès
11. Révision des statuts et du règlement de gestion SEV
12. Résolutions
13. Divers

Propositions au Congrès

Les propositions peuvent provenir :

- du comité SEV
- de la direction syndicale SEV
- des sous-fédérations
- des sections
- des commissions SEV

Les propositions doivent parvenir au secrétariat central SEV à Berne à l'attention de Christina Jäggi, Secrétaire de l'organisation SEV, deux mois avant le congrès, donc au plus tard le samedi 12 avril 2025.

Comité SEV

REGIONALPS

Pétition remise, puis tribunal saisi



Yves Sancey. Le 16 décembre 2024, une délégation du SEV, accompagnée du journaliste du SEV, a remis une pétition à la direction de RegionAlps (photo). La pétition, signée par un grand nombre de collègues mécaniciens de locs, demandait de véritables négociations salariales. Le SEV souhaitait qu'une nouvelle séance ait lieu en début d'année.

La direction communiquait le 19 décembre sa non-entrée en matière. La délégation syndicale a alors envoyé une lettre au CA, avec copie au président du Conseil d'État valaisan pour demander une reprise des négociations.

Le 8 janvier, la direction de RegionAlps, dont les actionnaires principaux sont les CFF (70%), Transports de Martigny et Régions (18%) et le Canton du Valais (12%), prenait officiellement position sur la pétition du SEV. Elle rappelait les éléments ne lui permettant pas d'entrer en matière sur une augmentation supérieure à 1,5% : contexte économique, marge de manœuvre limitée par la société mère CFF, volonté de rester flexible et conserver une marge pour des projets straté-

giques à l'avenir.

La délégation syndicale ne dénigre pas une augmentation de 1,5%. Elle estime toutefois qu'elle n'est pas à la hauteur de l'intensification du travail de ces dernières années. Elle souhaite que les salaires chez RegionAlps se rapprochent de ceux pratiqués aux CFF. En effet, le métier de mécanicien de locs est le même dans les deux entreprises et le cahier des charges, qui pouvait être différent à la création de RegionAlps, est désormais semblable à celui des CFF. Par ailleurs, les négociations directes sont impossibles et ne se font qu'entre RegionAlps et les CFF. Ce n'est pas digne du partenariat social.

Dans ces circonstances, la délégation syndicale a pris la décision de saisir le tribunal arbitral pour pouvoir faire entendre sa position auprès d'une instance neutre. La requête a été envoyée le 13 janvier.

Le SEV attend maintenant la séance présidentielle qui permettra, espère-t-il, de renouer avec de véritables négociations. Nous vous informerons de la suite.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Le projet « départ sans autorisation IR13 CFF » suscite de vives discussions

Service de presse ZPV. Les membres du comité central (CC) se sont retrouvés les 12 et 13 décembre 2024 pour leur séance de clôture annuelle au restaurant Kreuz à Malter. Massimo Brigatti s'étant présenté comme candidat pour le poste de vice-président central, il y était également invité. L'ordre du jour promettait un programme intéressant et deux journées de séances passionnantes.

Recrutement des membres : Pendant l'année écoulée, la ZPV a recruté une quantité de nouveaux membres qui n'a pas été si élevée depuis longtemps. Cette tendance est réjouissante. En remerciement, la ZPV a offert deux bons de cinéma aux recruteurs-teuses.

Discussions sur les priorités

Pour les discussions du 17.12.2024 sur les priorités, le président central Ralph Kessler a défini comme thèmes principaux le *catalogue de revendications FQ* et la marche à suivre, la *directive FQ* et pour quelle raison elle est soudain appliquée, *l'indemnité pour les vêtements pour les contrôles sporadiques en tenue civile* (la communication est encore en suspens), les intempéries du 21 et 22.11.2024, en raison desquelles les assistant-es-clientèle de Lucerne ont dû passer la nuit au dépôt étant donné qu'ils n'étaient pas en mesure de quitter les places de parc à cause d'importantes chutes de neige, ainsi que le *développement des chefs AC*, tout en

remettant en question l'effectif des chefs assistant clientèle.

La question des *tours avec contrôle sporadique au Tessin au moyen de personnel en formation* a pu être clarifiée entretemps. Dorénavant, les contrôles sporadiques seront effectués par deux AC entièrement formés accompagnés éventuellement d'une personne en cours de formation.

Face aux énormes sous-effectifs allant jusqu'à 100 postes à temps plein, la ZPV a adressé les revendications suivantes aux CFF : une compensation à raison de 7 jours libres (sur le compte CTS), une prime de CHF 1300 francs et la pleine évolution salariale sur dix ans (au lieu de vingt). La réponse n'est pas accep-

table pour nous et nous continuons à nous battre pour cette thématique. En ce qui concerne la *violence dans les trains*, le SEV et la ZPV maintiendront la pression afin que cette situation tendue et dangereuse s'améliore enfin.

Discussion animée autour des projets

Concernant le projet « *processus de départ orienté vers la clientèle (KoA)* », dans un deuxième temps nous examinerons de plus près le processus de départ qui a été adapté. Dans les grandes lignes, il reste inchangé, soit en deux étapes. On aimerait remplacer la carte jaune par l'usage de l'application, bien que ceci se fasse également en deux étapes. La prochaine phase de test consistera à effectuer des courses de test entre Berne-Brigue et Brigue-Lausanne à partir du mois de janvier.

Simultanément se déroule en coulisses le projet « *départ sans autorisation IR13 CFF* » dans la vallée saint-galloise du Rhin (parcours St-Gall/Sargans) où les CFF veulent introduire les départs sans autorisation si nous ne sommes pas à même de garantir les valeurs de ponctualité et de correspondance pendant trois semaines civiles (par ex. la ponctualité des correspondances à St-Gall ou à Sargans).

Cette thématique a suscité d'intenses discussions pendant les deux jours de réunion, ainsi que de fortes émotions. Pour nous, personnel de l'assistance clientèle, ceci est inacceptable, les répercussions négatives sur la sécurité pesant beaucoup plus lourd dans la balance que les améliorations minimales que cela apporte.

Dans un courrier adressé aux CFF par les président-es de section impliqués, ils demandent de reconsidérer

cette décision et de soutenir les membres de la ZPV afin d'écartier la menace que représente ce changement. Veuillez consulter le texte affiché dans les dépôts concernés et écrire les annonces ESQ avec copie à esq@zpv.ch, si vous constatez d'autres raisons aux retards ou aux ruptures de correspondance.

D'autre part, un bilan positif a été tiré à propos des assemblées régionales, la conclusion des négociations salariales et la préparation des négociations sur les BAR.

La candidature de la section ZPV Ticino pour l'organisation du *premier événement pour les membres ZPV* a été accueillie avec grand plaisir. Réservez d'ores et déjà la date du 29.09.2025, car les idées des collègues tessinois semblent prometteuses. De plus amples informations suivront.

Élections à la ZPV

Fort heureusement, Massimo Brigatti a été élu comme vice-président central ZPV ad intérim. La ZPV a félicité sincèrement Massimo pour sa nomination. L'élection définitive aura lieu lors de l'AD ZPV le 11 juin 2025. Les postes de représentants des commissions Jeunesse et Migration restent vacants, par manque de candidats. Pour terminer, la ZPV a également adressé ses remerciements à Sandra Furrer pour le travail conséquent qu'elle accomplit en coulisses.

En effet, elle se charge de l'envoi des cadeaux aux nouveaux membres, des cartes d'anniversaire, des actions pour les membres et bien plus encore. Par ailleurs, la ZPV a également remercié chaleureusement tous les membres pour leur fidélité. Bonne et heureuse année à tous et toutes, beaucoup de chance et surtout la santé pour 2025.

CHEMINS DE FER DU JURA (CJ)

Olivier Luder, cheminot sur le départ



Olivier Luder et le « Baitchai » ne font qu'un aux CJ et pour Carnaval.

Jean-François Milani
journal@sev-online.ch

Au Jura, aux Franches-Montagnes en particulier, qui dit CJ dit Olivier Luder, qui dit Olivier Luder dit CJ. Après quarante-trois ans et trois mois d'activité comme mécanicien de locs, il prendra officiellement sa retraite au 31 janvier, qui l'eut cru ! Son parcours tient aussi à son engagement syndical très actif.

Chacun connaît encore le succès phénoménal du film de Claude Schauli, réalisateur pour la RTS « Les 4 saisons du petit train rouge », dont Olivier était le fil rouge. Son image a marqué de manière durable les esprits des petits et grands et l'image des CJ lui est intimement associée. Ce n'est pas tout, la disponibilité du gaillard a toujours été totale avec la compagnie, à toute occasion, par exemple : le train de Saint-Nicolas, c'est lui, le conteur dans les trains pour le 125^e de la ligne Saignelégier - La Chaux-de-Fonds, c'est aussi lui. Viscéralement, Olivier porte les CJ, les chemins de fer, le service public en général en lui. Il aime aussi rappeler la vie de son grand-père au temps de la



PHOTOS JEAN-FRANÇOIS MILANI

vapeur aux Franches-Montagnes. D'ailleurs encore aujourd'hui, il aime se qualifier d'ouvrier cheminot, et non de mécanicien, ou de collaborateur.

Son activité professionnelle débute le 1^{er} novembre 1981, syndiqué dans la foulée, il devient président de section VPT du Jura en 1986 et jusqu'en 1997. L'engagement syndical lui semble donc une évidence et son argument afin de syndiquer ses collègues est souvent celui-ci : « Pour avancer, il faut être unis, se rassembler, la solidarité est notre force. » Comme président, et même après, le personnage est connu loin à la ronde des collègues romands. Jusqu'à peu, Olivier montait systématiquement à la tribune des assemblées romandes, congrès, prises de paroles souvent marquantes. Parmi ses combats, le statut des saisonniers CJ, le raccordement des CJ à Delémont, mais aussi concevoir la section SEV comme une grande famille, organisant pique-niques, marches, sorties. Il siège aussi au parlement cantonal, élu socialiste. Par conviction, jamais il n'a conduit de voiture, se déplaçant toujours en train ou en vélo. Pour sa retraite, ce jeune grand-père ambitieux, avec son épouse Adrienne, de parcourir l'ensemble des lignes ferroviaires de Suisse.

Samedi 25 janvier à 12h14, il terminera sa dernière course Glovelier-Saignelégier, puis rendra les manettes !

Olivier aime faire vivre les traditions locales. Depuis 1989, il anime le « Baitchai » de Saignelégier. Après cinq générations de trains CJ, une rame est enfin baptisée « Baitchai », comme un cadeau de départ ou la marque de son empreinte personnelle, tant Olivier, les CJ et le « Baitchai » de carnaval sont imbriqués !

Le batchai : kesako ?

Le *baitchai* est une tradition unique au monde et typiquement franc-montagnarde. Les *baitchaites* et les *baitchaites* redoublent d'efforts pour faire un maximum de bruit et éloigner les mauvais esprits avec leurs tambours et trompettes, la veille du Mardi gras. La tradition du *baitchai* consiste à propager partout un bruit répétitif visant à éloigner les esprits hantant le village, permettant ainsi à ce dernier de retrouver la tranquillité juste avant l'entrée en Carême.

PV VALAIS

C'est déjà du passé...



Le président Patrick Rouvinez remercie Simon Andres pour sa fidélité au SEV.

Peter Rolli. Dans une ambiance festive, la section PV Valais à fêter Noël autour d'un excellent repas le 3 décembre à Martigny et le 12 décembre à Brigue.

Un bon nombre de membres et leurs partenaires de vie ont répondu présent à ces deux

occasions qui ont débuté avec un apéritif ou les retrouvailles et les discussions furent animées dans la bonne humeur. Celui-ci a été suivi d'un repas incluant l'entrée, le plat principal, le dessert et un café accompagné. Après une petite phase de «récupération», et suite à la remise des diplômes d'honneur, la traditionnelle tombola a fait des heureuses et des heureux.

A l'occasion des hommages, nous avons pu accueillir un des très rares invités : il s'agit de Simon Andres, né le 25 juillet 1927 (voir photo). Il a reçu ce jour-là son certificat d'honneur pour 70 ans de sociétariat au SEV. Nous le félicitons pour ce grand jubilé. Simon est en bonne santé, participe activement aux événements environnementaux et est toujours en route.

Nous souhaitons à tous les participants et tous nos membres qui n'ont pas pu participer à ces festivités une bonne année 2025 et surtout une bonne santé. Nous espérons bien sûr que nos membres seront parmi nous lors de nos événements dans le courant de l'année cités ci-dessous : lundi 10 mars – Assemblée générale à Brigue ; mercredi 25 juin – Sortie annuelle à Loèche Ville ; jeudi 18 septembre – Rencontre des membres à Ardon ; jeudi 11 décembre – Noël à Martigny ; mardi 16 décembre – Noël à Brigue.

PV GENÈVE

Noël et jubilaires



Markus Winkelmann. Ce 10 décembre, ce sont 77 amis et amies qui se sont réunis à l'UOG autour de tables décorées avec goût (merci Josiane). Après la remise des diplômes aux jubilaires qui s'étaient déplacés (photo) et l'apéritif, un excellent repas préparé par

Pascal Kaltenrieder et son team junior a été servi par les membres du comité et leurs épouses - chapeau mesdames.

Une ambiance chaleureuse, tant de souvenirs à échanger. Merci collègues, bonne fin d'année et tous nos vœux pour 2025.»

Biollay Armande; JG 1933; veuve de Constant, Martigny, PV Valais.

Bula Josette; JG 1931; veuve d'Alfred, Donneloye, PV Vaud.

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

DÉCÈS

SOUS-FÉDÉRATION PV, COMITÉ CENTRAL

Merci, Jean-Pierre Genevay



Jean-Pierre Genevay, merci pour tout!

Alex Bringolf. La dernière séance 2024 du Comité central a été ouverte par le président central (PC) Roland Schwager. La réunion était spéciale pour Jean-Pierre Genevay, car il s'agissait de sa dernière participation au sein de ce comité. Et Daniel Trolliet participait une nouvelle fois à cette réunion en tant qu'invité car, à partir de 2025, il sera le nouveau vice-président PV à la place de Jean-Pierre.

Le recrutement des membres sera important pour le SEV l'année prochaine aussi. La PV doit également faire de la réclame pour que les nouveaux retraités se sentent à l'aise chez nous. Le PC Roland Schwager cherchera, avec les présidents de section, des moyens pour que les nouveaux retraités passent activement à la PV et ne quittent pas le SEV.

Outre les augmentations de loyer, les primes d'assurance maladie sont un important facteur de hausse des dépenses et creusent des trous dans le porte-monnaie des ménages de retraités et des retraités. C'est pourquoi notre président central continue à s'engager pour que les primes des caisses de maladie soient intégrées dans le panier de l'indice national des prix à la consommation. À partir d'avril 2025, l'encasement des primes pour les assurés Atupri ne se fera plus par déduction de la rente CP-CFF ; vous trouvez des informations sur notre site Internet.

La plupart des caisses de pension se portent bien actuellement. Lors d'une séance de PK-Netz, groupe d'intérêt d'associations membres qui se consacre aux revendications des assurés, il a notamment été demandé que les caisses de pension intègrent durablement des retraités dans leurs organes. Dans un

autre bloc thématique, la nécessité d'agir pour améliorer la situation de la prévoyance des femmes et des personnes ayant des tâches d'assistance a été reconnue. L'AVS revêt une grande importance pour les travailleurs et travailleuses à bas salaire et ceux à temps partiel car leurs cotisations salariales pour le 2ème pilier peuvent représenter une lourde charge. Pourquoi les bonifications pour tâches d'assistance ne sont-elles pas être possibles dans la prévoyance professionnelle ? L'USS et les commissions de retraités devront faire part de ces revendications dans les mois à venir, lors des prochaines négociations sur la LPP.

Malheureusement, le nombre de membres de la PV est lui aussi en constante diminution, comme le constate le caissier central, Daniel Pasche. Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, le CC devra réfléchir aux possibilités de recruter, en collaboration avec les sections.

Lors des prochaines réunions du CC, nous devrons nous pencher sur le Congrès SEV de juin 2025. La PV et les sections ont la possibilité de soumettre d'éventuelles propositions jusqu'au 12 avril 2025.

Le CC a souhaité à tous les membres une belle période de l'Avent, de joyeuses Fêtes de Noël ainsi qu'un bon départ dans la nouvelle année. Nous souhaitons un bon rétablissement à nos malades et accidentés.

Enfin, la bonne nouvelle nous est parvenue après la réunion. En janvier 2025, les retraités recevront à nouveau une allocation unique liée au renchérissement. Nous remercions les membres du Conseil de fondation de la CP pour cette décision qui nous réjouit.



Le comité central souhaite à Jean-Pierre (au milieu) bonne chance et bonne santé.

PV BIENNE

Fête du Saint Nicolas et merci à Frédy Villard (70 ans de SEV)

Robert Drewes. À l'occasion du « Chlouser », c'est ainsi que l'on appelle la fête de St. Nicolas dans notre région, notre président Roger Schweizer a accueilli 84 personnes dans la salle du restaurant Bahnhof, à Brügg.

Lors de cet après-midi, nous avons félicité les membres ayant 50 ans et 60 ans d'ancienneté au sein du SEV ainsi que les 70 ans d'engagement de Frédy Villard.

Ces anniversaires sont un bel hommage à la solidarité et à l'histoire de notre section. Les jubilaires présents ont reçu des certificats d'honneur pour leur fidélité au syndicat et ont été chaudement félicités.

Nous avons ensuite passé en revue le programme de la section concocté pour 2025. Martin Demisch nous a mis l'eau à la bouche avec la sortie prévue le 20 août à la Maison Cailler à Broc.

Marianne Drewes a lu deux histoires émouvantes en bernois, «Wiehnachte im Zug» et «Wiehnachtsrummel», tirées du livre de Peter Reber. Ces textes ont réveillé des souvenirs de temps anciens.

Ces différentes présentations ont été entrecoupées de chants du chœur d'hommes des cheminots pensionnés de Bienne sous la direction de Anita Sulzer. Et la participation de l'assemblée pour « Voici Noël » a certainement ajouté une touche chaleureuse et festive à cette journée.

Le président n'a pas manqué de remercier tous les acteurs de ce « Chlouser » et de souhaiter à tous de joyeuses fêtes ainsi qu'une bonne année 2025.

L'après-midi s'est terminé par un délicieux Z'vieri et beaucoup d'échanges entre retraités.

Cours SEV

12.3.

Savoir argumenter

Lieu: Secrétariat régional SEV, Espace Dickens, Av. Charles Dickens 4, Lausanne. 9h15-16h30.

Contenu: S'adapter à son interlocuteur, connaître l'objectif, s'adapter au temps imparti. La gestuelle et le non verbal ont aussi une grande importance lors de négociations ou d'argumentations

Intervenant: Stéphane Montangero, formateur et spécialiste en communication.

Public cible: Membres des comités des sections SEV et de commissions du personnel (CoPe) Tout le comité du club des retraités TL, Metro et ville de Lausanne souhaite à ses membres de passer des fêtes pleines de sourires et de joie, nos souhaits pour une nouvelle année remplie de santé et de merveilleux moments.

ATTENTION : Il ne reste plus beaucoup de place pour ce cours. Veuillez vous inscrire rapidement sur : <https://sev-online.ch/fr> > Tes avantages > Formation > Cours de formation SEV

17.3.

Loi sur la durée du travail - Personnel des locomotives CFF Voyageurs

Lieu: Espace Dickens, Lsne. 9h-17h
Contenu: Loi sur la durée du travail et son ordonnance, CCT CFF et BAR (R P 131.3)

Intervenant: René Zürcher, secrétaire syndical SEV

Public cible: Personnel des locomotives CFF Voyageurs, commission des tours de service (APK), répartition, gestion, TCC...

Frais de cours : membre: 0 franc; non-membre: 700.- et 50.- repas.

ATTENTION : Il ne reste plus beaucoup de place pour ce cours. Veuillez

vous inscrire rapidement sur : <https://sev-online.ch/fr> > Tes avantages > Formation > Cours de formation SEV

24.3.

Loi sur la durée du travail - Personnel des locomotives CFF Cargo

Lieu: Espace Dickens, Lsne. 9h-17h.
Contenu: Loi sur la durée du travail et son ordonnance, CCT CFF Cargo et BAR (G-13310)

Intervenant: René Zürcher, secrétaire syndical SEV

Public cible: Personnel des locomotives CFF Cargo, commission des tours de service (APK), répartition,...

Frais de cours : membre: 0 franc; non-membre: 700.- et 50.- repas.
ATTENTION : le nombre de places étant limité, ne tardez pas trop à vous inscrire sur <https://sev-online.ch/fr>

12.5.

Introduction à la loi sur la durée du travail pour les employé-e-s des transports public

Lieu: Espace Dickens, Lausanne. 9h15-16h

Contenu: La loi sur la durée de travail (LDT) a été conçue spécialement pour les employé-e-s des transports publics où elle remplace la loi sur le travail (LTr) valable dans la plupart des autres secteurs. Ce séminaire donne un aperçu des réglementations les plus importantes de la LDT.

Intervenants: Jean-Pierre Etique et René Zürcher, secrétaires syndicaux SEV

Public cible: membres SEV et employé-e-s des transports publics soumis à la LDT

Frais de cours : membre: 0 franc; non-membre: 700.- et 50.- repas.

ATTENTION : le nombre de places étant limité, ne tardez pas trop à vous inscrire sur <https://sev-online.ch>

26.5.

Développement de l'organisation (adhésions)

Lieu: Secrétariat régional SEV, Espace Dickens, Av. Charles Dickens 4, Lausanne. 9h15-16h.

Contenu: Partager et acquérir des techniques de dialogue pour convaincre les collègues à rejoindre le mouvement syndical. Travaux de groupe, apports théoriques, mises en situation et ateliers d'échanges.

Intervenant: Michel Schwari, formateurs d'adultes

Public cible: Membres des sections SEV, 16 participant-e-s
ATTENTION : le nombre de places étant limité, ne tardez pas trop à vous inscrire sur <https://sev-online.ch/fr>

11.6.

Dynamique de groupe et fonctionnement d'un comité

Lieu: Espace Dickens, Lausanne. 9h15-16h30

Contenu: Communication, écoute active, gestion de séance, reformulation

Intervenant: Stéphane Montangero, formateur et spécialiste en communication

Public cible: Membres des comités des sections SEV

ATTENTION : le nombre de places étant limité, ne tardez pas trop à vous inscrire sur <https://sev-online.ch>

10.11.

Loi sur la durée du travail - Personnel de CFF Infrastructure travaux et maintenance

Lieu: Espace Dickens, Lsne. 9h-17h
Contenu: Loi sur la durée du travail et son ordonnance, CCT CFF et BAR (R I-13102, R I-13103, R I-13104)

Intervenant: René Zürcher, secrétaire syndical SEV

Public cible: Personnel, y compris planification et répartition, des unités CFF I-VU, I-NAT, I-EN, I-ESP
Frais de cours : membre: 0 franc; non-membre: 700.- et 50.- repas

28.1.

Retraités tl

Assemblée générale, suivant la convocation.

PV VAUD

Noël en 2024, c'est déjà du passé

Le Comité. Nous avons vécu une fête de Noël du tonnerre, le jeudi 5 décembre 2024. Il y avait de l'ambiance au son des flonflons de la fanfare la Mérinette. Pierre-Alain Combremont nous adressa son message, un instant de spiritualité partagée. Tous les collègues se sont régalés avec les friandises à disposition. L'eau et le vin coulerent à flot.

Nous avons eu le plaisir d'écouter et de faire connaissance de Gilles et Lionel, les musiciens de l'association «Les notes pétillantes». Cette association apporte, par le biais de la musique et des chants de la joie dans les chambres des hôpitaux et des EMS du canton de Vaud. Leurs compilations inspirées, entre autres, par Charles Trenet, Edith Piaf, Jacques Brel sans oublier nos Gilles et Urfer, ont enthousiasmé tous les collègues présents.

Mais, nous avons surtout célébré les collègues pour leur 50, 60 ou 70 ans, avec une mention spéciale pour notre collègue Éric Muller, pour 80 ans d'adhésion au syndicat SEV. Les collègues présents dans la salle ont reçu l'insigne doré pour leurs 40 ans de fidélité au syndicat.

En point d'orgue de cette après-midi nous entonnâmes, de tout notre cœur, un « Voici Noël », soutenus par la fanfare. Un petit bémol ! Cette fois, nous étions moins de 100 participants...

Merci d'inscrire dans vos agendas les dates des activités de la section pour l'année 2025 :

Dates des futures activités de la section SEV PV Vaud pour 2025

Jeudi 03.04.2025, de 14h00 à 17h00, Assemblée des membres, Maison de Peuple, Lausanne /

Mercredi 18.06.2025, Concours de pétanque, Mémorial René Guignet, à Cossonay /

Jeudi 04.09.2025, Journée de marche /

Mercredi 08.10.2025, course de la section /

Jeudi 13.11.2025, dès 17h30, rencontre avec les nouveaux membres à l'Espace Dickens /

Mercredi 10.12.2025, de 14h00 à 17h00, Noël de la section, à la salle du Cazard, à Lausanne.

Toutes ces activités feront l'objet d'une annonce en bonne et due forme dans le journal SEV, via les adresses électroniques connues et dans l'agenda SEV Online.

Pour le présent, changement au comité

Depuis le 1^{er} janvier 2025, le collègue Marcel Berdoz remplace la collègue Esther Geiser au sein du comité. Un merci à Esther pour son dévouement et un merci à Marcel pour son engagement.

Ce changement sera entériné lors de l'assemblée générale du 3 avril 2025.

Nous souhaitons, à tous les collègues de la section SEV PV Vaud, ainsi qu'à tous les lecteurs du journal SEV le meilleur pour marquer l'entrée dans cette année 2025.

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, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wylder

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

Pré-presse: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 14 février 2025.

Le délai pour les annonces est fixé au 3 février à midi, celui de l'agenda au 4 février à midi.

Formation 1/25



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



Journée Clean 2025

Plateforme d'échange pour le personnel fixe et temporaire du Clean et de la division Voyageurs des CFF.

L'union fait la force!

Les défis de demain dans votre environnement professionnel feront l'objet d'exposés captivants.

Date: 15 février 2025, 10h00 – 15h30
(Café à partir de 09h30)

Où: Restaurant Gotthard, Parkstr. 21, Goldau (SZ)

Les frais de participation et du **repas de midi** seront **pris en charge, également pour les personnes qui ne sont pas membres!**

L'inscription est contraignante.

Veillez indiquer si vous souhaitez un menu végétarien ou viande.

En cas d'absence non excusée, un montant de Fr. 38.- sera facturé.

Un congé formation est octroyé selon la CCT CFF 2019, annexe 6.

Inscription jusqu'au 31 janvier 2025 à bildung@sev-online.ch



ZPV LUCERNE

Au Gameorama



Le 6 décembre, la ZPV organisait un événement pour les jeunes: la visite du Gameorama à Lucerne, un musée un peu différent.

RENATIONALISATION DU TRAIN EN GRANDE-BRETAGNE

Make British Railways Great Again



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Trente ans après la privatisation des chemins de fer, le gouvernement travailliste de Keir Starmer, au Royaume-Uni, lance le mouvement inverse. Avec la création progressive de Great British Railways, organisme public unique, on assiste, selon le syndicat RMT « à une avancée significative pour les passagers, les travailleurs du rail et tous ceux qui souhaitent un système ferroviaire efficace et géré pour le bien public plutôt que pour le profit privé. »

RMT, le plus grand syndicat anglais spécialisé dans les transports (rail, mer et transport) qui compte plus de 83 000 membres, peut faire le jeu de mots dans son journal de janvier en parlant de chemins de fer britanniques « sur la bonne voie » (*on track*). La nouvelle loi sur les services ferroviaires de passagers adoptée en novembre dernier marque « une rupture fondamentale » avec la période de privatisation de 31 ans, inaugurée par le gouvernement conservateur de John Ma-

jor. Selon la loi, à l'expiration des différents contrats, les opérateurs privés vont se fondre dans un seul et même organisme : Great British Railways. Pour le syndicat anglais des conducteurs de train ASLEF, c'est « un grand moment, non seulement pour les chemins de fer, mais aussi pour la Grande-Bretagne ». Le syndicat ferroviaire TSSA a salué « un moment historique. »

Première étape

South Western Railway, actuellement géré par First Group et MTR jusqu'au 25 mai, sera la première franchise à revenir dans le giron public. Les services ferroviaires de l'Essex opérant sous le nom de c2c, actuellement gérés par la société italienne Trenitalia, devraient passer sous le contrôle de l'État d'ici au mois de juillet. Greater Anglia suivra à l'automne. Mick Lynch, secrétaire général du syndicat RMT, a déclaré qu'il s'agissait « d'une avancée significative pour les passagers, les travailleurs du rail et tous ceux qui souhaitent voir un système ferroviaire efficace géré pour le bien public, plutôt que pour le profit privé. [...] C'est la première étape vers la construction d'un système ferroviaire fiable, abordable et intégré. » Le processus d'intégration devrait être achevé d'ici à octobre 2027.

Bilan catastrophique de la privatisation

Avec la privatisation, en 1993, British Rail a été fragmenté en une centaine d'entreprises privées : le réseau, le matériel roulant, le fret ont été confiés à des sociétés distinctes privées tandis qu'un système de franchises a été créé, distribuant l'exploitation des lignes de chemin de fer régionales à 25 opérateurs. La privatisation a été présentée comme un moyen de stimuler la concurrence, l'investissement privé et l'innovation. Pourtant, en trois décennies, ces promesses se sont révélées fausses, comme le rappelle RMT. « Depuis 2006, seul 1% des investissements ferroviaires a été réalisé par les opérateurs ferroviaires, 90% étant financés par le gouvernement. Les coûts d'infrastructure, la dépense la plus importante, ont été entièrement supportés par le public. Au lieu de la concurrence, une poignée de monopoles a dominé, avec des franchises qui ont simplement tourné entre eux. »

La sécurité a également souffert de la privatisation. Le système de maintenance de Railtrack, axé sur le profit, a entraîné une série d'accidents mortels à Ladbroke Grove, Hatfield et Potters Bar. La sous-traitance des équipes de maintenance, la réduction des effectifs et la réduction des coûts ont laissé l'infrastructure dans un état

dangereux, obligeant les travaillistes à renationaliser Railtrack en 2002 sous l'égide de l'organisation à but non lucratif Network Rail.

Le modèle de privatisation des chemins de fer a isolé les opérateurs des coûts d'infrastructure, leur permettant d'engranger des bénéfices tout en laissant le public payer pour les parties coûteuses du chemin de fer. Ce déséquilibre a permis aux opérateurs d'empocher 3,3 milliards de livres sterling de dividendes depuis 1996, calcule RMT.

Réforme populaire

Pour les passagers, cela s'est traduit par une augmentation des tarifs de 50% par rapport à l'inflation, une fragmentation des services et un mécontentement généralisé. Sans même parler des retards et annulations fréquents. Logiquement, la renationalisation du rail est très populaire chez les Britanniques : fin septembre, 76% la soutenaient. Le gouvernement devrait présenter un 2^e texte législatif, plus important, avant le mois de juillet, qui témoignera de sa réflexion sur la forme que pourrait prendre son chemin de fer public et intégré au niveau national. De quoi nous faire réfléchir avec la France et ses grèves contre « la privatisation à basse intensité » en raison des pressions européennes à la concurrence...



DEUX ARBRES - QUATRE SAISONS

Mathias Schmid

En tant que photographe amateur du Club de photographie des cheminots de Berne (effvas.ch), j'ai remarqué depuis longtemps les deux imposants marronniers d'Inde, qui se trouvent non loin de notre appartement. Mais ce qui se trouve devant la porte d'entrée n'est guère photogra-

phié, « on peut toujours le faire... ». Pendant le Covid, j'ai soudain eu le temps de photographier les arbres tout au long de l'année. Cela en valait la peine ! Mais depuis le retour à la « normale » après la pandémie, ils sont eux aussi passés à l'arrière-plan. C'est dommage !

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Quel anniversaire la commission des femmes du SEV fêtera-t-elle en 2025?

- a. 40 ans
- b. 20 ans
- c. 10 ans

2. Lors de la session d'hiver, le parlement a-t-il...

- a. rejeté l'annexion du Groenland.
- b. accepté de distribuer les bénéfices de la BNS directement à la population.
- c. rejeté largement les coupes proposées par le Conseil fédéral dans le budget 2025 pour les TP.

3. Pourquoi la navigation sur le Rhin a-t-elle dû faire une pause forcée cet été?

- a. En raison d'une grève de la section SEV.
- b. En raison d'un manque de personnel dû aux vacances.
- c. À cause de coquillages qui bloquaient le chenal.

4. Quel Premier ministre britannique a privatisé les chemins de fer?

- a. John Major.
- b. Tony Blair.
- c. Boris Johnson.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 4 février 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° 15/2024:

a/c/b/a

C'est **Emilia Mottini**, Bellinzone, membre de la PV Ticino e Moesano, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Ueli Müller, conducteur de moonliner



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Ueli Müller, conducteur de bus aux STI, sillonne surtout la région de Thoune, souvent durant la nuit. Il est un membre actif du SEV depuis de nombreuses années. Il occupe actuellement la fonction de secrétaire central de la sous-fédération VPT. Nous faisons avec lui une course de Thoune à Berne et retour.

Nous nous trouvons sur la place de la Gare à Thoune un peu avant Noël. Beaucoup de monde fête le début des vacances ou rentre à la maison après un repas d'entreprise. Ueli Müller se prépare pour sa course: le premier des bus de nuit de Thoune à Berne nommés «moonliners». Il est assis dans le local du personnel dans la petite maison de vente de tickets et boit un café. «Le matin, la plupart des passagers prennent le bus pour se rendre au travail, à l'école ou à un rendez-vous et, parfois, ils sont grincheux car ils sont contraints de le faire. Cependant, là, au milieu de la nuit, c'est tout le contraire: les gens sont contents, l'ambiance est détendue, ils sont heureux que quelqu'un les ramène chez eux au milieu de la nuit, dans un bus chaud et douillet», raconte-t-il. «Lorsque j'ai commencé à conduire des moonliners, il y a dix ans, je me suis imaginé tout autre chose. Je craignais de tomber sur des clients saouls qui me causeraient des problèmes. Certes, beaucoup de passagers ont bu de l'alcool, mais ils sont joyeux.» Pour cette raison, Ueli aime conduire régulièrement les bus nocturnes.

0 h 50 départ du moonliner M15

«Après minuit, les gens sont très agréables. Durant la journée ou le soir, je suis souvent confronté à des comportements agressifs. Mais j'y suis préparé.» Les STI organisent des cours pour apprendre à gérer et désamorcer les situations délicates. Ueli a appris comment réagir et ce qu'il peut faire ou non. «Si quelqu'un s'endort dans mon bus, je n'ai pas le droit de le toucher pour le réveiller. Je dois secouer doucement le siège et espérer que ça suffise pour le réveiller.»

Le moonliner démarre avec une bonne douzaine de passagers en direction de Steffisburg, Heimberg, Wichtrach et Münsingen. «Ce que j'aime en particulier dans ma profession, c'est que je suis autonome, je n'ai pas un chef debout à côté de moi pour me dire ce que je dois faire. C'est uniquement lorsqu'il y a des problèmes que je dois faire appel au chef, mais cela est très rare, heureusement», nous confie-t-il. Initialement, il était moniteur de conduite avant de faire une for-

mation de conducteur de bus chez Auto Schwyz. Ensuite, il est venu dans l'Oberland bernois.

1 h 15 sur la place du village à Münsingen

À Münsingen, soudain, le bus se remplit. «Il doit y avoir une grande fête dans le coin», constate Ueli. «J'aime bien vivre la nuit et je n'ai aucun problème avec les horaires. Auparavant, je devais aussi souvent assurer des tours du matin et j'en ressentais les effets sur mon état physique. Maintenant, je commence mes tours en règle générale plus tard dans la journée. Cela comporte surtout des avantages. Par exemple, le soir et la nuit il y a moins de circulation. Pas de bouchons qui peuvent être stressants. En revanche, je dois toujours faire attention à tout bien voir aux arrêts, et ne pas loucher par exemple quelqu'un qui serait vêtu d'habits sombres.»

1 h 45 à la gare de Berne

Arrivés à Berne, les gens crient «merci!» et souhaitent un joyeux Noël avant de descendre. L'arrêt n'est pas long, et déjà le bus se remplit.

Ueli Müller apprécie la reconnaissance qui lui est témoignée chaque jour dans sa profession. Pour que les choses restent ainsi il s'engage dans le syndicat. «Il y a 25 ans, j'ai adhéré au SEV et trois heures après être devenu membre, j'ai eu pour la première fois un accident de personne. Le cas n'était pas très grave, mais j'étais tout de même content que l'assistance judiciaire du SEV soit présente pour me soutenir.» Ueli s'engage dans la sous-fédération VPT où il occupe la fonction de secrétaire central. Mis à part l'assistance judiciaire, pour lui, la CCT aussi est importante. «Grâce au syndicat, nous avons pu négocier avec l'employeur à armes égales. Notre profession a beaucoup changé avec la numérisation. Aujourd'hui, nous devons être accessibles en tout temps. Pour cela, nous devons négocier des réglementations adéquates. Cela ne peut fonctionner qu'avec un bon partenariat social.»

2 h 35 à la gare de Thoune

Les derniers voyageurs descendent du bus et Ueli examine son véhicule. «Quand les gens devaient acheter des titres de transport spéciaux pour les moonliners, ils montaient à l'avant. Je pouvais ainsi évaluer l'état de mes passagers et leur donner un sachet plastique en cas de besoin. Aujourd'hui, ils montent tous à l'arrière et je dois contrôler après que tout soit resté propre.» Heureusement, pour cette fois, pas de dégât dans le M15. Le bus est prêt pour la prochaine course et la relève. Ueli a terminé son travail. Il se réjouit d'ores et déjà de conduire la nuit du Nouvel An.

**NOUVELLE ANNÉE,
À FOND!**

Frida Bünzli

