



SEV N°2

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MICHAEL SPAHR

TRANSPORT MARCHANDISES

Il existe une vision et un futur

Édito de Philipp Hadorn,
secrétaire syndical SEV, Team Cargo

▶ p. 3

Le transport des marchandises est volatil. Si l'humeur est bonne, les marchandises roulent. Or, nous vivons une brève période de marasme, ce qui n'empêche pas les pronostics d'annoncer pour les deux prochaines décennies une croissance de 40%.

CFF Cargo enregistre des déficits depuis toujours : quand il était entièrement intégré aux CFF, puis autonome et, enfin, dans sa phase actuelle de réintégration implicite. Divers concepts ont été testés, les réorganisations se sont succédé et les partenariats avec des privés ont tous échoué. Cependant, trois constantes n'ont pas bougé : la réduction des quantités, le démantèlement du personnel et les déficits.

Le transport de marchandises par le rail est un acte de volonté. En matière de trafic intérieur, la population suisse souhaite la même chose que ce qu'elle avait clairement expri-

me dans les urnes avec l'initiative sur les Alpes : un transfert de la route au rail. Il est tout aussi évident que les entreprises qui confient les mandats de transport ainsi que leurs clients ne sont pas disposés à supporter l'intégralité des coûts. Le transport des marchandises leur revient en effet meilleur marché par la route que par le rail. Le choix est donc évident à faire. C'est la raison pour laquelle ce transport par le rail est en chute libre, sauf dans le trafic de transit grâce aux mesures de transfert étatiques.

Avec G-ensis, Cargo prévoit de poursuivre sur sa voie réactive : rationaliser les processus, réduire et harmoniser les offres et le matériel roulant, perdre le transport et démanteler le personnel. En raison du marasme conjoncturel, Cargo entend supprimer 80 postes à plein temps en 2025. Dans l'ensemble, un cinquième des effectifs disparaîtra

d'ici à 2030. Toujours dans l'espoir chimérique d'atteindre un jour l'autonomie financière.

Le SEV imagine un Cargo plus actif : participation à la croissance, aux progrès techniques, au savoir-faire, au développement et à l'accroissement du personnel, à la recherche d'une solution pour atteindre les objectifs climatiques par le biais d'un transfert sur le rail.

Il faut décider si l'on entend poursuivre sur la voie des coupes au nom d'un espoir chimérique et déconnecté, ou si l'on entend se battre pour qu'un transport des marchandises par le rail à la fois bien organisé et financé de manière équitable puisse faire la preuve qu'un tel système est incontestablement pertinent en tant que partie du service public.

Cette vision, il s'agit de lui donner une visibilité. Grâce à notre CCT, personne ne doit craindre pour son salaire bien mérité.

Bilan présidentiel

Le président Matthias Hartwich parle de la situation politique mondiale.

2

Accord UE

AD extraordinaire de l'USS : salaires et service public doivent être protégés.

5

Violence

Solidarité citoyenne exemplaire suite à l'agression d'un chauffeur TPF.

5

Fin de la palette

À Moudon (VD), le départ des trains était donné par un employé à l'aide d'une palette. Cette gare était la seule du réseau CFF où le trafic était réglé à la main... jusqu'à aujourd'hui. Le secteur Payerne-Palézieux ferme en effet ce 14 février pour quatre mois et le savoir-faire du départ à la main s'arrête en parallèle. À la réouverture du 9 juin, la gestion du trafic sera gérée depuis le centre d'exploitation de Renens. Le souvenir de la palette restera néanmoins puisque l'aiguille des secondes de l'horloge des CFF la symbolise.

Ventes dominicales x 3 ?

La Commission de l'économie et des redevances du Conseil national (CER-N) a approuvé fin janvier une initiative du canton de Zurich. Cet objet vise à faire passer le nombre d'ouvertures dominicales de quatre aujourd'hui à douze, soit à autoriser jusqu'à un dimanche d'ouverture des magasins par mois. «Le triplement des ventes dominicales met en danger la santé des salarié-es et constitue une attaque contre le dimanche chômé», écrit l'Union syndicale suisse. «Et elle fait fi des décisions démocratiques, puisque le peuple refuse régulièrement dans les urnes les ouvertures dominicales.» L'USS demande donc «un non clair à ce projet antisocial.»

Manque de personnel dans le social

Le syndicat SSP tire la sonnette d'alarme : «La pénurie de personnel dans le domaine social a atteint un niveau critique et risque de mettre en péril les prestations à la population». Le SSP se réfère à une étude publiée le 4 février par SAVOIRSOCIAL et SASSA. La situation est particulièrement critique dans l'accueil de jour des enfants, les foyers pour enfants et pour jeunes ou encore le domaine de la migration et de l'asile. Un nombre supérieur à la moyenne d'employés change d'emploi après peu de temps ou quitte complètement le domaine social. Les principales raisons en sont les bas salaires, une charge de travail élevée avec des ressources en temps et en personnel limitées, le manque de possibilités d'évolution professionnelle et de conciliation entre travail et famille ainsi que la faible reconnaissance sociale de ces professions.



MATTHIAS HARTWICH

« Ce sont des Robins des Bois dévoyés »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Matthias Hartwich est en fonction depuis deux ans en tant que président SEV. Beaucoup de choses se sont passées depuis lors. Les dernières semaines, en particulier, donnent à réfléchir.

Matthias, depuis la prise de pouvoir musclée de Donald Trump aux É.-U., nous vivons des semaines mouvementées. Cela a commencé déjà lors de l'investiture, lorsqu'Elon Musk a esquisé un salut hitlérien. Qu'est-ce que cela a déclenché en toi ?

Je suis né en Allemagne et, par conséquent, je trouve cela particulièrement ignoble. En Allemagne aussi il existe un parti qui relativise le fascisme hitlérien et qui fait campagne avec Elon Musk. Il est révoltant que des gens comme lui se mêlent de politique non seulement aux États-Unis mais aussi dans toute l'Europe, et pas seulement à l'occasion des élections allemandes.

Les partis qui misent sur l'autorité plutôt que la démocratie ont le vent en poupe dans toute l'Europe. En Italie, ils sont au pouvoir, en Autriche ce n'est qu'une question de temps. Aux Pays-Bas, ce sont les plus puissants et en Suède, ils contrôlent quasiment le gouvernement. En France et en Allemagne aussi leur voie est toute tracée. Qu'est-ce que cela signifie pour nous les syndicats ?

Les syndicats n'appartiennent pas à des partis politiques, mais cette situation est préoccupante. Les partis d'extrême droite se positionnent dans la plupart des sujets de manière diamétralement opposée à ce que nous, les syndicats, défendons. Ces personnes veulent désolidariser la société. Nous voulons la solidarité, la communauté et le soutien mutuel au lieu de la concurrence qu'encouragent ces gens. Ils prônent la libéralisation, la privatisation et protègent les riches au lieu de soutenir les pauvres. Ce sont des Robins des Bois dévoyés : «Prenons aux pauvres et donnons aux riches.» Des cadeaux fiscaux pour les très riches, des hausses de primes des caisses maladie, d'impôts et de taxes pour la masse de travailleuses et travailleurs ! Ils pleurent sans cesse qu'on ne peut plus rien dire, ils le disent à chaque micro, devant

chaque caméra, pour ensuite abuser de la liberté d'expression et la saper avec des monstruosité.

En Suisse, nous avons depuis longtemps une majorité centre-droite au gouvernement. Cette alliance se polarise, elle est de moins en moins ouverte aux compromis, comme le montrent les tentatives de détourner le financement de la 13^e rente AVS décidée par le peuple. Auparavant, on était plus enclin à faire un pas l'un vers l'autre. Si l'AVS a pu voir le jour, c'est grâce au fait que la droite et la gauche se sont donné la main pour créer cet édifice social. Qu'en penses-tu ?

Un gouvernement de droite, bourgeois et libéral, tel que le connaît la Suisse est loin d'être un gouvernement fasciste. Contrairement à certaines régions d'Allemagne ou d'autres pays européens, ici je n'ai pas de crainte pour la vie de mes amis de couleur lorsqu'ils sortent le soir. Cependant, en Suisse aussi, comme partout en Europe, la politique néolibérale des 40 dernières années a laissé des traces. Ici également, il y a eu une répartition du bas vers le haut. La part des travailleuses et des travailleurs dans le revenu national a diminué. Cependant, les partis d'extrême droite ne critiquent pas le système économique, mais ils cherchent des boucs émissaires. Ils mettent la faute sur les migrant-es pour tout ce qui ne fonctionne pas. Je ne pense pas qu'il y ait un danger que la Suisse devienne fasciste. Toutefois, nous devons stopper le néolibéralisme, car il est la cause de l'évolution négative de la société. L'extrême richesse n'est presque jamais le fruit d'un dur labeur ou d'une grande assiduité, elle est presque toujours issue d'un héritage, de la spéculation et de cadeaux fiscaux.

Récemment, dans un sondage réalisé par un quotidien sur le thème des économies, les Suisses ont estimé qu'il existait un potentiel d'économies dans de nombreux endroits, mais pas forcément dans les transports publics. Sommes-nous dès lors en sécurité dans notre domaine sur le plan des économies et des restrictions ?

On n'est jamais en sécurité avec les fanatiques de la libéralisation sauf si l'on est héritière d'une grande famille ou multimillionnaire. Dans certaines parties de la Commission européenne, la libéralisation et la privatisation sont vénérées

presque religieusement, tels des dogmes. Cela vaut malheureusement aussi pour les transports publics, en particulier pour le trafic ferroviaire, aussi bien voyageurs que marchandises. Dans les pays voisins, les chemins de fer sont pour ainsi dire démantelés : le transport de marchandises est transféré du rail à la route, la privatisation et la libéralisation sont mises en avant bien que toutes les études démontrent que ces concepts ont partout échoué de manière retentissante. Les contribuables paient le prix fort pour toutes ces erreurs, et ne parlons pas de l'environnement ! Là où on a privatisé et libéralisé, la population doit payer pour des infrastructures en mauvais état, elle subit des offres de mauvaise qualité, non ponctuelles et non rentables. En Suisse, la situation est meilleure entre autres, car la coopération a la priorité par rapport à la concurrence. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de convoitises. La possible ouverture du trafic voyageurs international est risquée, tout comme les tentatives de notre ministre des Finances d'économiser dans le transport régional de voyageurs : ceci aurait pour conséquence une détérioration de l'offre et de la qualité ou des conditions de travail pour le personnel, ou les deux. Nous devons rester vigilants !

Il y a deux ans, lorsque tu es entré en fonction en tant que président SEV, tu as déclaré : « Pas de feu sans étincelle. » Ce signifie que nous devons être combattifs afin d'allumer le feu de la passion pour notre branche des transports publics. Que dis-tu aujourd'hui ?

La lutte n'est pas une fin en soi. Un feu peut réchauffer et donner de la lumière dans la nuit, mais on peut aussi en perdre le contrôle et voir les acquis réduits en cendres. En tant qu'organisation démocratique, nous avons besoin du discours, d'une confrontation intérieure et extérieure, mais aussi d'une capacité à mener des campagnes et à lutter avec succès pour pouvoir atteindre les objectifs fixés par nos membres. Fort heureusement, l'objectif principal de nos membres est tout à fait dans l'esprit de la population suisse, à savoir fournir des transports publics de bonne qualité. Cela a son prix et exige une confrontation sociale. Pour cela, nous, le SEV, sommes chaque jour sollicités. Et s'il le faut, je peux volontiers faire des étincelles, car il faut parfois être celui qui allume le feu.

CFF CARGO

Pas touche au trafic et au personnel

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Sous le titre « Planification du personnel CFF Cargo », la filiale marchandises des CFF a informé le 3 novembre la communauté de négociations (CN) composée du SEV, Transfair, VSLF et ACPT du projet de démantèlement d'un cinquième de son personnel d'ici 2030. La CN exige aujourd'hui la suspension de cette suppression de postes et de toute la réorganisation dite « G-ensis ». « Cette démarche fait fausse route », souligne Philipp Hadorn, secrétaire syndical du SEV.

La suppression de personnel n'est qu'une des mesures prévues par « G-ensis », grâce auxquelles l'entreprise souhaite abaisser ses coûts d'une soixantaine de millions de francs par année, afin de remédier à son actuel déficit structurel et de rétablir sa capacité d'investissement. Des transports ayant été perdus ces derniers mois en raison de la faiblesse de la conjoncture, Cargo a l'intention d'éliminer 80 postes complets en 2025.

De plus, CFF Cargo entend « optimiser » le réseau du trafic de marchandises par wagons complets isolés (TWCI) en réduisant les points de desserte, en flexibilisant les heures de desserte, en améliorant le roulement des locomotives et en augmentant les quantités transportées. Il est prévu de remplacer l'ancien matériel roulant par des véhicules en moins grand nombre, plus modernes, moins gourmands en maintenance et moins typés. Automatisation et numérisation sont aussi censées accroître l'efficacité.

Grâce à des augmentations de prix, Cargo souhaite engranger chaque année 50 millions de francs de plus. Les départs de la clientèle sont déjà compris dans ces calculs : Cargo s'attend à ce que ces augmentations de prix et la réduction du réseau TWCI lui fassent perdre jusqu'à 15 % du volume transporté, au profit de la route.

Enfin, CFF Cargo espère toucher de la Confédération les contributions financières que prévoit la révision de la loi sur le transport des marchandises. La révision a d'ores et déjà été approuvée en septembre par le Conseil des États et passera devant le Conseil national en mars. Mais ces contributions sont limitées dans le temps.

Autonomie financière ? Irréaliste !

La CN a requis une procédure de consultation et, le 10 janvier, a pris position sur ce projet de réorganisation. Dans sa lettre, elle critique avant tout l'objectif irréaliste de rentabilité propre. « Depuis sa création en 1999, CFF Cargo SA n'a cessé, au gré d'innombrables réorganisations, de viser la rentabilité, mais n'y est jamais parvenu », explique Philipp Hadorn, en charge du dossier Cargo auprès du SEV. « L'explication réside dans le fait que le transport des marchandises par la route ne doit supporter ses coûts que de manière limitée, raison pour laquelle il jouit d'un avantage concurrentiel considérable par rapport au train ».

Dans ces réorganisations, le démantèlement successif du réseau TWCI a eu pour conséquence que la part de CFF Cargo dans le volume global du transport des marchandises en Suisse n'a cessé de régresser. Le SEV voit donc d'un œil très critique ce projet de future réduction du réseau



TWCI. Il en va de même concernant la suppression du personnel et du matériel roulant. « Le SEV reconnaît et soutient les efforts déployés par les CFF et Cargo afin de percevoir de la Confédération des moyens supplémentaires pour le transport des marchandises par le rail. Mais la limitation dans le temps du subventionnement n'est pas une bonne idée, justement parce que le TWCI ne pourra jamais fonctionner de manière financièrement autonome », poursuit Hadorn. Pour le SEV, il est indispensable que les subventions soient accordées à durée illimitée et approuvées à la majorité. La Suisse aussi est tenue d'atteindre ses objectifs climatiques, et le transport des marchandises par le rail, respectueux du climat, apporte une précieuse contribution à cet objectif.

Réduire le personnel : pas un objectif et néfaste

En se fixant la rentabilité pour objectif, CFF Cargo rate donc sa cible. Il la rate aussi en procédant de manière incompréhensible au démantèlement de son personnel. Dans sa prise de position, la CN relève que les effectifs du personnel sont aujourd'hui déjà fortement réduits, à tel point que les suppressions de postes planifiées ou la décision de ne pas repourvoir les postes vacants devraient rapidement conduire à des pénuries de personnel. « Des signes montrent qu'aujourd'hui déjà des employé-es souffrent beaucoup de la charge de travail qu'ils doivent supporter, ce qui entraîne des risques et des absences supplémentaires », précise Hadorn. De plus, il faut craindre une perte de savoir-faire que l'entreprise risque de payer cher par la suite, comme ça a été le cas lors de précédentes

réorganisations. Face à la numérisation et l'automatisation, le SEV met en garde : avant de supprimer précipitamment du personnel, mieux vaut attendre que les nouveaux processus de travail et techniques aient fait leurs preuves sur le terrain.

Le projet « G-ensis » doit être suspendu

« Les mesures de démantèlement proposées ne produiront pas l'effet escompté, même pas à court terme, et serviront encore moins à une extension de la part du rail dans le transport des marchandises en Suisse. C'est pourquoi il convient de suspendre toutes les mesures de restructuration et la mise en œuvre de G-ensis », résume Hadorn. Avant de compléter : « L'actuelle faiblesse conjoncturelle peut et doit être amortie par d'autres moyens ». Et la prise de position de la CN de culminer avec cet avertissement : « Si ce projet de transformation est mis en pratique, nous ne serons en mesure ni de réduire au sein du personnel l'énergie corrosive qui, c'est prévisible, menacera l'existence de l'entreprise, ni de soutenir ces mesures d'application ».

Le 15 janvier, Cargo a répondu qu'il entendait maintenir le cap qu'il s'était donné, mais qu'il se déclarait disposé à « reconsidérer d'un peu plus près la surface de la production » et à prolonger le calendrier, afin de clarifier avec la CN les questions qu'elle souhaite aborder. CFF Cargo souhaite aussi « prendre en considération, dans tous les secteurs, les possibilités disponibles d'un maintien de l'emploi » et « bien entendu, d'organiser ces suppressions de postes de manière socialement acceptable ».

Voir aussi l'édito (page 1).

+

-

Au 4^e trimestre 2024, le transport ferroviaire de voyageurs en Suisse a de nouveau enregistré un record avec 5,89 milliards de voyageurs-kilomètres (+4,5 % qu'au 4^e trimestre 2023), selon l'UTP. Avec 2,88 milliards de tonnes-kilomètres. Par ailleurs, le trafic ferroviaire de marchandises a pu légèrement augmenter de 0,8 % par rapport au même trimestre en 2023 et de 5,0 % par rapport au 3^e trimestre 2024. Reste à savoir si son évolution négative des derniers mois est définitivement terminée.

Le Conseil fédéral a mis en consultation les mesures d'économie présentées en septembre selon les propositions du groupe d'experts Gaillard, d'un montant de 2,7 milliards de francs pour 2027 et de 3,6 milliards pour 2028. Pour l'USS, elles sont disproportionnées et s'attaquent trop unilatéralement (à plus de 90 %) aux dépenses. Elles touchent aussi le transport régional de voyageurs (mais plus la promotion des motorisations alternatives), l'extension du réseau ferroviaire et les trains de nuit transfrontaliers.



Le transport ferroviaire de passagers a atteint en 2024 un nouveau record au 4^e trimestre.

RENÉ ZÜRCHER répond

Départ sans autorisation discutabile

Sur l'IR 13 dans la vallée du Rhin, les CFF veulent retirer aux assistant-es clientèle la tâche de donner le signal de départ au personnel des locomotives si les objectifs de ponctualité ne sont pas atteints. Qu'en pense le SEV ?

Le processus de départ des trains est extrêmement important d'un point de vue de la sécurité, pour la clientèle, mais aussi pour l'ensemble du personnel affairé le long d'un train, p. ex. chargement de bagages, de vélos. La responsabilité de s'assurer que tout est OK reviendrait, comme dans le trafic régional au personnel de locomotive seul. Cependant, en trafic régional, les trains sont, de manière générale, plus courts et n'excèdent pas 300 mètres, ce qui dans le trafic grandes lignes est fréquemment le cas.

L'autorisation de départ est un sujet sensible, encore plus depuis le tragique décès d'un collègue survenu dans le cadre du processus de départ à Baden en 2019. Depuis ce drame, les gestes ont été adaptés pour certains types de véhicules (VU

IV et IC2000) afin de réduire au maximum les risques. Le reste de la flotte CFF permet techniquement une circulation sans intervention des assistant-es clientèle, mais une bonne vision sur toute la longueur du convoi est un plus évident pour la sécurité. Il serait négligeant de mettre dans la balance sécurité et ponctualité.

D'autres critères pouvant mettre à mal la ponctualité ne doivent pas être ignorés. De plus, comparer les temps d'arrêt des trains CFF avec ceux du SOB c'est prendre des vessies pour des lanternes. Le matériel roulant des deux compagnies a un comportement, notamment en matière de fermeture des portes, et une réactivité incomparable (Stadler pour le SOB et Alstom/Bombardier pour les CFF).

En parallèle, les CFF planchent actuellement sur une refonte du processus de départ « orienté clientèle » (KOA) qui n'a pas de lien direct avec ce qui pourrait se faire sur la ligne IR 13.

René Zürcher est secrétaire syndical SEV et responsable du dossier CFF Voyageurs. Une question à lui poser ou au SEV ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.



ÉLECTIONS COPE

Envoie ta candidature d'ici le 11 mars au SEV

Susanne Oehler et Markus Fischer
susanne.oehler@sev-online.ch

CFF et CFF Cargo ont lancé les élections partielles dans les commissions du personnel. Nous recherchons des candidat-es pour ces sièges vacants dans les CoPe et ces circonscriptions électorales :

- **CoPe Division Marché Voyageurs:** Marché Support (1 siège).
- **CoPe Surface Marché Voyageurs:** Marché VS / VGB Zurich (2 sièges); RIDA (1 siège).
- **CoPe Division Production Voyageurs:** UHR (1 siège).
- **CoPe Surface Infrastructure Production Voyageurs:** Production UHR-Ateliers de Bellinzone (1 siège); UHR-Centres d'entretien Zurich

(1 siège); UHR-Ateliers Olten (1 siège); UHR-Ateliers Biel/Bienne (1 siège); Support Bellinzone & Pollegio (1 siège); UHR-Centres d'entretien Genève (1 siège); UHR-Centres d'entretien Helpdesk et Diagnostic des véhicules (1 siège); UHR-Centres d'entretien Oberwinterthur (1 siège); UHR-Ateliers Yverdon (2 sièges); Assistance clientèle EST (1 siège); Production STP (1 siège).

- **CoPe Division Infrastructure:** circonscription électorale Disponibilité et entretien (VU) (1 siège).
- **CoPe Surface Infrastructure:** Horaire et Exploitation (FUB): Support (1 siège); Conduite de l'exploitation Région Ouest (1 siège); Conduite de l'exploitation Région Centre (1 siège); Disponibilité et entretien (VU): Région Ouest (1 siège); Région

Centre (1 siège); Région Sud (1 siège); Surveillance (1 siège); Support (1 siège).

- **CoPe Division Immobilier et Unités centrales:** circonscription électorale Unités du Groupe (1 siège).
- **CoPe Surface Immobilier / Facility Management:** circonscription électorale IM-FM Centre (1 siège).
- **CoPe Surface CFF Cargo:** Aarepark (2 sièges); Est (1 siège); AM (1 siège).

Qui peut poser sa candidature ?

Pour pouvoir poser sa candidature, il faut travailler dans une circonscription électorale concernée et être soumis à la CCT CFF / CFF Cargo, avoir un contrat de travail de durée illimitée et avoir terminé le temps d'essai, et enfin travailler au minimum à 50%.



Comment puis-je poser ma candidature comme membre SEV ?

Les membres SEV n'ont pas besoin de récolter des signatures s'ils sont proposés par le SEV. Les membres SEV intéressés peuvent s'annoncer le plus rapidement possible, mais **au plus tard le 11 mars** auprès de la présidence de leur sous-fédération SEV ou directement auprès des responsables de division SEV à l'adresse :

peko-sbb@sev-online.ch

Il s'agit de la nouvelle adresse e-mail commune des responsables de division SEV pour les élections CoPe. **L'inscription électronique auprès des CFF ne se fera qu'après accord avec la sous-fédération ou le SEV.** Susanne Oehler coordonne désormais les

élections au SEV. Les responsables des différentes divisions sont : René Zürcher pour Trafic Voyageurs (Marché et Production), Michael Buletti pour Infrastructure, Susanne Oehler pour KB/IM et Philipp Hadorn pour Cargo.

Pourquoi se porter candidat ?

Le travail des CoPe est important, car elles veillent, avec le syndicat, à ce que les règles de la CCT soient correctement respectées et appliquées. De plus, les membres des CoPe peuvent aborder les préoccupations de leurs collègues directement avec les chefs.

Les membres CoPe sont en contact avec beaucoup de collègues et ont une vision approfondie de ce qui se passe dans l'entreprise.

Plus d'informations sur les CoPe sur [Intranet CFF / CFF Cargo](#).

ANGLE DROIT

Rupture à l'amiable du contrat de travail

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

Que faire si mon employeur me propose une convention de départ ?

Dans la majorité des CCT négociées par le SEV, il existe des obligations strictes concernant le licenciement. Souvent, la CCT prévoit qu'un avertissement avec menace de résiliation actif doit avoir été prononcé préalablement à un licenciement ordinaire (qui respecte le délai de congé). De même, il existe des périodes de protection découlant du Code des obligations contre les licenciements lorsqu'une personne est en arrêt de travail. Pour contourner ces protections, certains employeur-euses proposent la signature d'une convention de départ à leurs employé-es. Est-ce que cette pratique est légale ? À quoi faut-il faire attention en cas de présentation, par votre employeur, d'une telle convention ?

L'art. 341 al. 1 CO, qui règle le fait qu'un-e employé-e ne peut pas renoncer aux créances résultant de dispositions impératives de la loi ou d'une CCT, pendant la durée du contrat et le mois qui suit la fin de celui-ci, n'interdit pas pour autant aux parties qui le souhaitent de rompre un contrat d'un commun

accord. Le Tribunal fédéral le rappelle dans une jurisprudence de 2022 (TF 8C_176/2006). La négociation d'une convention de départ est donc possible pour mettre fin à un contrat de travail.

Toutefois, il faut être extrêmement attentif à ce que l'une des parties ne profite pas de la situation de faiblesse de l'autre pour lui imposer des conditions qui vont à l'encontre des dispositions impératives en droit du travail, ainsi que des dispositions réglées par un contrat ou une CCT. Une telle convention pourrait alors être illégale.

Voici quelques éléments importants à prendre en compte. Cette liste n'est pas exhaustive :

Il s'agit tout d'abord d'une convention. Cela signifie que les deux parties acceptent tous les éléments qui y figurent, en connaissance de cause. Lorsque c'est l'employeur-euse qui émet la proposition, il doit laisser au travailleur ou à la travailleuse un délai de réflexion suffisant (de plusieurs jours) et ne peut pas l'obliger à signer sous la pression (TF 4A-364/2016 consid. 3.1). Si l'une des parties n'est pas d'accord sur le contenu de la convention, l'accord ne peut pas être conclu.

La jurisprudence impose également que, lorsque le ou la travailleur-euse renonce à des prétentions qui existent – par exemple : il ou

elle se trouve dans un délai légal de protection contre les licenciements – cela doit être compensé par une concession de même valeur de la part de l'employeur-euse – p. ex. : une indemnité de départ dont la valeur couvre le salaire auquel le travailleur ou la travailleuse aurait droit pendant le délai de protection.

Il faut également être attentif au fait qu'une convention de départ est souvent prise en compte par l'autorité qui accorde le droit au chômage comme une démission, et non pas comme un licenciement. Cela peut amener à une pénalité pour chômage fautif. Pour éviter cela, il est nécessaire qu'il ressorte de la convention qu'elle découle en premier lieu de la volonté de l'employeur-euse. Pour les frontaliers et frontalières, les conventions de départ négociées en Suisse ne sont en général pas reconnues par les autorités de chômage du pays de provenance qui peuvent largement pénaliser les employé-es en cas de perte d'emploi par ce biais.

En cas de doute concernant la validité d'une convention proposée par l'employeur, il est fondamental de se renseigner sur ses droits. Le service juridique du SEV est à même de vous fournir toutes les informations nécessaires à ce sujet et de vous aider dans la négociation de conventions de départ respectueuses de vos droits.

SWISS

Pétitions sur les postes de nuit permanents

Markus Fischer. 90% des employé-es de Swiss qui occupent à Kloten un poste de nuit permanent dans la maintenance des avions, ont signé une pétition exigeant le maintien du tournus 5-5, qui a fait ses preuves, à savoir jours de service de nuit de 10 heures en continu, suivis de 5 jours de congé. Ce tournus 5-5 répond tout particulièrement aux besoins des nombreux collaborateurs qui font la navette entre l'étranger et la Suisse pour y travailler. Mais il est aussi apprécié par les « autochtones » qui ont délibérément opté pour cette manière de travailler. Le problème est que le SECO ne tolérera pas au-delà de fin 2025 ce dépassement du nombre maximal d'heures de travail autorisé, tel qu'il est pratiqué actuellement avec ce système de services à 10 heures. « L'abaissement à 9 heures du temps de travail des postes de nuit permanents selon le règlement du SECO aurait potentiellement pour nous, signataires de cette pétition, les conséquences négatives suivantes : davantage de journées de travail et/ou moins de jours de congé/de vacances, et/ou davantage de jours supplémentaires et/ou une perte de salaire et/ou la possibilité d'un nouveau plan d'équipes qui nous serait très vraisemblablement défavorable, (ndlr. la durée annuelle théorique du travail restant la même) », explique la pétition. Les personnes concernées demandent une prolongation de l'autorisation exceptionnelle et ont chargé le SEV-GATA de soutenir leurs démarches.

Entretemps, 74% des collaborateurs de Swiss concernés à Genève ont également signé une pétition allant dans le même sens. Philipp Hadorn, secrétaire syndical au SEV et président de SEV-GATA, la sec-



Remise de la pétition par le mécanicien de Swiss Oliver Hochstrasser (à g.) à Philipp Hadorn.

tion aéronavale du SEV, a d'ores et déjà pris contact avec le SECO. Il précise ceci : « Swiss est parfaitement conscient que beaucoup de collègues qui travaillent dans ce type d'équipes n'ont pas leur principal centre d'intérêt (famille, etc.) en Suisse, et qu'un système adapté de planification des équipes est la condition préalable nécessaire à leur rapport de travail en Suisse. Pour le SECO, ce système 5-5 n'est pas un problème sur le principe, mais il requiert une réduction du nombre d'heures. Le personnel attend de Swiss une situation satisfaisante. »

À partir de mi-mars, des discussions sur le système des équipes auront lieu avec Swiss, auxquelles participera le SEV-GATA.

Élections à la CoPe

Afin de compléter la commission du personnel au sein de Swiss, il a fallu organiser un second tour de scrutin. **Nicole Neuenhöfer et Sava Nestorov**, nos membres du SEV-GATA, se tiennent une nouvelle fois à disposition. Merci ! Les élections auront lieu du 24 février au 13 mars. Swiss informera les électrices et électeurs le 10 février.



VIOLENCE CONTRE UN CHAUFFEUR TPF

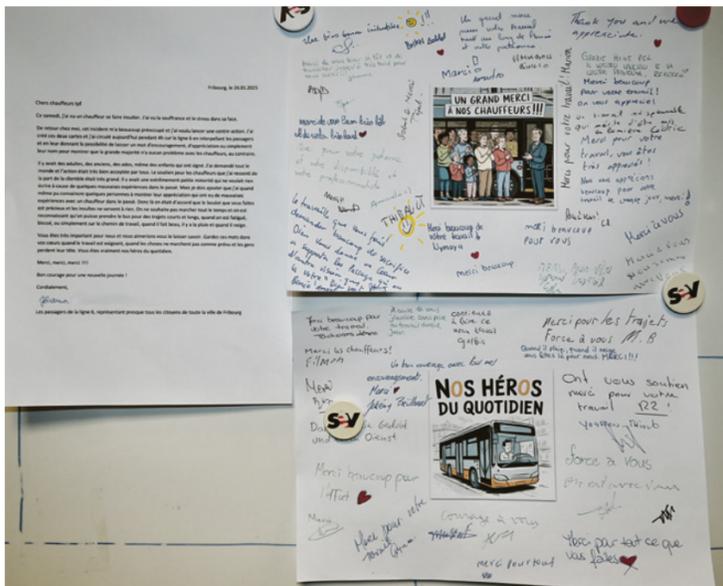
Solidarité citoyenne exemplaire après une agression

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Abdelali « Ali » Karafi est chauffeur de bus aux tpf depuis onze ans. L'agression verbale violente qu'il a subie par un passager a provoqué une citoyenne de soutien des usager-es tout à fait remarquable. Récit.

Quand je le rencontre dix jours après son agression Ali estime qu'il va bien. Sans doute que son expérience de vingt ans comme routier et une formation de médiateur interculturel lui ont permis de ne pas laisser la violence trop l'atteindre. Ce père de famille ouvert sur le monde et grand lecteur est quand même secoué et il repense souvent à ce qui vient de se passer.

Tout a commencé le samedi 25 janvier, vers 20 h. Il venait de quitter la gare de Fribourg avec son bus de la ligne 6. À l'arrêt suivant, des usagers descendent, d'autres montent. Après un moment, il ferme les portes. Là, un



Local de pause tpf: les messages de soutien d'usager-es après l'agression ont été très appréciés.

cri résonne au fond du bus. « N... ta mère », lance un passager. Il l'entend, mais ne pense pas que le propos lui est adressé. Le passager, sans doute ivre,

se rapproche alors de lui en tenant une bouteille de vin et un gobelet à la main. Il lui lance alors un torrent d'injures : « Fils de p..., tu m'as coupé la main... ». Les propos sont confus, mais l'agressivité est telle que les passager-es réagissent et lui demandent de se calmer. Ce que fait également Ali. Voyant que l'individu ne se calme pas, bien au contraire, il prévient le centre d'exploitation. Une cliente choquée appelle la police. Après quelques minutes qui ont paru très longues, l'individu finit par quitter le bus avant l'arrivée de la police.

Ali est choqué, mais par conscience professionnelle, il poursuit sa route pour ne pas mettre les passagers plus en retard. À bord du bus, sa gestion très calme de l'agression face à une violence verbale gratuite a impressionné les passager-es.

Johanna fait partie des personnes qui ont assisté à la scène. Dans une lettre adressée aux chauffeurs tpf (voir photo), elle raconte : « Ce samedi, j'ai vu un chauffeur se faire insulter.

J'ai vu la souffrance et le stress dans sa face. De retour chez moi, cet incident m'a beaucoup préoccupé et j'ai voulu lancer une contre-action. J'ai créé [...] deux cartes et j'ai circulé (le lendemain) pendant quatre heures sur la ligne 6 en interpellant les passagers. »

Plus d'une quarantaine de personnes de tout âge vont alors signer la carte et mettre un petit mot d'encouragement : « Merci de vous lever si tôt et de travailler jusqu'à très tard pour nous servir », « Merci pour votre patience et votre disponibilité et votre professionnalisme », « Nous sommes avec vous », « Un travail indispensable qui mérite d'être mis en lumière », « Continuez à faire ce beau travail », « Courage à vous », « Quand il pleut, quand il neige, vous êtes là pour nous. Merci ».

Nous n'avons pas réussi à retrouver cette Johanna qui a lancé ce mouvement de solidarité citoyenne exemplaire à la suite de cette agression, mais sa démarche a été vraiment appréciée par Ali et par tous ses collègues de la conduite aux tpf.

Le SEV a fait de cette question de la violence contre le personnel des transports publics (TP) un thème central pour cette année 2025. Il s'agira aussi bien de trouver des moyens pour faire baisser cette violence que d'assurer le meilleur soutien possible pour les collègues qui se retrouvent malgré tout à devoir faire face à ces situations. Sur le moment et dans les jours qui suivent l'agression. Il faut en effet rappeler que, comme l'indique l'article 59 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), ces actes sont poursuivis d'office.

À nous, syndicats et entreprises de nous montrer à la hauteur de la démarche citoyenne de Johanna.

AD DE L'USS AU SUJET DE L'UE

Protéger le service public et les salaires !

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

Les syndicats ne pourront consentir à un accord entre la Suisse et l'UE que si les salaires et le service public sont garantis. Les délégués de l'Union syndicale suisse (USS) sont unanimes sur ce point. Lors de l'assemblée extraordinaire des délégués à Berne le 31 janvier, ils ont approuvé une résolution en ce sens.

« En Allemagne, lorsque j'achète un billet de train, c'est comme si j'achetais un billet de loterie », déclare Matthias Hartwich, président du SEV, devant les délégués de l'USS. « On ne sait pas où il faudra tout à coup changer de train, ni à quelle heure on arrivera à destination, si d'aventure on y arrive. Telles sont les conséquences de la libéralisation et de la privatisation du rail. Et ça, c'est une situation dont nous ne voulons pas ici, en Suisse. » Fondamentalement, le SEV et tous les autres syndicats soutiennent certes le rapprochement de la Suisse avec l'UE, mais pas à n'importe quel prix. Gilbert D'Alessandro, président de la VPT, résume les choses ainsi : « Nous sommes des Européens convaincus, mais nous n'aimons guère la Commission européenne qui s'est posée en fossoyeuse des acquis sociaux. » Or, la perte de la protection sociale explique parfois la montée des forces d'extrême droite dans toute l'Europe.

Le droit suisse sur les rails suisses

Dans le dossier de l'ouverture éventuelle du transport ferroviaire international de voyageurs, l'USS exige que les protections qui font l'objet de négociations soient applicables de manière intégralement autonome. Les salaires suisses et les conditions de travail suisses doivent être garantis en tout temps. De plus, le modèle de coopération doit être licite, l'intégration tarifaire doit être assurée et l'attribution des sillons doit impérativement relever de la souveraineté suisse. Le principe suivant doit s'appliquer : le droit suisse sur le rail suisse. « En tant que syndicat du service public nous ne pouvons pas cautionner une solution qui mettrait en péril notre système de transports publics fonctionnant bien, une solution qui péjorerait la sécurité et qui conduirait à une détérioration du bilan écologique », déclare Peter Kappeler, président central d'AS. « La situation du trafic de marchandises nous inquiète. La privatisation des entreprises d'État exigée par la Commission européenne mène en effet au transfert des marchandises du rail à la route ». Une douzaine d'oratrices et d'orateurs ont laissé entendre que l'inquiétude était grande aussi dans d'autres branches.

Par exemple, la « réglementation européenne relative aux indemnités » est hautement problématique. Elle stipule que les entreprises étrangères sont tenues de payer en Suisse les frais de nuitée et de repas aux tarifs en vigueur dans leur



Les délégué-es approuvent la résolution pour des négociations.

pays d'origine (« indemnités polonaises en Suisse »). Il en va non seulement de montants énormes, qui feront ainsi défaut aux travailleurs, mais aussi de logements décents et de sécurité au travail. En effet, les salarié-es ainsi sous-payé-es n'auront d'autre choix que de dormir et de manger dans des camionnettes ou sur les chantiers.

Autre source d'inquiétude : l'accord sur l'électricité, en renégociation, selon lequel la Suisse devrait certes obtenir le plein accès au marché intérieur européen de l'électricité. Mais en contrepartie le marché suisse de l'électricité devra être complètement ouvert. À la place de l'actuel approvisionnement de base pour les ménages et les petites entreprises, il ne subsisterait plus qu'un modèle « de libre choix » dysfonctionnel, ce qui constituerait un affaiblissement considérable du service public intégral dans le domaine de l'électricité, et nuirait ainsi à la stabilité à long terme des prix.

Des exigences concrètes

Le 20 décembre 2024, le Conseil fédéral a déclaré closes les négociations avec la Commission de l'UE. Selon lui, les objectifs poursuivis par les négociations étaient atteints. Cependant, les détails restent jusqu'ici inconnus, même si la Confédération a annoncé qu'elle était prête désormais à mener des pourparlers avec les syndicats et les employeurs.

C'est donc avec des exigences concrètes que

les syndicats entament aujourd'hui ces pourparlers. Outre les exigences émises par le SEV sur le transport ferroviaire international de voyageurs, les points suivants ont été définis : obligation pour les maîtres d'ouvrage et les donneurs d'ordre d'endosser la responsabilité pour les infractions commises par leurs sous-traitants, réduction des durées de traitement auprès des cantons, renégociation de la réglementation européenne relative aux indemnités, davantage de conventions collectives de travail déclarées de force obligatoire, meilleure protection contre le licenciement pour les salarié-es qui s'engagent en faveur de bonnes conditions de travail et de la sécurité au travail, amélioration de la situation des employé-es temporaires, pas de libéralisation du marché de l'électricité.

Les syndicats suisses sont soutenus par leurs homologues européens. Esther Lynch, secrétaire générale de la Confédération européenne des syndicats (CES) confirme clairement sa position : « La CES se tient résolument au côté des syndicats suisses pour tout ce qui touche à la défense des droits des travailleurs et à la préservation de services publics forts », déclare-t-elle.

Dans la résolution votée par les délégué-es à la fin de l'assemblée, ceux-ci soulignent le fait que l'heure est venue de durcir le ton dans les négociations. Si le service public et les salaires ne sont pas protégés, il ne pourra pas y avoir de consentement à l'accord entre la Suisse et l'UE.

MODÈLE DE CARRIÈRE AU SERVICE INTERVENTION DES CFF

« Nous voulons une solution équitable »

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Par le biais d'une pétition, les pilotes de locomotive B100 du Service Intervention des CFF ont exigé une égalité de traitement avec leurs collègues de CFF Cargo et de CFF Infrastructure (I-VU). Après plus de deux ans d'attente, en décembre 2024, un nouveau modèle de carrière est entré en vigueur, qui apporte certes une revalorisation pour 150 collaborateurs, mais ne répond pas à la revendication centrale de la pétition.

Au printemps 2022, les pilotes de locomotive B100 (conductrices/conducteurs de locomotives tractant des trains jusqu'à 100 km/h) du Service Intervention des CFF ont signé une pétition exigeant l'égalité de traitement avec les pilotes de locs B100 de Cargo et du Service Infrastructure (I-VU), ainsi qu'une reconnaissance monétaire adéquate de leur activité. Antérieurement, diverses mesures avaient été mises en place au sein de Cargo et de I-VU, notamment à l'incitation du SEV, qui avaient débouché sur une revalorisation salariale de



Train d'extinction et de sauvetage des CFF

la fonction des pilotes de locomotive B100. Ainsi, chez Cargo, si certains critères étaient remplis, le niveau d'exigence avait passé de F à G. Et chez I-VU, une prime de marché annuelle de 3000 francs avait été introduite.

Mais comment procéder avec les pilotes de locomotive B100 de l'Intervention ? La question est restée en suspens, d'autant plus que l'introduction d'une prime de marché analogue à celle de l'I-VU avait été rejetée. Amorcé par la pé-

tition, un groupe de travail s'est alors emparé du problème et a élaboré un nouveau modèle de carrière au Service Intervention, qui est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

Celui-ci conduit à une revalorisation monétaire de leur fonction pour 150 collègues : les fonctions de chef de groupe et d'officier ont été augmentées, passant d'un niveau d'exigence F à G, respectivement de G à H, ce qui représente un salaire maximum plus élevé,

donc une marge de progression supérieure. De plus, la compétence en matière de conduite des pilotes B100 peut désormais être maintenue au niveau du chef de groupe. Cela signifie que, contrairement à l'ancien modèle, les sergents et les sergents-majors continuent d'avoir le droit de conduire des trains d'extinction et des trains de sauvetage. En revanche, dans le nouveau modèle de carrière du Service Intervention la fonction de soldat-e pilote de locs reste les mains vides : elle stagne au niveau d'exigence F, sans aucune rémunération complémentaire, bien que cette fonction implique aujourd'hui déjà de très nombreuses tâches complémentaires et une grosse responsabilité.

« Le nouveau modèle de carrière au sein de CFF Intervention a donc des effets positifs pour 150 collaborateurs, un effort que le SEV salue », constate Michael Buletti, secrétaire syndical du SEV. « Mais la revendication centrale de la pétition, à savoir la revalorisation monétaire des soldat-es pilotes de locomotive B100, reste en suspens ». À l'heure actuelle, le SEV reste en contact avec les personnes concernées et étudie la suite des démarches. « Nous gardons l'œil ouvert et nous continuerons à nous

battre en faveur d'une solution équitable », poursuit Michael Buletti.

Autre point qui interpelle dans le nouveau modèle de carrière d'Intervention : l'introduction de requalifications de certaines fonctions. Jusqu'à présent, les différentes fonctions figuraient concrètement dans le descriptif des postes. Désormais, certaines tâches sont fortement résumées et les fonctions sont décrites de manière beaucoup plus générale. Le SEV perçoit cette évolution de manière critique.

CFF Intervention

Le service Intervention des CFF est une organisation professionnelle d'intervention qui dispose d'env. 16 sites dans toute la Suisse. Il intervient lors d'incidents qui surviennent dans le domaine ferroviaire ou dans les environs, pour rétablir la situation de manière sûre et rapide, soutenant ainsi les services publics d'urgence. Avec ses 350 collaborateurs, le service Intervention des CFF est opérationnel 24/24h et dispose de 80 véhicules de sauvetage, sur rail et sur route.

PUBLICITÉ

Investir et obtenir une prime pouvant atteindre 1 000 CHF

Offre spéciale pour les membres de SEV!
cler.ch/sev

Investissez dans notre Solution de placement* et bénéficiez des avantages d'une gestion de fortune et de notre longue compétence en matière de placement. Choisissez parmi quatre stratégies de placement durable et profitez des opportunités de rendement sur les marchés financiers.

Vous avez droit à la prime pendant deux ans à compter de l'ouverture de la Solution de placement et d'un investissement de 10 000 CHF. Vous obtenez une prime de 10% sur les versements supplémentaires, au maximum 500 CHF par an. La prime est investie automatiquement dans votre Solution de placement. cler.ch/sev

* Les indications concernant la Solution de placement revêtent uniquement une visée publicitaire. La Solution de placement Banque Cler constitue un fonds stratégique avec divers compartiments. Pour le prospectus et les Documents d'Informations Clés, nous renvoyons à cler.ch

Il est temps de parler d'argent.

Bank
Banque
Banca

CLER

RPV GENÈVE

Un premier pas dans la bonne direction

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

À la suite d'une pétition de la RPV Genève demandant de meilleures conditions de travail remise le 16 juillet à Berne, une séance a eu lieu le 5 novembre. Les collègues de la manœuvre ont été entendus. Les tours se sont améliorés, des locaux de pause et de repos ont été créés. Pour la section, tout n'est pas encore parfait, notamment les horaires, mais on va dans la bonne direction.

«Nous sommes satisfaits d'avoir été écoutés. Depuis notre pétition, il y a eu un certain nombre de changements dans la bonne direction, même s'il y a encore des choses à améliorer, notamment au niveau de la répartition annuelle et de la rotation», résume Qamil Lutfiu, président de la section SEV RPV Genève. Avec le vice-président Osmani Enver, ils me font la visite de leur local réservé à la manœuvre qui a été refait à neuf (photo). Ils me montrent ensuite le local de repos assombri et ses trois fauteuils «Stressless» et, à l'étage, leur local de pause qui permet de manger avec machine à laver, plaques et micro-ondes. «C'est un succès par rapport aux demandes exprimées par la base et cela montre que la mobili-

sation paie et que cela vaut la peine de se syndiquer», se réjouit de son côté Vincent Barraud, secrétaire syndical au SEV en charge des CFF en Romandie

Avec le recul, Qamil peut mesurer le chemin parcouru depuis le 16 juillet quand il remettait une pétition au Bollwerk à Berne avec deux secrétaires syndicaux SEV. Cette pétition était signée par la quasi-totalité des 60 employé-es de la manœuvre à la gare de Genève-Cornavin.

Les problèmes soulevés étaient triples. Les horaires de travail étaient extrêmement variables. De nombreux tours de service étaient souvent trop longs (et interrompus par de longues pauses), d'autres étaient en revanche trop courts, à peine 6 heures. Cette irrégularité engendrait une fatigue excessive et des difficultés à concilier vie professionnelle et privée. La pétition pointait du doigt ensuite les cas de maladie parmi le personnel qui avaient augmenté de façon significative. Troisièmement, la pétition demandait un local adéquat pour les pauses qui soit séparé du passage, avec l'équipement de base nécessaire afin que les employés puissent se reposer convenablement.

Le 22 août, la direction a indiqué dans un courrier adressé au SEV qu'elle avait pris au sérieux les demandes et qu'elle avait demandé aux



Le président de la RPV Genève Qamil Lutfiu et le vice-président Osmani Enver dans leur local à neuf.

responsables concernés à Genève de trouver des solutions aux problèmes soulevés par la pétition. Des mesures et des ajustements avaient alors permis de réduire l'amplitude de certains services en diminuant la durée des «pauses coupées». Les tours débutants avant 4 h du matin avaient été limités. L'idée d'une implication renforcée de la répartition était notamment annoncée ainsi que l'engagement de créer un espace de repos adéquat. Des discussions ont eu lieu ensuite à l'interne pour avancer en ce sens.

Le 5 novembre, une séance commune a eu lieu entre la direction régionale, les chefs de site, le SEV et les représentants locaux du personnel pour présenter le résultat des avancées des solutions amenées avec un agenda pour ce qui n'était pas encore terminé. «On a été bien accueilli. On nous a écoutés et pris au sérieux», indique Qamil. En ce qui concerne la planification, le nombre de tours réels a augmenté mais le nombre de tours vus comme trop petits a été réduit. Le nombre de tours avec des pauses longues de plus de 30 minutes a été énormément réduit. «Il y a eu une vraie volonté de mieux équilibrer les tours. Nous sommes passés de 111 tours avec pause longue à... 5», se réjouit Vincent Barraud. «C'est ce que demandaient principalement les collègues qui veulent des pauses courtes! Et c'est

ce qui a été fait, malgré une augmentation de la charge de travail, en raison de travaux notamment.» Les tours très longs, de plus de 9 heures de travail, sont passés de 41 à 5 également.

«Dans l'ensemble, je suis plutôt satisfait, indique Qamil, même si par rapport à l'idéal, il y a encore du travail. C'est un bon premier pas dans la bonne direction». Il ajoute: «Il y a toujours des situations où seulement deux jours de congés sont attribués à la suite d'une journée de travail qui a terminé à 5 h du matin. C'est insuffisant pour récupérer. Par ailleurs, les tours de services qui peuvent finir à 5 h du matin sur un jour de congé restent très problématiques!». Osmani fait aussi remarquer que «les tours sont encore un peu mélangés et manquent de régularité. Certains collègues finissent parfois très tard et recommencent très tôt. Ce sont un peu les montagnes russes. Ces tours sont fatigants et laissent peu de place à une vie de famille digne de ce nom».

«Nous allons suivre dans l'année ce que les plannings vont devenir, prévient Vincent. Il y aura forcément des modifications au fur et à mesure des changements d'horaires. Nous sommes au début de l'effort, qui a été important. Mais il faut absolument éviter que l'on revienne à ce mode dégradé qui a usé de nombreux collègues ces dernières années.»

LOI SUR LA DURÉE DU TRAVAIL

« Le temps partiel dans les TP a besoin de nouvelles règles »

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Regula Pauli, secrétaire syndicale SEV et experte en matière de LDT (Loi sur la durée du travail), souligne dans cette interview les défis auxquels les travailleuses à temps partiel sont confrontées dans la branche des transports publics (TP). La loi ne prend pas en compte le travail à temps partiel et ceci a de lourdes conséquences pour le personnel des TP.

La LDT a été adoptée en 1971 et, à cette époque, il n'y avait pratiquement pas de travail à temps partiel en Suisse. Cette loi qui réglemente notamment la durée maximale hebdomadaire du travail et les temps de repos est-elle adaptée à la situation des travailleurs à temps partiel?

Regula Pauli: Non, car la LDT et son ordonnance (OLDT) ne connaissent pas le travail à temps partiel; on ne le trouve nulle part, ni dans l'une, ni dans l'autre. Il est donc très important que nous recherchions le dialogue avec nos partenaires sociaux à ce sujet et que nous convenions de réglementations au



Regula Pauli

sujet du travail à temps partiel. Cela pour rendre le travail à temps partiel plus attrayant et pour protéger les employé-es afin qu'ils-elles ne soient pas considéré-es par les entreprises comme une main-d'œuvre bon marché et flexible.

Quelles réglementations de la LDT garantissent que les employé-es à temps partiel dans les TP ne soient pas désavantagé-es sur le plan de la durée du travail, des heures supplémentaires et des absences pour cause de maladie?

Il n'y a pas de réglementation pour cela étant donné que ni la LDT ni l'OLDT ne traitent du temps partiel. Dans la pratique, cela signifie qu'une personne peut décider de réduire son

taux d'activité en croyant avoir plus de jours libres mais, si elle n'a pas convenu expressément cela avec son employeur, il se peut qu'elle se retrouve tout de même à travailler en moyenne 5 jours par semaine, toutefois avec des tours de service plus courts.

Quels sont les défis et les incertitudes pour les employé-es à temps partiel dans les transports publics en regard des jours (fixes) de temps partiel et du temps supplémentaire?

Ceci non plus n'est pas réglé puisque la LDT et l'OLDT ne traitent pas du temps partiel. Il faudrait fixer le nombre de jours de temps partiel, leur durée, une éventuelle fin de service avant le jour de temps partiel, mais aussi la question de savoir si grâce au temps partiel, la collaboratrice ou le collaborateur peut avoir plus de dimanches ou de jours fériés libres.

Est-ce que les entreprises respectent rigoureusement les réglementations de la LDT?

Rigoureusement, c'est beaucoup dire. Dans l'absolu, je devrais répondre non. Mais on ne peut pas dire non plus que nous constatons systématique-

ment ou régulièrement des entorses à la LDT. Il est cependant important que les collègues qui sont soumis à la LDT en connaissent la systématique, la finalité ainsi que les dispositions les plus importantes. C'est pourquoi je recommande les cours LDT que nous proposons à nos membres (cf. agenda SEV: www.sev-online.ch).

En conclusion, il existe donc un potentiel d'amélioration?

Oui, c'est le cas. Il est d'autant plus

important que le dialogue soit ouvert avec nos partenaires sociaux en relation avec la manière de structurer la durée du travail et l'application des dispositions d'exception, et que nous puissions négocier sur des thèmes tels que «10 heures ça suffit!». Ce genre de revendication dépasse les dispositions LDT mais cela est très important pour garantir la sécurité et la protection de la santé.

As-tu une question? Écris-nous à journal@sev-online.ch.

Dans le point de mire de la commission femmes SEV: temps partiel, conciliation et santé

La commission des femmes du SEV également s'engage pleinement pour le défi que représente le travail à temps partiel et demande de meilleures conditions pour les employé-es des transports publics qui travaillent à un taux réduit. Les horaires irréguliers et le travail dans les tours rendent la conciliation entre profession et vie de famille plus difficile et ils pèsent sur la santé.

La commission des femmes critique en particulier le fait que des collaborateurs-trices à temps partiel

ne peuvent pas réduire les tours de service le week-end et les jours fériés à cause des sous-effectifs ou qu'ils-elles soient traité-es comme une «main-d'œuvre flexible». L'enquête du SEV sur la conciliation entre vie privée et travail dans les tours a démontré que le besoin de postes à temps partiel, tant chez les femmes que chez les hommes, est important. La commission des femmes demande des réglementations claires afin que le temps partiel soit planifiable et juste pour tout le monde.

Sous-fédérations

8.3.

BAU Arc-Jurassien

Assemblée générale.

Le comité SEV-BAU section Arc-Jurassien à le plaisir à vous inviter à l'assemblée générale qui aura lieu le samedi 8 mars 2025 à 10h15 à la maison de la fête des Vendanges, Rouges-Terres 12, Hauterive (NE). Un repas suivra l'assemblée. Merci de vous inscrire jusqu'au 28 février au secrétaire, D. Hauri, par courriel : sevbaud@bluewin.ch, SMS, WhatsApp, tel.: 079 225 46 82.

Ordre du jour :

1. Accueil, bienvenue et liste des présence.
2. PV de la dernière assemblée du 9 mars 2024.
3. Communication de la sous-fédération.
4. Communication de la commission du personnel (CoPe).
5. Information du président de section.
6. Information et rapport du caissier.
7. Dates 2025 à retenir.
8. Propositions de membres et divers.

Votre comité.

28.3.

ZPV Bienne

Assemblée des membres.

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

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

Retraités

10.3.

PV Valais

Assemblée générale.

AG de la section PV Valais 2025 au Restaurant Good Night Inn à Brig-Glis le 10 mars à 10.30 heures

Notre assemblée générale ordinaire aura lieu cette année comme d'habitude à Brigue-Glis. Notre invité, Matthias Hartwich, président SEV, fera un exposé sur les actualités syndicales.

À la suite de l'assemblée, la section aura le plaisir de vous offrir un apéritif suivi d'un succulent repas au prix imbattable de Frs. 35.- (repas, boissons et cafés inclus).

Nous espérons une forte affluence. Inscriptions via le bulletin reçu ou au no de téléphone 079 872 38 37 ou par mail pv.vs@bluewin.ch jusqu'au 6 mars 2025 au plus tard.

Des informations figurent également sur notre Homepage www.sev-pv.ch/wallis-valais.

Votre comité.

20.3.

PV Fribourg

Assemblée de printemps. Nous avons le plaisir de vous convier à l'assemblée générale de printemps de notre section qui aura lieu à Grolley, à l'Auberge de la Gare, à 10h. L'ordre du jour sera distribué sur place. Les diplômes d'honneur et les distinctions seront remis aux jubilaires. Nous aurons le plaisir d'accueillir dès 11h, Mme Wanda Suter, juge de paix de l'arrondissement de la Sarine.

L'assemblée sera suivie d'un repas auquel vous êtes conviés avec votre conjoint/e, la caisse de section prenant en charge repas, eaux minérales et café. Le vin et les autres boissons sont à régler directement au personnel de service.

Le menu est composé d'un potage du jour – paupiettes de bœuf aux cornes d'abondance – pommes mousseline et légumes – tartelette au vin cuit/glace vanille.

Veillez annoncer votre participation, avec votre conjoint-e partenaire, en précisant les noms et prénoms au secrétaire : Jean-Louis Scherz, soit par e-mail : jlscherz@bluewin.ch ou SMS ou tél au no 079 252 02 51. Dernier délai : lundi 10 mars 2025, 12h Le comité.

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les trois semaines.

ISSN 2624-7828

Tirage: 8 179 ex. (total 30 996 ex.), certifié REMP au 13 janvier 2025.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Pré-press: CH Regionalmedien AG

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

Le prochain journal paraîtra le 7 mars 2025.

Le délai pour les annonces est fixé au 24 février à midi, celui de l'agenda au 25 février à midi.

Reverchon Jacqueline; 1927; veuve de André, Cully, PV Vaud.

Vonlanthen Maria; 1934; veuve de Josef, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

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

Agenda 2/25

DÉCÈS

ZENTRALBAHN ET BRIENZ ROTHORN BAHN

Tempête à Brienz, subventions de Berne

Zentralbahnstrecke beim Brienzner Tunnel zwei Tage nach dem Unwetter.
Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le 12 août 2024 dans la région de Brienz, des intempéries ont causé des dommages importants au Zentralbahn et au Brienz Rothorn Bahn. Le Journal SEV a voulu savoir si la Confédération avait octroyé une aide aux compagnies de chemins de fer et dans l'affirmative, de quelle ampleur.

L'infrastructure ferroviaire du Zentralbahn a été inondée sur environ 1,5 kilomètre et détruite presque complètement à certaines places, installations du tunnel de Brienz incluses. Par endroits, les rails étaient recouverts de cinq mètres de gravats, de bois et de boue et il a fallu déblayer tout cela. Heureusement, il n'y a pas eu de blessé ni parmi le personnel ni parmi les voyageurs, et le matériel roulant n'a pas été endommagé. Après le déblayage, il a fallu procéder aux travaux de réparation des voies, des câbles, des installations de sécurité et autres dispositifs électriques, ainsi qu'au niveau des fondations et des mâts des lignes de contact. Certaines parties de l'infrastructure comme les moteurs d'aiguille ont dû être nettoyées et parfois remplacées et des rails ont dû être ici et là remis à neuf.

Avec tous ces travaux, le tronçon entre Meiringen et Interlaken Est est resté fermé jusqu'au 24 novembre et des bus de remplacement ont desservi les arrêts. Le service de remplacement, l'acheminement des voyageurs et tout le manque à gagner dans le trafic voyageurs ont coûté au Zentralbahn quelque 6 millions de francs, cependant ces prestations étaient assurées. Pour l'acheminement des voyageurs certaines collaboratrices et des saisonnières du Brienz Rothorn Bahn sont venues prêter main forte et pour les travaux de déblaiement et de remise en état. Mis à part le personnel du Zentralbahn, ce sont principalement des entreprises de construction qui sont intervenues. Les coûts de remise en état de l'infrastructure ferroviaire se sont montés à environ 6 millions de francs.

Le Zentralbahn conclut tous les quatre ans avec la Confédération une convention de prestations pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Cette convention prévoit des indemnités annuelles pour le Zentralbahn. Si l'entreprise n'utilise pas cet argent durant l'année celui-ci est déposé dans une réserve spéciale conformément à la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), art. 67. Il est possible d'utiliser cet argent si, une année, les coûts dépassent le montant des indemnités, par exemple à la suite d'une catastrophe naturelle. Sur demande, la Confédération peut prendre

en charge ces coûts supplémentaires et elle peut se rembourser par le fonds d'infrastructure ferroviaire. Étant donné que le Zentralbahn dispose de suffisamment de réserves selon art. 67 LCdF, la Confédération n'est pas intervenue pour couvrir ces coûts.

Le Brienz Rothorn Bahn (BRB) en revanche ne reçoit normalement pas de contribution de la Confédération pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure parce qu'il est un chemin de fer touristique et ne remplit pas de fonction de desserte. Toutefois, selon l'art. 59 LCdF, il a pu demander une aide financière après les intempéries du 12 août et a reçu 1 million de francs pour la remise en état de l'infrastructure ferroviaire qui coûte environ 5 millions de francs. Le canton de Berne apporte aussi une aide d'un million de francs. L'appel aux dons du BRB a permis de récolter encore 1 million de francs.

Sur 2,2 kilomètre des dommages structurels importants sont survenus au niveau du tracé, des fondations en pierres et du drainage. Sur 35 chantiers, 28 ont pu être terminés. Normalement l'exploitation devrait pouvoir reprendre au début mai jusqu'à Planalp, puis dès le début juin jusqu'au sommet du Rothorn Kulm. Le manque à gagner ne pourra être chiffré qu'après le bouclage de l'exercice 2024. Le BRB a pu occuper tout le personnel soit à l'interne ou alors en le prêtant à d'autres entreprises partenaires.



Ligne BRB entre le tunnel Planalpfluht et la station de Planalp le 16.8.

L'État peut aider tous les chemins de fer

«En cas de graves dommages causés par les forces naturelles, la Confédération peut accorder aux entreprises ferroviaires des aides financières pour la remise en état ou le remplacement d'installations endommagées ou démolies, ainsi que pour les travaux de déblaiement», stipule l'art. 59 de la loi sur les chemins de fer (LCdF). La possibilité existe donc, aussi pour les lignes ferroviaires qui ne servent qu'à la desserte fine ou ne desservent pas de localités habitées à l'année ni de volumes de marchandises considérables, bien que, conformément à l'art. 49 LCdF, la Confédération ne verse normalement pas de presta-

tions pour de telles lignes et ne conclut pas de conventions de prestations. L'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) précise à l'art. 39: «Les aides financières visées à l'art. 59 LCdF peuvent être accordées lorsque la réparation des dommages dépasse les moyens financiers des gestionnaires d'infrastructure, notamment au cas où la réparation entraînerait des coûts non couverts dans les comptes annuels de plus de 20% de la somme des indemnités annuelles ou de plus d'1 million de francs». Ainsi, les CFF prennent à leur charge les dommages naturels jusqu'à 1 mio.

LE RIDEAU SE LÈVE, LA VOIE FERRÉE EST LIBRE

À trop freiner, on reste sur le quai



Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Silvan Rechsteiner est auteur de théâtre. Autrefois, il était agent de train aux CFF et membre du SEV. Dans sa pièce autofictionnelle « Wer bremst, bleibt – Weichen und Wirren eines Zugbegleiters », – « À trop freiner, on reste sur le quai – Aiguillages et tribulations d'un contrôleur de train », ce Bâlois décrit le conflit intérieur d'un homme dans la trentaine tiraillé entre ses rêves et la réalité. Le 5 février, l'œuvre a été présentée en grande première au théâtre de Bâle. La rédaction du SEV y était.

« Wer bremst, bleibt / À trop freiner, on reste sur le quai » est une œuvre grave et profonde, qui traite de manière moderne et rafraîchissante le thème de l'impasse et du changement. La pièce tourne autour de Bruno, un contrôleur de train (joué par Dominic Hartmann) qui, dans sa vie quotidienne, se sent prisonnier entre des trajets toujours semblables et des rencontres avec les voyageurs. En fait, il rêve de devenir acteur, mais il n'est pas certain que ça le rendrait « vraiment heureux ». Ce temps d'arrêt – ce freinage – plonge le personnage dans un conflit d'ordre existentiel qui pousse le public à réfléchir sur ses propres choix dans la vie.

En quête de bonheur

Dans le cadre de ce processus, qui est à la fois une quête, un temps d'arrêt et une interrogation sur les priorités, figure Maria, l'amour de Bruno (jouée par Katharina Gieron), dont il a fait la connaissance durant un tour de service en tant que contrôleur. Contrairement à Bruno, Marta poursuit le rêve de sa vie : garder des moutons dans le Manitoba, au Canada.

On trouve également le personnage de Madame Brenner (joué par Barbara Colceriu), une conseillère en orientation professionnelle plutôt déjantée qui, de manière plus ou moins aléatoire, propose à ses client-es des options de carrière, leur donne des leçons de sagesse dignes d'un « coach de vie » et apparaît sous les traits d'Amalia, moitié actrice moitié cantatrice : c'est toujours elle qui accompagne Bruno dans sa quête de bonheur existentiel.

« Wer bremst, bleibt » capture toute l'ambivalence qu'il y a entre le désir de changement et la peur de la « voie de garage ». Grâce à un mélange astucieux d'humour subtil, de gravité et de réflexion, le public est emporté dans un péripète à la fois personnel et universel.

De contrôleur CFF à auteur de pièces de théâtre

Après son apprentissage d'employé de commerce à Login, Silvan Rechsteiner est devenu

contrôleur de train à 18 ans déjà. Affecté au dépôt de Bâle CFF, il roule souvent dans l'Intercity qui relie Bâle à Zürich, et dans l'Eurocity en direction de Domodossola, trouvant l'inspiration entre deux gares.

Ce bercement pendulaire entre moments d'arrêt et mouvement a imprégné non seulement la pièce de théâtre qui est jouée actuellement, mais aussi le chemin de vie de son auteur. Silvan Rechsteiner a en effet étudié l'écriture scénique à l'Université des Beaux-Arts de Berlin, puis la dramaturgie à Zürich. Ses travaux paraissent aux Éditions Rowohlt, à Hambourg.

Le voyage continue – prochain arrêt : Winterthour

« Wer bremst, bleibt – Aiguillages et tribulations d'un contrôleur » est né à l'époque où Silvan Rechsteiner était « auteur maison » (saison 2023/2024) au théâtre de Bâle. En 2024 déjà, avec sa pièce « Mosaik », il a été nommé pour le Prix allemand du théâtre pour la jeunesse et le Prix berlinois des pièces pour le jeune public. Puis il a poursuivi son voyage, avec un arrêt à Winterthour.

Actuellement, il accompagne la mise en scène de son prochain travail intitulé « All das nichts? », une balade scénique qu'il a écrite pour l'opéra de chambre « Jakob Lenz » à l'attention du théâtre de Winterthour.

Sur les rails comme sur scène : toujours en mouvement

Silvan Rechsteiner occupe son temps libre de préférence à visionner des séries, lire de bons bouquins ou fréquenter les théâtres. Pour lui, chaque pièce, chaque histoire est une partie d'un puzzle qui stimule sa propre créativité. Il voit dans la profession d'auteur un avantage inappréciable : pouvoir gérer son temps en toute liberté. Ainsi, il écrit souvent durant un trajet en train. Le théâtre et le chemin de fer sont d'ailleurs à ses yeux deux mondes équivalents qui se ressemblent. « Au théâtre, on est un rouage dans la machine, et dans les chemins de fer, c'est comme au théâtre – toujours en mouvement, mais en même temps très structuré ». Le Bâlois ne souhaite pas tirer un trait sur l'époque où il était contrôleur de train, bien au contraire : « Je peux très bien m'imaginer reprendre une tournée, une fois par mois », confie-t-il.

Durant ses années de contrôleur, il était membre du SEV. Il y a beaucoup apprécié l'atmosphère de solidarité, la cohésion entre les collègues, mais aussi cette certitude que « quand il le faut, le syndicat sera derrière moi ».

D'autres informations sur Silvan Rechsteiner, sur son œuvre et sur sa pièce actuelle : silvanrechsteiner.ch
www.theater-basel.ch/de/werbremstbleibt



GNÖÖGAR FÜÜDINI

François Graf

Depuis 2017, je mène une enquête photographique sur les traditions vivantes en Suisse, liées ou non avec le carnaval. Je m'intéresse en particulier à la part païenne de ces traditions. Personnages et autres mythes. Cette image a été faite à Bratsch, un

village du Haut-Valais en février 2024. C'est une tradition connue depuis le début du 19^e siècle. Son nom *Gnöögar Fүүdini*. À l'époque, on se déguisait avec des vêtements portés à l'envers, on s'enduisait le visage de graisse, de suie et de farine

blanche et on s'entourait de cloches remplacées par des grelots carrés.

Membre de l'atelier www.strates.ch et photographe professionnel engagé, François Graf trouve dans son travail une plage d'expression à sa militance.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. De quel héros Matthias Hartwich parle-t-il dans l'interview ?

- a. Guillaume Tell
- b. Donald Duck
- c. Robin des Bois

2. Quel est l'objectif des CFF avec le départ automatique des trains ?

- a. L'introduction de l'intelligence artificielle
- b. Moins de resquilleurs et de resquilleuses
- c. Plus de ponctualité

3. Que demandent les syndicats concernant l'accord avec l'UE ?

- a. Protection des salaires et du service public
- b. Moins de migration
- c. Privatisation du transport ferroviaire

4. Qu'est-ce que la loi sur la durée du travail ne règle toujours pas dans les faits ?

- a. L'interruption de travail
- b. Le travail à temps partiel
- c. Les jours de repos

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 25 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 CFF d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N° 1/2025:

a/c/c/a

C'est **Patric Meienhofer**, Inkwil, membre de la VPT asm, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Giuseppe Lanini, formateur pour les apprenant-es constructeurs de voies ferrées

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Giuseppe Lanini s'occupe de la formation pratique de base (1^{re} année) des apprenant-es constructeurs-trices de voies ferrées chez login: «La construction des voies ferrées est un milieu dangereux et les apprenant-es font tout d'abord une première année de base durant laquelle ils-elles sont rendu-es attentifs-ves à la sécurité et au maniement des instruments», nous explique-t-il.

Giuseppe Lanini a débuté il y a 35 ans une carrière de constructeur de voies ferrées, après un apprentissage de maçon. Aux chemins de fer, il a eu l'opportunité d'occuper divers postes, toujours dans le domaine de la voie: «J'ai grimpé les échelons en commençant par un poste de machiniste, puis je suis passé au bureau, ensuite je suis devenu chef d'équipe et en 2020, j'ai décidé de relever le défi que représente le poste de formateur. J'ai toujours eu besoin de changement... et j'ai pensé qu'il serait utile de transmettre mon

bagage et mes expériences aux jeunes». Le travail est varié, chaque année le groupe de jeunes change: en 2024, Giuseppe a accueilli sa première fille apprenante constructrice de voies ferrées et, cette année, il a de nouveaux élèves, un groupe plutôt hétéroclite du point de vue de l'âge, de l'expérience et de la culture: «Cela me plaît de travailler avec les jeunes. Parfois, cela me permet d'affronter les situations d'un point de vue différent et avec d'autres méthodes de travail. Je suis toujours ouvert à la discussion avec eux sur les diverses possibilités.»

Après cinq ans, Giuseppe est encore enthousiasmé par son choix de carrière, car chaque année, il se trouve devant un nouveau défi avec un nouveau groupe d'apprenant-es. Depuis quelques années, il a décidé d'amener les jeunes tout de suite, déjà en première année d'apprentissage, sur des chantiers réels: cela les motive et contribue à créer un esprit d'équipe ainsi qu'une bonne collaboration.

En l'entendant parler, on comprend que Giuseppe est vraiment enchanté de son travail, même s'il admet qu'il lui manque parfois au quo-



VERONICA GALSTER

tidien des contacts avec d'autres adultes formateurs. Le constructeur de voies ferrées s'occupe de tout ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, l'entretien et la rénovation des voies. La technologie progresse et il y a toujours plus de machines pour faire le travail, mais une bonne partie des choses est encore faite à la main et il y a toute une série de mesures à effectuer aussi manuellement. En somme c'est un métier très manuel, mais qui demande également d'utiliser ses méninges: «C'est un travail de grande précision, nous devons être attentifs au millimètre près, et c'est aussi un travail d'équipe dans un monde de plus en plus individualisé», explique Giuseppe avant de poursuivre: «Quand j'ai commencé aux chemins de fer, on avait notre équipe avec laquelle on travaillait tout le temps et cela permettait de développer des rapports plus amicaux avec les collègues, par contre aujourd'hui on change de collègues chaque jour et il est plus compliqué de développer un esprit de collaboration.»

Giuseppe n'a pas adhéré au syndicat tout de suite en début de carrière. Quand il a commencé à s'intéresser aux sujets syndicaux, il s'est laissé

prendre au jeu et aujourd'hui il est devenu un membre actif du SEV.

«J'ai fait la connaissance du syndicat lorsque je suis entré à la commission du personnel, à peu près dix ans après avoir commencé à travailler aux CFF. Aujourd'hui, je suis membre de la commission centrale de la sous-fédération du personnel des travaux (BAU), dans laquelle je m'occupe principalement des questions qui concernent la Suisse romande et le Tessin. J'ai aussi défendu avec succès l'idée de mettre les apprenant-es directement dans leur sous-fédération de référence afin d'en augmenter le taux d'organisation et de construire le syndicat du futur.»

Pour lui, le syndicat est important en tant que force œuvrant pour le bien de la collectivité. Plus nous sommes nombreux, plus nous pouvons mettre en avant avec succès nos revendications et défendre avec détermination nos conditions de travail.

À côté du travail, Giuseppe est membre d'un patriciat qui s'occupe de la gestion du territoire, il aime faire de longues excursions avec son chien et fait aussi occasionnellement du vélo.

TRANSPORT DIVIN

Bertschy

