

SEV N°15

Le journal du Syndicat du personnel des transports



TIEMOWYDLER

BILAN ET PERSPECTIVE

En route pour 2026, déterminé·es!

Édito de Patrick Kummer,
vice-président SEV

► p. 3 et 5

Une fois de plus, l'année 2025 nous a placés devant de grands défis. En particulier chez CFF Cargo, la situation reste sérieuse. Les collègues regardent l'avenir avec beaucoup d'inquiétude. Ce qui me touche en particulier, c'est que beaucoup de personnes s'identifient fortement à des entreprises telles que les CFF ou CFF Cargo, qui font partie de la Suisse au même titre qu'à l'époque Swissair, dont j'ai vécu le *grounding* alors que j'étais enfant au sein d'une famille Swissair. De telles situations ne doivent pas se reproduire. CFF Cargo – et donc un transport ferroviaire de marchandises fonctionnel – est indispensable en Suisse. Nous devons maintenir ces structures et les étendre, même si cela nécessite un soutien financier à long terme.

Au cours des derniers mois, l'adjudication des nouveaux trains RER à Siemens a fait l'objet de discussions

intenses et souvent très polémiques. Bien sûr, nous aurions aussi souhaité un renforcement du site industriel suisse. Nous partons du principe que les CFF ont agi correctement et ont finalement pris une décision objective. La polémique n'apporte rien, ni au secteur ni aux employé·es.

Sur le plan syndical, la conclusion des négociations BAR est très positive. Elles ont été difficiles, mais nous avons obtenu des résultats qui peuvent désormais être soumis au vote démocratique des comités et des groupes professionnels concernés. La campagne sur la sécurité lancée cette année a constitué un autre point fort. La journée d'action du 3 septembre et la journée de commémoration de la Charte contre la violence ont une fois de plus démontré que la protection du personnel des transports publics reste essentielle. La violence, les menaces et le manque de respect ne doivent jamais

faire partie du quotidien professionnel – il faut trouver des solutions qui soient soutenues par toutes les parties concernées.

Pour l'avenir une chose est claire: CFF Cargo a besoin d'un soutien politique enfin efficace. Dans le cadre de l'actuel renouvellement de la RPLP au Parlement, il est possible de réduire le désavantage structurel du rail au niveau des coûts. Cela implique l'utilisation complète de la RPLP, une adaptation automatique au renchérissement et l'intégration des camions électriques dans le système de redevance, dès 2029, sans rabais. Le Conseil fédéral et le Parlement doivent enfin agir.

Nous avons beaucoup obtenu en 2025, mais beaucoup reste à faire. Avec tous nos collègues, nous continuerons à nous engager en 2026 pour des transports publics forts et des conditions de travail tout aussi solides et sûres.

40 ans de lutte

La commission des femmes fête son engagement entre passé et futur.

2

25 ans de Charte

50 entreprises de transport et le SEV signent une charte contre la violence.

3 et 4

TPF et TL

Assemblée, mobilisation contre le PAFE et soutien à la fonction publique en lutte.

7

Joyeuses fêtes

La rédaction souhaite à tous ses lecteurs et lectrices de joyeuses fêtes et une bonne année. Elle souhaite également à celles et ceux qui assurent les transports publics pendant les fêtes un service agréable. Bonne année 2026 à toutes et tous! Le prochain journal SEV paraîtra le 23 janvier 2026. Entre-temps, nous vous tiendrons informés des événements importants via notre site web, les réseaux sociaux et notre newsletter.

Sondage sur la CCT Swiss

D'ici fin juin 2026, on saura si la CCT pour le personnel au sol de Swiss doit être résiliée pour fin 2027. SEV-GATA a mené une enquête auprès de ses membres pour connaître leurs besoins. Les dates des négociations sont fixées. Pour une CCT forte, afin que Swiss reste « prête pour le décollage ».

Corrigendum

Dans le journal SEV n°14, l'article « Prévoyance professionnelle : les retraits de capital et les options sont un problème » présentait un modèle de rente qui garantit une protection du capital en cas de décès prématué après la retraite. Ce modèle n'est pas proposé par la caisse de pension BVK, comme indiqué à tort, mais par Profond. Encore toutes nos excuses pour cette erreur.

Le TWCI reste chez Cargo

La loi révisée sur le transport de marchandises, adoptée par le Parlement en mars, prévoit pour les années 2026 à 2029 des contributions fédérales de 260 millions de francs aux exploitants du trafic par wagons isolés (TWCI) pour leur exploitation et leurs investissements. Les entreprises intéressées avaient jusqu'à fin août pour déposer leur candidature auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Seule CFF Cargo, l'actuel exploitant du TWCI, a posé sa candidature. L'OFT va maintenant négocier avec lui un accord de prestations jusqu'à fin 2025. « Il s'agit maintenant de garantir que les capacités et le savoir-faire soient assurés dans la convention afin de mettre un terme au recul du trafic ferroviaire de marchandises », exige Philipp Hadorn, secrétaire syndical du SEV (voir aussi commentaire page 5).



MICHAEL SPAHR

40 ANS DE LA COMMISSION DES FEMMES

Solidarité et courage

Michael Spaehr
michael.spaehr@sev-online.ch

120 participant·e·s se sont réuni·es lors de la journée jubilaire de la Commission Femmes du SEV à l'Hôtel Bern. La journée a permis de revenir sur 40 ans de lutte pour l'égalité, tout en regardant l'avenir avec combativité.

« Quarante ans d'engagement pour l'égalité, la solidarité et la voix des femmes dans les transports publics ». C'est ainsi que Sibylle Lustenberger accueille les participant·e·s à la journée de formation et d'anniversaire de la Commission des femmes du SEV le 28 novembre 2025 à l'Hôtel Bern. Elle souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'une célébration, mais d'un regard rétrospectif sur les luttes, les acquis et la nécessité toujours actuelle de cette commission. Sibylle Lustenberger, responsable depuis un an de l'égalité et de la formation au SEV, rappelle que la Commission des femmes est depuis 40 ans un lieu où les femmes peuvent rassembler leurs préoccupations et les rendre visibles. Elle rend hommage aux pionnières et remercie les personnes présentes pour leur inlassable engagement.

Les questions des femmes sont des questions syndicales

Barbara Keller, vice-présidente du SEV, prononce un plaidoyer passionné en faveur de la force de la solidarité : « quarante ans de courage, quarante ans de persévérence, quarante ans de solidarité entre des femmes qui refusent de se contenter de la seconde place. » Elle rappelle que les femmes dans les transports publics ont longtemps travaillé sans uniformes adéquats, sans vestiaires réservés et souvent sans toilettes – et qu'elles n'ont pourtant jamais abandonné. « Ces femmes ont brisé et brisent encore des barrières, et montrent ce que signifie fondamentalement le travail syndical : ne pas se laisser abattre, se rassembler et se soutenir mutuellement. » Elle souligne aussi : de nombreux obstacles subsistent aujourd'hui encore. Les femmes sont toujours trop rares dans les postes de direction, trop souvent confrontées à l'agres-

sivité dans leur quotidien professionnel et ont encore de la peine à concilier carrière et famille. « Les thèmes des femmes sont des thèmes syndicaux », insiste Barbara Keller. « La Commission des femmes restera indispensable pour les quarante prochaines années. »

Que cet engagement soit essentiel, Andrea-Ursula Leuzinger, membre de longue date de la Commission des femmes et représentante des femmes dans la sous-fédération des retraité·e·s PV, l'explique aussi : « Même si certains hommes pensent que nous avons déjà obtenu tout ce qu'il fallait. » On entend un écho similaire chez de nombreuses pionnières de la Commission des femmes qui prennent également la parole, comme Danièle Dachauer, Doris Wyssmann, Hanny Weissmüller, Édith Graf-Litscher, Karin Hofmann et Lucie Waser.

Une histoire mouvementée

Le regard historique est assuré par la syndicaliste et historienne Rebekka Wyler. Ces derniers mois, elle a fouillé les archives, consulté d'anciens procès-verbaux et photos et mené de nombreux entretiens. Sa recherche montre que les femmes sont présentes dans les transports publics dès les années 30 – comme garde-barrières, cuisinières ou couturières. Mais elles restent minoritaires et doivent s'unir pour être prises au sérieux. Un tract de 1971 formule avec prudence : « Nous aimerais enfin pouvoir agir nous-mêmes ou au moins aider à participer aux décisions. » Le moment n'est pas anodin : peu auparavant, le droit de vote des femmes a été introduit. En 1983, une demande de création d'un groupe de femmes est déposée au congrès du SEV, en 1984 les travaux commencent et en 1985 a lieu la première journée. Les femmes sont soutenues par des hommes solidaires comme René Zimmermann et Nick Raduner, secrétaires syndicaux qui accompagnent le groupe. À l'époque, il n'y avait pas encore de secrétaires syndicales au SEV, et de nombreux collègues masculins se montraient sceptiques face à l'idée d'une commission féminine.

« Honnêtement, au début je n'étais pas enthousiaste à l'idée d'assumer cette tâche », se

souvient René Zimmermann, présent avec Nick Raduner. « J'ai rapidement compris combien il est important d'accorder sa confiance et de se mettre, même du point de vue syndical, à la place des collègues. » Nick Raduner évoque la première grève des femmes de 1991, à laquelle il participe avec sa fille – un moment clé qui contribue à l'ancrage définitif de la Commission des femmes.

En 1992, la Commission des femmes se constitue officiellement. Depuis, elle se réunit régulièrement, organise des journées et formule des revendications. Les thèmes sont multiples : harcèlement sexuel, charge de travail, égalité, violence sur le lieu de travail. Il s'agit toujours de rendre les femmes visibles et de porter leurs préoccupations dans la politique syndicale. Le retour en arrière montre clairement : la Commission des femmes n'a jamais été un simple lieu d'échange. Elle est et reste un espace où les femmes trouvent leur voix, développent leur confiance en elles et façonnent concrètement la politique. La journée jubilaire relie passé et présent – et se tourne résolument vers l'avenir. Car les défis demeurent : conciliation, représentation, violence au quotidien. Le message du jour est clair : ce n'est qu'ensemble, pas-à-pas, revendication après revendication, qu'il sera possible de transformer un secteur des transports encore largement dominé par les hommes.

Ateliers, gâteaux et concert

L'après-midi de la journée jubilaire est entièrement placé sous le signe de l'*empowerment* (le processus par lequel une personne acquiert le pouvoir d'agir dans sa vie).

Les participant·e·s prennent part à des ateliers sur des thèmes tels que le courage civil, la prise de parole en public et la gestion du stress. Ensuite, il y aura un gâteau d'anniversaire ainsi qu'un concert du groupe féminin *The Sparklettes*, avec beaucoup d'humour et d'ironie féministes. Au terme de la journée résonne une fierté partagée : « Aux pionnières d'hier, aux combattantes d'aujourd'hui et à toutes celles qui viendront encore. Aux quarante prochaines années de la Commission des femmes. À la solidarité. Au courage. À nous. »

25 ANS DE CHARTE CONTRE LA VIOLENCE

« Priorité à la sécurité du personnel »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le SEV et les entreprises de transports publics (TP) ont signé solennellement, ce 25 novembre 2025, la Charte contre la violence renouvelée. Cinquante entreprises de TP se sont associées à cette initiative et ont ainsi envoyé, avec le syndicat, un signal fort en faveur de la protection du personnel et des voyageurs. En même temps, elles ont fait à Berne le bilan de vingt-cinq ans d'engagement pour plus de sécurité dans les TP.

« Dans les transports publics, la sécurité doit avoir la priorité – pour les clientes et clients, mais aussi pour le personnel. Ensemble, avec les entreprises leaders du secteur, nous visons une culture de respect mutuel, tant pour les voyageurs-euses que pour les employé-es », a déclaré le président du SEV, Matthias Hartwich, devant les 150 invité-es présent-es. Il a ajouté : « Notre objectif est un dialogue entre salarié-es, entreprises, autorités de sécurité et politique, afin que personne n'ait peur lorsqu'il-elle monte dans un bus, un bateau, un tram ou un

train. » Un tel dialogue doit se dérouler autour d'une table ronde, c'est ce qu'a exigé le SEV.

Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Ueli Stückelberger, représentant la partie patronale, a souligné : « La violence contre le personnel comme contre les voyageurs-euses est intolérable. C'est pourquoi les entreprises de transport et les partenaires sociaux envoient, avec la rencontre d'aujourd'hui, un signal clair contre la violence. » Il a exprimé son soutien envers la revendication du SEV d'organiser une table ronde sur des mesures contre la violence dans les TP.

Nouvelle Charte avec des engagements renforcés

Cette nouvelle édition de la Charte, créée en 2000, répond à l'augmentation des agressions ces dernières années, notamment pendant la pandémie de Covid et depuis lors. Elle précise le cadre juridique, définit plus clairement la violence et les agressions et exige que les agressions verbales soient également systématiquement dénoncées. De plus, la Charte prévoit un bilan annuel des progrès réalisés.



© MANU FRIEDERICH

Une attention particulière est accordée à la violence envers les femmes dans les transports publics. « Cela tombe très bien que notre commémoration se fasse le 25 novembre car c'est la journée internationale de la violence envers les femmes », a souligné Sybille Lustenberger, responsable de l'égalité au SEV.

Retour sur vingt-cinq ans de Charte contre la violence

L'événement organisé à Berne a également été l'occasion de revenir sur l'évolution depuis la première Charte il y a vingt-cinq ans. À l'époque, les entreprises s'étaient engagées à créer des groupes de travail paritaires pour documenter les agressions et élaborer des solutions. Un jalon important a été l'introduction, en 2007, de l'article 59 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), qui qualifie les agressions d'infractions poursuivies d'office. Erwin Jutzet, alors conseiller national PS, a joué un rôle important dans l'adaptation de la LTV. Il a présenté une motion au Parlement qui a finalement abouti sur la modification de la loi. Il était également présent à cette journée commémorative. (quatre jours plus tard,

l'ancien membre du Grand conseil fribourgeois, conseiller national et conseiller aux Etats Erwin Jutzet décéda. Le SEV exprime à ses proches ses plus sincères condoléances, ndlr.)

Comme les cantons n'appliquent pas encore cette règle de manière uniforme, le SEV et le UTP ont adressé une lettre aux 26 Ministères publics pour exiger la poursuite systématique des violences et menaces contre le personnel des transports publics.

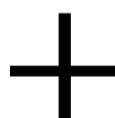
« La Charte incarne l'esprit du partenariat social : l'écoute, le dialogue, et l'action », a souligné Gilbert D'Alessandro dans son intervention. Ce chauffeur de bus et syndicaliste pur sang est l'un des initiateurs de la Charte de 2000 et a contribué à son évolution. Pour toutes les personnes présentes, il était clair que l'engagement pour un climat de respect dans les transports publics doit se poursuivre après la signature de la Charte. Petra Breuer, sous-directrice de l'Office fédéral des transports, a ajouté : « Il faut toujours de l'attention, de la détermination et des personnes prêtes à regarder et à agir. »

Des témoignages très touchants de personnes présentes et de collègues ont été visionnés dans une vidéo

relatant des agressions subies au quotidien dans leur vie professionnelle. Les représentant-es des entreprises de TP ont souligné qu'ils-elles s'efforcent de faire tout leur possible. Des critiques du public ont été émises à ce propos. Par exemple, on a regretté qu'il n'y ait toujours pas de double accompagnement systématique dans les trains.

Aussi bien pour les employeur-es que pour les employé-es présent-es, il est bien clair que la violence et les agressions sont un problème sociétal qui ne peut pas être résolu uniquement par cette Charte et l'engagement qu'elle représente. Le problème ne concerne pas uniquement la Suisse, mais défie malheureusement aussi les autres pays européens, a déclaré Livia Sperra, secrétaire générale de la Fédération européenne des travailleurs-euses des transports ETF. C'est pourquoi il est nécessaire d'avoir une collaboration au-delà des frontières. Pour le SEV et toutes les personnes présentes, c'était une évidence qu'une Charte n'est pas suffisante, il faut maintenant des actes qui puissent donner suite aux paroles.

Plus de photos et de citations issues de la journée sur la page suivante.



Dans le cadre de la réforme «AVS 2030», le Conseil fédéral renonce à relever l'âge de la retraite, après que cette mesure ait été clairement rejetée l'année dernière à 75% des voix. Il souhaite étendre l'obligation de cotiser à l'AVS aux indemnités journalières en cas de maladie et d'accident et mettre fin au contournement de l'obligation de cotiser par le biais de dividendes excessifs. Mais il souhaite aussi retrouvrir davantage les possibilités de retraite anticipée, ce que l'USS rejette catégoriquement, en particulier pour les personnes ayant une longue carrière.

Bien que les entreprises de **transport régional de voyageurs** aient besoin de 3850 millions de francs d'indemnités de la Confédération pour les **années 2026-2028**, comme l'a révélé une enquête de l'Office fédéral des transports, le Conseil fédéral a demandé au Parlement une réduction de 485 millions pour des raisons d'économie. Le Conseil des États (CdE) a souhaité, en 1^{re} lecture, augmenter ce montant de 160 millions supplémentaires, rejeté de peu par le Conseil national. Au moment du couplage de ce numéro, il n'était pas certain que le CdE parvienne à obtenir cette augmentation.



Les économies dans le transport régional de voyageurs augmentent la pression sur le personnel.

MATTHIAS HARTWICH répond

Bilatérales : droit suisse sur les rails suisses

?

Ces dernières semaines, les partis et syndicats ont annoncé leurs positions concernant les Bilatérales III avec l'Union européenne (UE). Quelle est la position du SEV concernant les accords bilatéraux avec l'UE ?

Le SEV a lui aussi remis au Conseil fédéral sa réponse à la consultation. Notre position est et reste claire : en Suisse des conditions suisses doivent être appliquées, selon le mot d'ordre « droit suisse sur les rails suisses ». Les points les plus importants sont : la priorité à l'horaire cadencé, la reconnaissance des billets suisses (½-tarif et AG), aucune ingérence extérieure dans le trafic intérieur suisse, la souveraineté pour l'attribution des sièges en Suisse, la possibilité de coopération comme c'est déjà le cas aujourd'hui. L'élément central d'une éventuelle admission des entreprises étrangères dans le transport ferroviaire international de voyageurs longue distance est le suivant : les conditions de travail des employé-es des entreprises ferroviaires qui assurent ces transports doivent être conformes aux conditions suisses.

Cependant, nous devons garder à l'esprit que l'ouverture du trafic international a été promise par la Suisse il y a plus de vingt ans déjà. Il ne s'agit donc pas de savoir si nous ouvrirons le transport ferroviaire international de voyageurs – et seulement lui – mais comment, soit à quelles conditions, nous le faisons. Pour cela, nous pensons entreprendre tout ce qui est en notre pouvoir.

Dans notre réponse à la consultation, nous avons clairement établi que nous n'accepterions le paquet que si les conditions précitées étaient remplies. Nous investissons toutes nos forces dans ce sens, dans le cadre de discussions avec les autorités politiques, les entreprises et l'OFT. Il reste encore beaucoup à faire, notamment en ce qui concerne le contrôle du respect des salaires et de la durée du travail suisses. Nous l'avons clairement fait remarquer aux autorités politiques ! Les belles paroles ne nous suffisent pas, nous avons besoin de garanties solides pour pouvoir, finalement, dire oui.

Matthias Hartwich est président SEV. Des questions ? Écris-nous à journal@sev-online.ch.

CITATIONS MARQUANTES

Que ce ne soit que le début

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Beaucoup de choses ont été dites et beaucoup d'idées ont été lancées au cours de la journée de commémoration des 25 ans de la signature de la première Charte contre la violence (p. 3). Voici quelques-unes des plus significatives, qui résument bien le travail accompli ces dernières années, et ce qui reste à faire.

**Gilbert D'Alessandro,
président central du VPT**

«Un parcours semé d'embûches, mais un succès indéniable ! Aujourd'hui, avec le recul, nous pouvons mesurer le chemin parcouru : la violence dans les transports n'est plus un tabou, mais un thème social ; la loi offre enfin une protection juridique aux victimes ; les syndicats, les entreprises et les autorités publiques ont appris à travailler main dans la main.»

**Matthias Hartwich,
président du SEV**

«Tout dépend désormais du travail dans les entreprises : des comités de section, des ressources humaines, de la collaboration avec les commissions du personnel et des syndicats. De ce point de vue, la Charte est un début, pas une fin en soi.»

**Livia Spera,
secrétaire générale de l'ETF**

«60 % des femmes qui travaillent dans les transports publics ont subi une forme de violence, que ce soit de la part de clients, de collègues ou de supérieurs. Pour éliminer la violence, il faut agir à la racine du problème.»

Petra Breuer, sous-directrice OFT

«L'OFT soutient clairement l'objectif de protéger les collaborateurs contre la violence. La mise en œuvre incombe aux entreprises de transport. L'article 2 de la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de

transport (LOST ; RS 745.2) oblige les entreprises concessionnaires à maintenir des organes de sécurité dans la mesure nécessaire à la protection des voyageurs, employés, marchandises transportées, infrastructures et véhicules, ainsi qu'à garantir le bon fonctionnement du service.»

**Janine Truttmann, assistante
clientèle, ZPV**

«J'ai subi plusieurs agressions et je dois avouer que je ne prends plus le train avec la même insouciance. Il est important de parler des agressions subies, qui laissent des cicatrices difficiles à guérir.»

**Sibylle Lustenberger,
Commission Femmes SEV**

«Un problème fondamental est que le sexism et le harcèlement, s'ils ne sont pas physiques, sont banalisés ou que la victime est même culpabilisée. Cela conduit à ne plus avoir le courage de porter plainte.»

Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics



Cinquante entreprises des transports publics ont signé la Charte.



Employeurs et employés contre la violence. Renato Fasciati, président de l'UTP, et Matthias Hartwich, président SEV.



L'un des initiateurs de la charte contre la violence : Gilbert D'Alessandro, président central VPT.



Certaines entreprises de transport signent la charte sur place, par exemple les transports publics fribourgeois (tpf), ici son directeur général Serge Collaud et la présidente de la section VPT-tpf Paula Pythoud.



Dernière apparition publique marquante avant son décès : Erwin Jutzet, «père» de l'article 59 LTV, la Lex Jutzet.



Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP.



Des discussions passionnantes entre les syndicats et les représentants des employeurs.

TRANSPORT MARCHANDISES À TRAVERS LES ALPES SUISSES

Remettre le transfert modal sur les rails

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

«Le transfert du trafic marchandises transalpin de la route vers le rail est à la peine depuis ces deux dernières années», écrit le Conseil fédéral dans son dernier rapport sur le transfert modal (période juillet 2023 à juin 2025). C'est pourquoi il souhaite développer rapidement des itinéraires alternatifs à la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin, soutenir financièrement le transport combiné et étendre la RPLP aux camions électriques. Cependant, pour remettre le transfert sur les rails, des mesures supplémentaires sont nécessaires, comme le demande Pro Alps.

Dans le transport transalpin de marchandises, la part du rail a reculé de 2,6 points de pourcentage entre 2022 et 2024 pour s'établir à 70,3%, et une nouvelle baisse de la part du rail se profile pour 2025, selon le communiqué de presse du Conseil fédéral sur le rapport sur le transfert du trafic.

Par rapport à 2021, la part du rail a même diminué de 74 % à environ 70%, ajoute l'organisation de protection des Alpes Pro Alps (ex-Initiative des Alpes). Et le nombre de trajets de camions à travers les Alpes a augmenté de 100 000 entre 2021 et 2024 pour atteindre 960 000 trajets, soit 310 000 de plus que l'objectif légal de transfert maximal de 650 000 trajets. De plus, la chaussée roulante (Rola), qui transportait jusqu'à présent 70 000 camions par an à travers les Alpes, sera supprimée prématurément dans quelques semaines. À l'avenir, une grande partie de ces camions emprunteront les routes alpines, ce qui signifie que le nombre de trajets de camions

à travers les Alpes devrait à nouveau dépasser le million d'ici 2026 au plus tard. «La politique de transfert est en crise, comme le montrent clairement les chiffres actuels», constate Simon Burgunder, coordinateur politique au SEV. «Il faut maintenant que les responsables politiques s'engagent clairement en faveur du transfert.»

Mesures du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral estime que le principal motif du transfert du rail vers la route est la lenteur de la modernisation des lignes d'accès nord à la NLFA. «Aux endroits où les tronçons sont modernisés, les nombreux chantiers et le manque de capacités sur les tronçons d'évitement nuisent à la qualité et à la productivité du fret ferroviaire», précise le communiqué de presse du Conseil fédéral. La Confédération s'engage donc en faveur «d'une modernisation rapide de l'infrastructure ferroviaire dans les pays voisins.»

Le plus grand goulot d'étranglement pour le trafic ferroviaire transalpin de marchandises entre les ports de la mer du Nord et l'Italie est la ligne allemande de la vallée du Rhin, qui ne sera élargie à quatre voies entre Karlsruhe et Bâle qu'au début des années 40. C'est pourquoi la Confédération s'est engagée à ce que le tronçon ferroviaire Stuttgart-Singen et son prolongement suisse Schaffhouse-Oerlikon-Othmarsingen (qui contourne le nœud très encombré de Zurich) soient aménagés d'ici 2028 pour servir d'itinéraire d'évitement au trafic marchandises.

La ligne ferroviaire sur la rive gauche du Rhin en France doit également être rapidement développée, c'est-à-dire qu'elle doit surtout être dotée de tunnels plus grands. À cette fin, la Suisse a signé une déclaration

d'intention avec la France, mais le calendrier n'est pas encore clair.

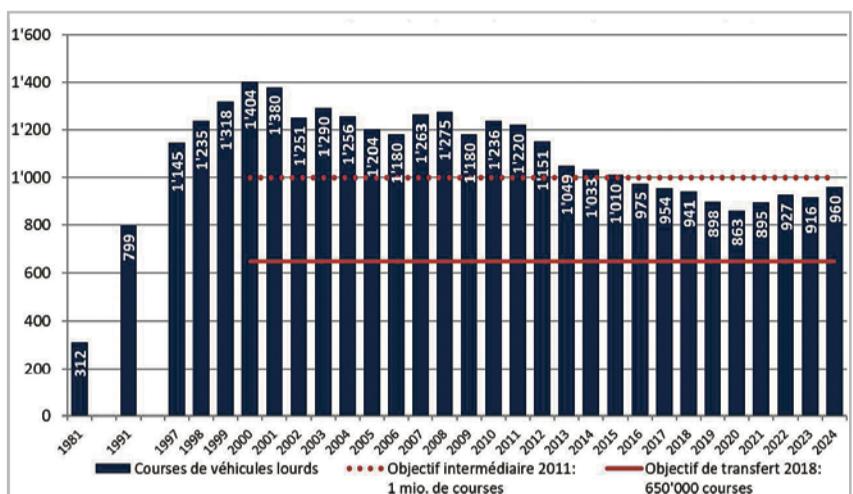
Le Conseil fédéral souhaite également introduire des incitations financières supplémentaires pour le transport combiné non accompagné (TCNA = *transport ferroviaire de semi-remorques, de conteneurs et de caisses mobiles*) dans le but de transférer la plus grande partie possible de la Rola vers le TCNA. «Mais la forme concrète que prendront ces incitations reste floue», déplore Simon Burgunder. «Si l'on veut réellement transférer une partie du trafic actuel de la Rola, il faut prendre rapidement des mesures.»

Il est donc d'autant plus important que le Conseil fédéral «développe» la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) afin de rendre le rail plus compétitif par rapport à la route. Concrètement, il souhaite également soumettre les camions électriques à la RPLP à partir de 2029. Le Conseil national doit se prononcer à ce sujet lors de la session d'hiver en cours.

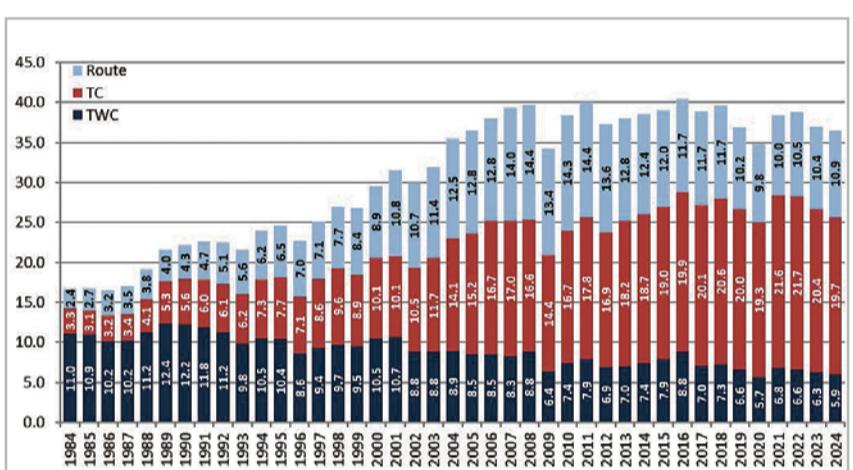
D'autres mesures nécessaires

Malgré les mesures prises par le Conseil fédéral, le nombre de trajets de camions à travers les Alpes devrait continuer d'augmenter. Afin de se rapprocher à nouveau de l'objectif de transfert, des mesures supplémentaires sont nécessaires. Le SEV soutient les revendications de Pro Alps :

- Outre l'intégration rapide des camions électriques à la RPLP, les taux maximaux convenus avec l'UE doivent être pleinement exploités et automatiquement adaptés au renchérissement ;
- les fonds versés jusqu'à présent à la chaussée roulante doivent continuer à être intégralement investis dans le transfert modal à travers les Alpes afin d'éviter le retour des camions de



Nombre annuel de trajets effectués par des poids lourds (plus de 3,5 tonnes) à travers les Alpes, en milliers, 1981-2024.



Trafic marchandises transalpin par route et par rail (transport combiné, TC, et transport par wagons complets, TWC), en millions de tonnes, 1984-2024.

la Rola sur la route, p. ex. sous forme de réduction des prix des sillons ;

- les transporteurs ferroviaires de marchandises doivent être indemnisés de manière équitable en cas de fermetures et de pannes ;

- Les transports de marchandises dangereuses doivent être interdits sur les routes alpines, en particulier sur le Simplon, où le tunnel ferroviaire constitue une alternative plus sûre et immédiatement utilisable ;

- Le transfert doit aussi être renforcé dans le trafic d'importation, d'exportation et intérieur, car une grande partie des trajets de camions à travers les Alpes s'y déroulent désormais.

Appel au Parlement

«Les mesures demandées par Pro Alps sont nécessaires pour remettre le transfert sur les rails», déclare Simon Burgunder. «Il est particulièrement important non seulement d'introduire la RPLP pour les camions électriques, mais aussi de l'augmenter rapidement

jusqu'aux taux maximaux autorisés par l'accord sur les transports terrestres. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national demande dans une motion que cela soit fait dès le 1^{er} janvier 2027. Ce n'est que si le désavantage structurel du rail en termes de coûts est enfin réduit qu'un renirement sera possible en matière de transfert modal.»

Au vu des coupes dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) que le Conseil fédéral a proposées au Parlement, M. Burgunder ajoute : «La situation sur les lignes d'accès allemandes montre une fois de plus à quel point une infrastructure de qualité et performante est importante pour un fonctionnement fiable et efficace du rail. Il ne faut donc en aucun cas réduire les dépenses consacrées à l'entretien des infrastructures. Les coupes budgétaires dans le FIF sont donc imprudentes et peuvent rapidement avoir des conséquences désastreuses.»

Part du rail dans le transport total de marchandises en baisse

En 2024, les prestations de transport routier et ferroviaire en Suisse (pas seulement dans le transit alpin) ont atteint un total de 26,1 milliards de tonnes-kilomètres, soit pratiquement le même niveau que l'année précédente (-0,1%), comme l'a annoncé l'Office fédéral de la statistique (OFS) en novembre. Toutefois, le transport routier de marchandises a augmenté de 1,4% par rapport à 2023 pour atteindre 16,5 milliards de tonnes-kilo-

mètres, tandis que le transport ferroviaire de marchandises a diminué de 2,6% pour s'établir à 9,6 milliards de tonnes-kilomètres. Ce dernier a ainsi atteint son niveau le plus bas depuis 15 ans, le dernier niveau inférieur ayant été enregistré en 2009. En raison de ces évolutions contraires, la part de la route dans les prestations de transport a augmenté d'un point de pourcentage pour atteindre 63%, tandis que celle du rail a baissé à 37%.

Selon l'OFS, plusieurs chantiers sur des lignes importantes ont été une cause majeure du recul du transport ferroviaire de marchandises. De plus, les intempéries qui ont touché la Suisse durant l'été 2024 ont entraîné des pertes de production dans l'industrie et une baisse des volumes d'exportation de marchandises transportées par rail. En 2024, les exportations par rail ont atteint leur niveau le plus bas depuis 2008.

avertissements, le train G-Enesis prend de la vitesse. La CCT offre en principe un cadre de protection adapté à de tels processus. CFF Cargo s'engage certes à respecter la CCT et réagit de manière compréhensive et corrective lorsque des erreurs de mise en œuvre sont signalées. Néanmoins, des postes sont supprimés, diverses capacités réduites à long terme et la perte supplémentaire de clients est sciemment acceptée.

Bien sûr, les CFF et CFF Cargo ne sont pas seuls responsables de cette évolution négative. La concurrence inégale avec la route, associée à l'objectif politique d'auto-financement, conduit à un dilemme. Certes, des millions sont désormais investis dans le transport ferroviaire de marchandises. Mais dans le même temps, CFF Cargo fait une fois de plus l'objet d'une profonde réorganisation et d'un démantèlement, alors que toutes les réorganisations précédentes

n'ont jamais (!) atteint les objectifs fixés, ni en termes de volume ni de rentabilité.

Dans sa réponse à la motion 25.4147 «Garantie du niveau de prestations de CFF Cargo», le Conseil fédéral a proclamé le 26 novembre que le transport ferroviaire de marchandises n'était pas un service public, renvoyant à la liberté de chargement sans discrimination pour les concurrents et aux offres reçues pour la convention de prestations 2026-2029 pour le transport par wagons isolés. En réalité, une seule offre a été reçue : celle de Cargo. Compte tenu de l'urgence du transfert modal, il ne faut plus croire aux illusions de la concurrence, mais prendre des décisions politiques pour orienter le trafic marchandises et proposer de bonnes offres de Cargo au lieu de les réduire !

Philippe Hadorn est secrétaire syndical SEV et dirige notamment l'équipe Cargo.

COMMENTAIRE de Philipp Hadorn

CFF Cargo doit croître, pas régresser

A lors que les objectifs de transfert modal continuent d'être manqués, les CFF imposent à leur propre filiale de transport de marchandises, CFF Cargo, l'une des plus importantes restructurations de son histoire. Avec G-Enesis, les prestations doivent être simplifiées et réduites, les coûts réper-

cutés sur les clients et, dans une logique à courte vue, le personnel doit être réduit. Dans le cadre de cinq procédures de guidence, nous avons pris position sur des projets de réorganisation concrets. Plus de 800 collaborateur-trices sont déjà directement concernés. D'autres procédures suivront. Malgré nos interventions et nos

CONGRÈS FÉMINISTE DE L'USS

Harcèlement sexuel : «on fait face à un problème structurel !»

Yves Sancey, avec l'USS et Work
yves.sancey@sev-online.ch

La revalorisation des salaires des femmes, une meilleure conciliation entre vie professionnelle et familiale, la protection de la santé spécifique aux femmes et la lutte contre le harcèlement sexuel figurent au cœur de l'agenda syndical. Les plus de 200 congressistes appellent à entamer dès à présent les préparatifs pour une nouvelle grève féministe le 14 juin 2027.

Les échanges nourris et la grande variété de propositions et résolutions débattues durant deux jours, les 21 et 22 novembre, au Congrès féministe de l'USS montrent combien le chemin à parcourir reste encore long pour réaliser l'égalité au travail. Que ce soit au niveau de la lutte contre les discriminations ou le harcèlement sexuel, l'égalité salariale, la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale ou la protection de la santé sexuelle et reproductive : des lacunes importantes persistent et restent à combler.

Outre l'inégalité salariale, le congrès féministe de l'USS a mis l'accent sur la santé et la sécurité au travail pour les femmes et les personnes queer, ainsi que sur la violence sexuelle. Agota Lavoyer, experte en violence sexuelle très connue en Suisse allemande, a présenté dans son exposé des chiffres effrayants sur le harcèlement sexuel: 97% des femmes sont victimes de harcèlement dans l'espace public. Ce chiffre concerne l'Allemagne, mais il est assez vraisemblable que la situation des femmes en Suisse, où les chiffres manquent, n'est guère différente (65% en 2019).

Près d'un demi-million de femmes (430 000) ont été violées en Suisse, sur la base d'une extrapolation des chiffres de gfs.bern de 2019 (18% d'un échantillon de près de 4 500 femmes de plus de 16 ans). Le chiffre est énorme et monstrueux. «On a un problème, relève Agota Lavoyer. Et ce n'est pas que dans un domaine, c'est structurel ! Les expériences de violence sexuelle sont partout et omniprésentes», précise-t-elle. Le harcèlement sexuel est également très répandu sur le lieu de travail.

Selon les chiffres du SECO de 2024, 60% des travailleuses ont déjà été confrontées à des comportements sexistes ou à du harcèlement sexuel au cours de leur vie professionnelle. Les auteurs sont principalement, à 95%, des hommes, rappelle Agota. Bien sûr, tous les hommes ne sont pas des violeurs, mais la quasi-totalité des violeurs sont des hommes. Cela doit interroger. Il ne s'agit pas de sexualité, mais de domination et de pouvoir. Cela va du sexism quotidien et des blagues aux attouchements non désirés et aux agressions sexuelles, en passant par les viols et les féminicides. Les agressions physiques ne sont possibles que parce qu'il y a une normalisation de cette violence, d'abord sur le plan verbal, tolérée, banalisée et minimisée. Les hommes, surtout nous les collègues syndicaux, ont ici un rôle très important pour se responsabiliser, s'interroger sur cette culture du viol utile pour conforter une position de pouvoir et briser ce cycle de la violence. Il faut s'impliquer pour ne pas perpétuer un système qui exerce sa violence sur nos mères, sœurs, filles, amies ou collè-

gues. La violence sexiste n'est pas un sujet de femmes, mais d'hommes.

Le harcèlement sexuel existe dans toutes les professions : dans les bureaux, les ateliers ou sur les chantiers, dans l'hôtellerie et la restauration, dans les transports, dans le secteur de la santé et le social. Le congrès féministe de l'USS exige, entre autres, des règles et des mesures claires dans toutes les entreprises, des contrôles des dispositions de protection par les inspections du travail et des cam-

pages de prévention régulières.

La violence et le harcèlement sur le lieu de travail peuvent aussi avoir des effets négatifs sur la santé des femmes, allant dans les cas extrêmes jusqu'à une incapacité de travail permanente. Par ailleurs, les femmes sont confrontées à une multitude de risques pour leur santé sur leur lieu de travail, bien plus que les hommes, comme les effets de la ménopause et les douleurs menstruelles. De quoi nourrir la réflexion pour la grève féministe du 14 juin 2027.



La délégation du SEV au Congrès féministe de l'USS.

USS

ANGLE DROIT

Mon employeur mène l'enquête



Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Tout le monde est agité : des convocations ont été envoyées à une dizaine de collègues. Deux membres de l'équipe ont alerté les ressources humaines, car ils estiment que leur supérieur a tenu des propos discriminatoires en raison de leur origine. Leur employeur a donc décidé de mener une enquête pour déterminer si des sanctions doivent être prononcées. Quels principes vont s'appliquer ?

Précisons tout d'abord que l'employé a un devoir de loyauté envers son employeur qui l'oblige à donner des renseignements véridiques et complets sur tous les aspects essentiels de son activité professionnelle. L'employé encore lié à son employeur par un contrat de travail est tenu de se plier à une enquête interne et d'accepter en particulier de se soumettre à un interrogatoire.

Une telle enquête peut être menée par une équipe interne à l'entreprise (mais indépendante par rapport aux personnes impliquées dans

l'affaire en question) ou par l'intermédiaire d'un tiers externe. Mais dans tous les cas, c'est l'article 328 du Code des obligations, relatif à la protection de la personnalité du travailleur, qui va servir de boussole pour identifier les modalités à respecter dans chaque cas particulier. Tout le personnel bénéficie de cet article 328 CO, ce qui imposera à l'employeur de veiller à trouver un équilibre entre les intérêts de la personne mise en cause et ceux des autres personnes – plaignantes ou témoins, dont l'identité ne devra en principe pas être communiquée à la personne accusée.

Si un procès-verbal ou un enregistrement de la discussion est effectué, la personne entendue doit en être informée en début d'entretien. Elle aura le droit d'en obtenir une copie.

Le reste de la documentation liée à l'enquête ne lui sera pas forcément transmise, car les articles 20 et 26 de la loi fédérale sur la protection des données permettent, si nécessaire, de restreindre, mais pas de supprimer, le droit d'être informé du mis en cause, respectivement son droit d'accès aux données le concernant.

S'il est généralement admis que

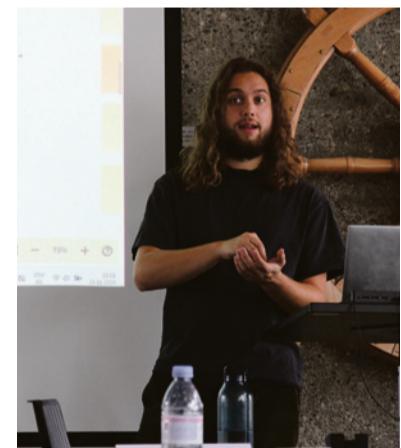
la convocation doit laisser suffisamment de temps pour que l'employé concerné puisse se préparer, l'application par analogie des garanties de procédure pénale aux enquêtes menées par des employeurs de droit privé a été explicitement écartée par le Tribunal fédéral (dans un arrêt 4A_368/2023 du 19 janvier 2024). Cependant, des CCT peuvent accorder des droits procéduraux en faveur des travailleurs et travailleuses, comme le droit d'être accompagné, qui est prévu par l'article 41 alinéa 5 de la CCT-cadre des entreprises de transports publics du canton de Vaud.

Les employeurs de droit publics, comme les CFF ou BLS, devront respecter les garanties de la procédure administrative, ce qui implique que la personne accusée aura notamment le droit d'être entendue sur les faits qui lui sont reprochés, et d'être accompagnée par une personne de confiance.

Si votre participation à une enquête interne est requise et que vous avez des doutes sur les modalités mises en place par votre employeur, ou que vous souhaitez être accompagné, n'hésitez pas à prendre contact avec le SEV.

LIKER, POSTER,...

**T'as d'jà liké au-
jourd'hui ?**



Flavien Gousset.

RENAUD BARNETTA

Renato Barnetta. La présence sur les réseaux sociaux est presque incontournable pour les syndicats. C'est pourquoi la jeunesse SEV met l'accent, lors de la journée de formation, sur la manière d'intéresser les jeunes aux thèmes syndicaux via les réseaux sociaux. Le jeune politicien Flavien Gousset guide les participants à travers le monde des likes dans son atelier passionnant.

«Le contenu des réseaux sociaux doit être professionnel, mais sans paraître trop professionnel», explique-t-il aux participant·es. Sa déclaration peut sembler étrange, mais c'est apparemment ainsi que fonctionne le monde des reels et des stories. L'atelier sur les réseaux sociaux a convaincu dès le début. Après quelques minutes, les participant·es étaient plongés dans cet univers et discutaient avec animation des exemples présentés par Flavien Gousset, ancien responsable des réseaux sociaux du PS. Il a également expliqué comment les différentes plateformes sont structurées et fonctionnent. En effet, à première vue, les différentes publications sur

les différentes plateformes se ressemblent beaucoup. Mais Tiktok, Facebook, Instagram et YouTube diffèrent fondamentalement en termes de mode de diffusion, d'âge des utilisateurs et de groupes cibles, souligne-t-il. Fort de sa vaste expérience et de ses connaissances approfondies, l'expert anime l'atelier et présente aux participant·es des aspects passionnants du monde des réseaux sociaux.

Malgré l'enthousiasme des participant·es pour les connaissances acquises, Flavien souligne également certains points critiques. En effet, les grandes plateformes de réseaux sociaux ont un gros problème : le lien entre les intérêts des groupes technologiques et la politique. On l'a vu clairement récemment, lorsque Zuckerberg et ses acolytes ont courtisé Donald Trump afin de ne pas subir de préjudice économique du fait de ses décisions politiques.

Au cours de la deuxième partie, les participant·es ont pu s'essayer eux-mêmes à la mise en pratique des conseils de l'expert dans une courte vidéo.

AG DE LA SECTION VPT-TPF

Non au PAFE et lutte au quotidien

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Plus d'une soixantaine de collègues des transports publics fribourgeois (tpf) se sont retrouvés pour l'assemblée générale ordinaire d'automne. Dirigée pour la 1^{re} fois par la nouvelle présidente, il y a été question de la lutte contre le Programme d'assainissement des finances de l'État (PAFE), des nouvelles dégradations concernant les FVP et des futures négociations salariales.

La cure d'austérité fribourgeoise du PAFE prévoit une centaine de mesures (dépenses et recettes) d'un impact de plus de 400 millions de francs entre 2026 et 2028. Il est d'autant plus urgent de signer le référendum jusqu'au 15 janvier (fribourg.ssp-vp.ch), car le PAFE pourrait avoir un gros impact: jusqu'à 20% des courses des transports publics (TP) seraient menacées, selon *La Liberté*. L'agglo de Fribourg a alerté sur les conséquences du PAFE qui promet d'amputer 2,7 millions au budget des TP dans les dix communes de la couronne de Fribourg pour les années 2026 à 2028. Cela aurait des conséquences concrètes pour les usagers avec une réduction de l'offre. Difficile à dire pour le moment si les hausses de productivité annoncées auront un impact et de quelle manière sur les collègues.

Cette assemblée de la section SEV-tpf était la première dirigée par Paula Pythoud, élue présidente en mai dernier. Elle s'est réjouie d'être «dans

le concret et en interaction avec les collègues, sur le terrain, car c'est ensemble que nous pouvons faire changer les choses», a-t-elle indiqué. Il y a eu de nombreuses visites dans les garages, dans les dépôts de bus et de trains. L'occasion de belles rencontres, de rester proches et d'être à l'écoute pour les luttes au quotidien.

Les vice-présidents, Laura et Joël, ont donné des informations sur les changements dans le trafic (luminosité, changements de priorité, etc.) et sur le service hivernal de la voie. Un certain nombre d'interventions dans la salle ont du reste pointé la dangerosité et le stress qui en découlent pour le personnel de conduite avec des sorties de tunnel dangereuses, avec des miroirs ou des feux

peu efficaces. La question des horaires qui ne sont parfois connus que très tardivement a été évoquée.

Patricia Alcaraz, la secrétaire syndicale SEV, a présenté la campagne contre la violence à l'encontre du personnel des services publics qui fait l'objet de toutes les attentions du SEV cette année avec la journée de mobilisation et la signature de la Charte (voir pages 3 et 4). Elle a ensuite informé sur l'état des négociations salariales. Le système salarial actuel finira à la fin de l'année. La nouvelle CCT entre en vigueur au 1^{er} janvier 2026, mais le système salarial qui y est associé ne débute qu'au 1^{er} mai. Pour compenser ces mois non couverts par le nouveau système salarial, une prime de 600 francs a été demandée. Affaire à suivre. La

question des facilités de voyage (FVP) a ensuite été abordée. De nouvelles conditions sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2024. Mais l'OFT demande désormais également à toutes les entreprises qu'elles financent elles-mêmes la gratuité sur leurs propres réseaux grâce à leurs recettes. Ainsi, la plupart d'entre elles, TPF y compris, renoncent à offrir la gratuité sur leur réseau aux collaborateur-trices qui n'auraient pas l'AG et qui ne seraient pas en service. Une péjoration dénoncée par l'assemblée.

Après le rapport des commissions, l'élection d'un nouveau secrétaire du comité à l'unanimité, la discussion sur les uniformes et la caisse de pension, l'assemblée a été conviée à l'habitué apéritif post-assemblée toujours très réussi.



Belle assemblée de la section avec, au 1^{er} rang, le comité avec, au centre, Patricia Alcaraz secrétaire syndicale, et Paula Pythoud, présidente.

YVES SANCEY

FATIGUE ET CCT AU POINT MORT

Le personnel des TL a rejoint la fonction publique en lutte



PABLO GUARINO

Yves Sancey. Le 26 novembre en fin d'après-midi, une partie du personnel des tl (transports publics lausannois) s'est joint au cortège de la fonction publique vaudoise en lutte. Cela a permis de témoigner leur solidarité avec le service public attaqué en raison des coupes budgétaires prévues (plus de 300 millions) par le Conseil d'État assis sur un matelas de plus de 11 milliards. Le but était aussi d'attirer l'attention sur la dégradation des conditions de travail, de sécurité et de santé aux tl, ainsi que sur le blocage dans le renouvellement de la CCT-tl.

Cette première étape de mobilisation avait été votée à l'unanimité lors de l'assemblée du personnel du 5 novembre suivie par plus de 200 collègues. Manque chronique d'effectifs, absentéisme élevé, fatigue généralisée, amplitudes horaires trop grandes, manque de coordination... Autant de problèmes déjà dénoncés dans une pétition en 2024, restés largement sans réponse (voir notre dernière édition).

Avec cette 3^e mégamanif, la mobilisation de la fonction publique et parapublique vaudoise est historique, avec 28 000 personnes dans la rue. Des journées de grève et des actions symboliques se sont déroulées dans les écoles, les gymnases, l'université, les hôpitaux, les milieux d'accueil de la petite enfance, le social, l'administration et même la police.

Dans le cortège, plusieurs cen-

taines de collègues des tl ont dénoncé le fait que les améliorations des conditions de travail ne devraient pas coûter un seul centime, selon un accord préalable à la négociation que la direction voulait faire signer aux syndicats.

Sur une place du Château débordante de monde, le président de la section SEV-tl, Manuel José Antunes de Lima a pris la parole (photo). Il a dénoncé ce «chèque en blanc à zéro franc» pour toute réponse aux collègues qui se démènent tous les jours pour transporter la population, au risque d'en perdre la santé avec des amplitudes trop longues et des conditions de travail trop pénibles, qui s'empirent. «L'austérité du Canton déteint sur celle des communes et des TL. À la fin, la variable d'ajustement c'est toujours les travailleuses et les travailleurs. Transports, écoles, hôpital, le mépris, ça suffit !» a-t-il conclu.



YVES SANCEY

PV VAUD

Belle sortie à l'Arche de Noé de Viques

Dominique Tissières. Située à l'entrée des gorges de Vermes, vers le village de Viques (JU), la galerie de l'Arche de Noé recèle environ 4 000 animaux naturalisés. C'était le point fort de la course de la PV Vaud du 8 octobre.

Réputation non usurpée

Son fondateur Christian Schneiter y a réalisé et inventé des mises en scène des animaux «empaillés» dans un décor proche du naturel. Mais dans une imagination débordante, Christian Schneiter a inventé des mises en espace pour ses protégés dans des décors inspirés des fables de La Fontaine. Sa plus fascinante fantaisie consiste à placer des humains avec des têtes d'animaux, figés dans des interprétations proches de la vie de tous les jours. Désolant ! La passion du taxidermiste se révèle avec sa collection des psittaciformes. Les psittaciformes...quoi? Les psittaciformes représentent simplement toutes les familles des perroquets. La chatoyance des couleurs ont séduit ce baroudeur de la taxidermie.

L'accueil

Avant la visite des salles, d'une durée de presque deux heures, l'hôte du jour gratifia les 40 participants d'explications et de commentaires succulents quant à l'art de «l'empaillement» et à la genèse de la création de l'Arche de Noé, le tout soutenu avec un film en relation directe avec son élocation tru-

culente. À propos, aujourd'hui, le taxidermiste ne se présente plus comme un «empailleur», mais, il se sent d'abord sculpteur, car il façonne l'intérieur des animaux en travaillant les formes voulues en latex et autres matières résineuses, avant de les recouvrir de leurs peaux respectives, dument préparées.

C'est la raison pour laquelle, Christian Schneiter délaisse peu à peu la taxidermie pour se consacrer à la sculpture. Dans ce domaine, le Jurassien de Viques, qui possède encore une imagination débordante, nous réservera des surprises.

Le côté convivial

La convivialité du jour s'égrena autour du verre de blanc et du «totché» dégusté après la visite de l'arche et du repas partagé dans le haut de la vieille ville de Delémont, au restaurant de la Croix Blanche.

Dubitatif

Impossible, en une seule visite de s'imprégner de l'atmosphère de l'Arche de Noé, une véritable découverte pour les petits et les grands. Avec un tel rassemblement d'animaux, les dépôts du lieu avaient-ils les dimensions de l'authentique Arche de Noé : 300 coudées de long (135 m.), 50 coudées de large (23 m.), 30 coudées de haut (14 m.)?

Il faut une autre visite pour en avoir le cœur net !

DIRECTION CJ

Nomination imminente

Jean-François Milani
journal@sev-online.ch

Pierre André Meyrat, administrateur délégué avec mandat de direction, l'affirme : la nomination d'un nouveau directeur ou directrice pourrait intervenir dans les prochaines semaines. Invité à s'exprimer devant la section SEV VPT du Jura, lors son assemblée générale qui s'est tenue jeudi 27 novembre dernier à Muriaux (voir ci-dessous), il a tenu à rassurer : «Jean-Frédéric Python, ancien directeur, n'a commis aucune malversation répréhensible pénallement ou acte que la morale réprouve». Ces propos étaient attendus.

L'annonce est d'importance tant les employé·es des Chemins de fer du Jura (CJ) restaient abasourdi·es depuis fin août dernier à la suite du départ subit de leur apprécié ex-directeur. Jusqu'ici, soupçons et inquiétudes nourrissaient le personnel très attaché à l'avenir de la compagnie. Deux interventions parlementaires et certaines spéculations ont alimenté les bruits de

coulloirs. Pour Pierre André Meyrat, «il n'y a aucune raison d'être déstabilisé» par la situation inhabituelle de l'entreprise, la transition suit son cours. Convention oblige, il n'en dira pas plus, le chapitre est clos. L'avenir est l'indépendance et la pérennité des CJ, cite encore celui-ci, qui affirme «qu'aucune action ne sera entreprise par la direction et le conseil d'administration sans avoir ces objectifs en tête.»

Aucune fusion avec TransN

L'idée partagée par certains milieux tombe aux oubliettes. Collaboration, mais non fusion avec la compagnie neuchâteloise des transports publics, préconisée avec force Pierre André Meyrat. Le projet nommé Synergies+, lancé en commun par TransN et les CJ, devrait se déployer dès 2026 afin d'optimiser les ressources par des collaborations, des partages d'expertise et de développer des solutions durables, solutions gagnant-gagnant. Il s'agit en particulier d'agir dans les processus financiers, y compris les comptages de passagers, sur processus liés à la cybersécurité et besoins informatiques, dans le domaine de la formation par exemple dans la



Pierre André Meyrat, administrateur délégué CA CJ, et Jean-Pierre Etique à l'AG de la VPT du Jura.

conduite et la sécurité. Concernant le matériel roulant et les ateliers de maintenance, ceux-ci font l'office d'analyses depuis plusieurs mois déjà. Autre projet central, une convention d'objectifs menée de quatre en quatre ans, avec les commanditaires, cantons et Confédération et non plus d'année en année, nouvel instrument prévu par la modification de la loi sur le transport de voyageurs entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025. Quant à la pérennité du transport ferroviaire de marchandises, qui réclame de lourds investissements, en millions, il est essentiel d'obtenir des principaux acteurs un engagement sur l'avenir, nécessitant également ici une déclaration de toutes les parties.

Confiance et franchise

Nous pouvons parler ici d'un exercice réussi avec le personnel pour Pierre André Meyrat tant l'échange convivial et franc a été apprécié par l'assistance. Les axes stratégiques 2040, présentés cet été, demeurent, en priorité le projet ArcExpress, déjà sur de bons rails après la présentation du rapport Weidmann, permettant de relier sans changement de train La

Chaux-de-Fonds à Delémont (gain de 24 minutes). Les CJ «sont confrontés à de nombreux défis, mais aucun n'est insurmontable» conclut l'intervenant du jour.

Rumeurs et mémoire

Le personnel CJ à l'affût des rumeurs dans les travées du Parlement jurassien ainsi que dans les rédactions des médias locaux craignait la nomination comme directeur d'un certain David Eray, futur ex-ministre jurassien, en recherche d'emploi au 1^{er} janvier 2026. Ce risque semble écarté. La mise au concours des lignes de bus sur le territoire cantonal y compris celles exploitées alors par la Compagnie et l'attribution de l'ensemble à l'ex-régie CarPostal, aujourd'hui MOBIJU reste une blessure ouverte. De fait les CJ ont été amputés de l'exploitation de leurs lignes de bus historiques Tramelan – Glovelier et Saignelégier – Glovelier, impactant durablement ce secteur en termes d'emplois, chauffeurs et au service d'entretien du garage (JFM).

SECTION VPT DU JURA

Négociations réussies

Jean-François Milani. L'assemblée générale de la section VPT du Jura qui s'est tenue le 27 novembre 2025 à Muriaux a réuni plus d'une quarantaine de personnes dont un quart de pensionnés, sous la présidence d'Arélien Mouche et avec la participation du secrétaire SEV Jean-Pierre Etique.

Plusieurs points de satisfaction sont à mentionner dans le résultat des négociations syndicales 2025. Le pouvoir d'achat sera compensé à hauteur de 0,2%, petit, mais sur l'ensemble des dernières années, c'est une progression de 3 à 4%. La garantie des échelons est aussi acquise. La gratification d'ancienneté devra être accordée de manière équitable en considérant la volonté des employé·es cela aussi chez les roulants. Une indemnité du samedi entre en vigueur (service voie et technique) lors d'engagements exceptionnels. La garantie de la moyenne théorique de travail sera octroyée lors d'engagements de nuit pour

le secteur infrastructure ce qui place les CJ en précurseurs, ainsi, il n'y aura plus de perte de temps de travail en raison du devoir de respect des dispositions liées au temps de repos LDT et/ou des tours de service de nuit de courte durée. Le temps partiel est sollicité par la base, mais nécessite encore plus d'aménagements de la part des planificateurs.

Réinsertion professionnelle à l'interne

La question de la réinsertion professionnelle à l'interne fait aussi office de revendication, celle-ci est à mettre en perspective avec des collaborations inter-entreprises par exemple avec transN. Les camarades présents ont souhaité aborder des aspects plus spécifiques comme la nomination d'un chef conducteur supplémentaire à la voie étroite, du temps de formation à la préparation des examens périodiques ou encore la reconnaissance de l'engagement des collègues qui s'engagent dans les commissions des tours de service ou qui participent directement aux négociations syndicales. La délégation doit encore rencontrer la direction début décembre. Jean-Pierre Etique secrétaire syndical SEV insiste sur le fait que si certains points traînent depuis des années, ceci n'est pas du fait du syndicat. La direction CJ doit prendre ses responsabilités.

Hommages et fête

La section a eu la tristesse de perdre trois collègues, François Noirat, retraité, Claude Girard et Hans-Ueli Ogi, deux actifs. La satisfaction d'accueillir quatre nouveaux membres : Thibault Rebetez et Kevin Aeschbacher (présents à l'assemblée) Cyril Merino et Ryan Degoumois. Sont fêtés : Pierre Zweiacker, jubilaire pour 40 ans de SEV et Olivier Luder, nouveau retraité (photo). Bravo. L'assemblée romande VPT se déroulera le 21 novembre 2026 à Saignelégier.



JEAN-FRANÇOIS MILANI

PROJET DE DÉVELOPPEMENT ACHEVÉ

Inauguration d'une école au Togo

Patrick Rouvinez. Après une phase intensive de planification, de construction et un engagement sans faille, le grand jour est enfin arrivé le 11 juillet 2025 : la nouvelle école pouvant accueillir 300 élèves du primaire a été inaugurée en grande pompe à Lama Poudé (Togo).

Discours, musique et espoir

Des enfants, des familles, des représentants de la communauté locale et des invités venus de Suisse se sont rassemblés autour de la nouvelle école. La journée d'inauguration a été marquée par des discours émouvants, de la musique traditionnelle, des danses et le joyeux brouhaha des écoliers. Un moment qui donne de l'espoir et montre tout ce que la solidarité internationale peut accomplir.



Merci aux sous-fédérations SEV

Un grand merci de Patrick et Lucienne Foyeme Rouvinez (qui ont lancé et dirigé le projet 2023) au SEV, aux sous-fédérations BAU, RPV, VPT et ZPV ainsi qu'aux nombreux membres qui ont contribué à la réalisation de ce projet par leurs dons !



LDD

LDD

SOUS-FÉDÉRATION PV

Nouvelles voies recherchées pour recruter des membres

Alex Bringolf. Le président central Roland Schwager souhaite la bienvenue aux membres du CC ainsi qu'à Toni Feuz (SEV) à la séance à Olten du 11 novembre. Le suivi des membres est important pour la PV et fait régulièrement l'objet de discussions lors de différentes réunions avec les présidences des sections. À l'aube de leur retraite, les membres actifs sont nombreux à donner leur démission du SEV plutôt que de passer à la PV. La retraite met fin aux questions liées au droit du travail telles que la durée du travail, les congés et les salaires. Sur le plan social, les jeunes retraités sont généralement bien intégrés dans la société et disposent d'un bon réseau numérique. La PV est également bien positionnée sur le plan social, les sections proposent de nombreuses manifestations régionales. De plus, la PV entretient de bonnes relations avec les institutions de prévoyance et apporte son aide en cas de problèmes. Elle lutte notamment contre la discrimination liée à l'âge, par exemple lorsqu'on veut nous exclure des votations. Pour notre génération d'ainés, nous nous engageons pour qu'on ne mette pas uniquement en avant l'intelligence artificielle. Notre intelligence humaine doit garder sa valeur. L'argent liquide et les offres analogiques ne doivent pas être supprimés. À ce propos, le Comité central discute aujourd'hui de nouvelles voies à explorer.

Alors que la génération plus âgée tire ses informations des journaux, les jeunes retraités filtrent leurs informations à partir des médias sociaux. Nos informations doivent donc également être disponibles sous forme numérique. La diminution du nombre d'adhérents et de bénévoles est un phénomène que connaissent également les associations dans d'autres domaines. Peut-être avons-nous des attentes erronées ou trop élevées. Connaissons-nous les

besoins des nouveaux retraités et sommes-nous en mesure d'y répondre ? Le Comité central procède à cette première discussion et réfléchit à la suite à donner à ces considérations.

Le passage des FVP bleues au SwissPass fait parler de lui. Après quelques difficultés initiales et quelques informations fournies par le Service FVP et la PV, les processus se déroulent désormais un peu mieux. Les sections apportent également une aide précieuse, par exemple à Genève avec deux séances d'information. Une prochaine information de la PV apportera des réponses aux questions posées jusqu'à présent. Les rumeurs concernant la suppression de l'abonnement demi-tarif se sont quelque peu apaisées après le démenti d'Alliance SwissPass. Le CC continuera à suivre l'évolution de la situation, car cela pourrait avoir une incidence sur l'accord FVP de 2022.

Anti-aging, un mot à la mode, signifie ralentir le vieillissement. Intelligence artificielle et numérisation : ceux qui ne suivent pas ou ne peuvent pas suivre risquent d'être victimes de discriminations liées à l'âge. Lors de la manifestation organisée pour les 35 ans de la FARES, Roland Schwager et Alex Bringolf ont pu assister à des exposés intéressants sur ce sujet. Quelles sont les perspectives d'une politique moderne en faveur des seniors ? Comment la PV gère-t-elle cela et s'implique-t-elle dans les différents organes ? Un défi pour le CC.

Le recouvrement des primes des caisses maladie s'effectue à la date d'échéance, généralement le premier jour du mois. Aucune adaptation n'est possible au niveau du système. Afin de faire coïncider le paiement de la prime et le versement de la rente, la caisse maladie Atupri recommande d'utiliser l'e-bill. Cela permet de déterminer la date soi-même.

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Garder un œil vigilant sur le trafic marchandises des CFF

Service de presse UV RPV. Lors de la séance ordinaire de la commission centrale (CoCentr) du 10 novembre à Schaffhouse, nous avons abordé entre autres les thèmes des diverses newsletters des CFF et de CFF Cargo.

Concernant l'enquête auprès du personnel 2025, on se pose des questions au sujet des réponses retournées et des résultats qui ont été communiqués. Certaines évaluations incompréhensibles et peu détaillées donnent beaucoup à redire étant donné que de notre point de vue, dans les teams la situation est tout autre par rapport à la communication des CFF.

Chez CFF Cargo, on se pose de manière générale la question suivante : quels sont les objectifs des CFF dans le trafic marchandises ?

Les CFF aimeraient parvenir à une offre rentable dans le trafic marchandises, qui va augmenter d'environ un tiers en Suisse d'ici 2050 selon les prévisions. L'entreprise aimeraient si possible amener une grande partie de ce trafic sur le rail et garantir ainsi les postes de travail, renforcer la desserte nationale et soutenir les objectifs climatiques.

On peut voir qu'une transformation a commencé au niveau du trafic marchandises aux CFF et qu'elle va être mise en œuvre pas à pas d'ici 2033. Pour cela, on investira dans des locomotives modernes et standardisées, et on misera de manière renforcée sur l'automatisation. On élaborera avec la clientèle un nouveau modèle de production.

Avec cette réorientation, les CFF veulent garantir sur le long terme un trafic marchandises ferroviaire respectueux du climat ainsi que les places de travail dans ce secteur. Les postes qui deviendront inutiles seront sup-

primés conformément à la CCT et de manière socialement supportable.

Nous, les syndicats, devrons rester vigilants et soutenir par tous les moyens nos collègues concerné·es par ces mesures.

Les autres thèmes abordés sont : l'effectif des membres de la RPV (1116) et les actualités des sections. En tant que représentante de la RPV à la commission des femmes, Dace Handke (Section Thurtal) se met à disposition pour élection lors de l'assemblée des délégué·es 2026.

Le recrutement de nouveaux membres et le maintien des membres actuels resteront à l'ordre du jour en 2026. Durant les prochaines années, il y aura de nombreux départs à la retraite dans tous les secteurs, ce qui ne facilite pas les choses pour pouvoir maintenir le nombre de membres ou le relever.

Pour le personnel de la manœuvre, les offres de prestations qui diminuent toujours plus chez CFF Cargo et les gares de triage, ainsi que les navettisations au trafic voyageurs jouent un rôle essentiel et central.

Le résultat des négociations sur les BAR du trafic voyageurs présenté le 10 novembre 2025 devra être accepté ou rejeté par les membres concernés durant le premier trimestre 2026. Lors de l'AD 2025, la sous-fédération RPV a accepté une proposition à ce propos.

La prochaine journée des mécaniciens B100 aura lieu le 26 octobre 2026, les collègues concerné·es peuvent déjà noter cette date dans leur agenda.

Avec ce rapport l'année 2025 tire à sa fin aussi pour la sous-fédération RPV. Nous vous souhaitons par la présente une agréable période de l'Avent ainsi que de belles fêtes de Noël, et un bon passage à la nouvelle année.

JEUNESSE SEV CHEMINS DE FER RHÉTIQUES

Adventure Golf



De g. à d. - Derrière : A. Hartmann et R. Roffler ; au centre : J. Küng, M. Stöcklin, K. Form et T. Wisler ; devant : M. Zwahlen et V. Abt.

Timon Wisler. Le 7 novembre, nous avons fait une excursion à l'Adventure Arena Ottenbach (ZH). Peu après 10 heures, notre groupe a pris le départ à Coire. Dans le train pour Affoltern a.A., les conversations étaient déjà très animées et amusantes. Une fois arrivés à Affoltern (ZH), nous sommes allés au restaurant Löwen pour prendre des forces avant de nous lancer dans une partie de minigolf pleine d'aventures. Après le repas, nous avons pris le bus pour Ottenbach, où nous avons été chaleureusement accueillis et

où le plaisir a pu commencer. Le parcours était très passionnant et varié. Sur certains trous, il fallait propulser la balle dans le trou à l'aide d'un canon ou utiliser le club comme une queue de billard. Sur un trou, il fallait même utiliser un souffleur de feuilles pour envoyer la balle le plus rapidement possible dans le trou.

Après cette partie passionnante et serrée, nous sommes retournés à Zurich, où nous avons savouré un verre bien mérité avant de rentrer définitivement chez nous.

AD DE L'USS

Défendre la Loi sur le travail !

Michael Spahr/USS. L'assemblée des délégué·es de l'Union syndicale suisse, réunie le 5 décembre, a été marquée par les attaques actuelles du Conseil national contre la loi sur le travail. Les délégué·es ont décidé à l'unanimité : pas d'extension du travail dominical, pas d'assouplissement des temps de repos, aucune prolongation du temps de travail. Si le projet tel qu'adopté par le Conseil national venait à passer, l'USS lancerait le référendum.

La déléguée SEV et présidente LPV Hanny Weissmüller l'a précisé : «Le dimanche sans travail n'est pas

un luxe, mais un droit acquis. Sous prétexte de flexibilité, on veut faire tomber les barrières – petit à petit, week-end après week-end. Cela dévalorise la reconnaissance de notre travail dominical – et met sous pression nos indemnités de week-end.» Le personnel des transports, qui doit déjà travailler le dimanche, risquerait de perdre ses indemnités, craint Hanny Weissmüller, qui ajoute : «Des journées trop longues et des temps de repos raccourcis sont un poison pour la concentration et la résistance.»

Le vice-président SEV Pablo Guarino a lui aussi été très clair : « Mini-

miser le travail dominical est dangereux : cela menace les temps de repos, les indemnités et le droit à la vie privée.» Des journées de travail de dix-sept heures, comme le souhaite le Conseil national ? «Ce serait un recul sans précédent et mettrait gravement en danger la santé des salarié·es. C'est inacceptable – et si ce projet avance, nous le combattrons». Un droit du travail qui imposerait une flexibilité permanente et non réglementée «affaiblirait la protection des travailleurs et reléguerait leur santé au second plan. Ce n'est pas tolérable !»



BARBARA KELLER

SOUS-FÉDÉRATIONS ZPV ET TS

Réunion commune des comités



Susanne Kratzer. Une fois par année, les comités de la ZPV et de TS se rencontrent pour un échange commun. Cette année, le programme récréatif a débuté par une visite du train à crémaillère du Pilate à Alpnachstad. En 1889, Eduard Locher a eu l'idée de construire un train pour monter sur le Pilate. En réalité, ce fut seulement une première étape jusqu'au point où la pente maximum atteignait 48 %. Il s'agissait de prouver que, du point de vue technique, les engrenages à rotation horizontale étaient en mesure de fonctionner. Son projet s'est avéré réalisable puisque les automotrices à vapeur ont réussi à faire ce que personne ne croyait possible, et tous les sceptiques n'y ont plus rien trouvé à redire. Par la suite, le reste du trajet jusqu'au sommet du Pilate a pu être construit avec l'esprit des pionniers. Le 4 juin 1889, le train à crémaillère du Pilate a ouvert ses portes, et depuis lors, il transporte de manière fiable les passagers sur la montagne puis de nouveau vers la vallée. En mai 1937, l'installation a été électrifiée et depuis juin 2023, des automotrices modernes sont utilisées, mais les trajets au lever du soleil avec les wagons nostalgiques ont toujours lieu.

Au cours de la visite, nous avons reçu beaucoup d'informations très intéressantes, par exemple au sujet des défis liés au vent et à la météo, ou à la mise en service de nouveaux véhicules. Le savoir-faire des collabora-

teurs-trices de longue date est d'une grande importance dans une telle exploitation et ne peut pas être complètement remplacé par les nouvelles technologies, ni par le savoir des ingénieurs ferroviaires diplômés. Finalement, nous sommes monté·es sur le Pilate avec le chemin de fer à crémaillère le plus raide au monde. Pendant le trajet, nous avons apprécié la vue magnifique sur les montagnes avoisinantes et le lac des Quatre-cantons et nous avons également pu observer le fonctionnement ingénieux des aiguillages et la manœuvre d'évitement des quatre automotrices. Une fois arrivé·es sur le Pilate, nous avons été gâté·es autant sur le plan culinaire que par le soleil. Mis à part cela, nous avons profité de cette occasion pour avoir des échanges constructifs entre nos deux sous-fédérations, au sujet des économies de l'entreprise, des défis qui y sont liés, des négociations sur les BAR, et des réorganisations. Les thèmes ne manquaient pas... Après avoir passé en revue les points de l'ordre du jour, nous sommes redescendu·es par Kriens, avec un dernier arrêt sur le Fräkmünegg, puis ensuite nous sommes retourné·es dans la vallée plongée dans le brouillard.

Après cette journée passionnante, rien n'a pu gâcher notre bonne humeur. Un grand merci aux organisateurs et au personnel des remontées mécaniques du Pilate pour nous avoir donné un aperçu de leur activité et pour cet échange d'expériences.

Sous-fédérations

20.1.

Sous-fédération VPT
Branche Navigation

Journée de la Branche Navigation. Comme d'habitude, la journée aura lieu sur un bateau de la SGV à Lucerne. Cette année, la journée aura lieu le 20 janvier 2026 dès 10h15.

Infos: vpt-online.ch

10h15, bateau de la SGV, Lucerne.

27.1.

Sous-fédération VPT
Branche Rail&Tourisme

Journée de la Branche Rail&Tourisme. La Journée aura lieu le 27 janvier 2026 dès 10h15 au Centre de conférence Unia, Egghölzi à Berne. L'inscription se fait par l'intermédiaire des présidents des sections.

Infos: vpt-online.ch

10h15 au Centre de conférence Unia, Egghölzi, Berne

24.2.

Sous-fédération VPT
Branche Bus

Journée de la Branche Bus. L'inscription se fait par l'intermédiaire des présidents des sections.

Infos: vpt-online.ch

10h15 au Centre de conférence Unia, Egghölzi, Berne

11.6.

Assemblée des délégué·es SEV

L'AD du SEV aura lieu pour la première fois l'année prochaine. Elle est réglementée dans l'article 15 des statuts et l'article 11 du règlement de gestion, avec entrée en vigueur au 1.1.26.

Avec le comité SEV, la direction syndicale a décidé que l'AD SEV ne se déroulera pas à Berne, mais dans les trois régions linguistiques en alternance.

Nous commençons avec la Suisse romande et organisons l'AD SEV le 11.6.26 au Musée Olympique à Lausanne. Elle débutera à 10h et se terminera à environ 15h30/16h. Ceci permettra à l'ensemble des participant·es d'arriver et repartir le même jour.

Agenda 15/25

HELVETIA

Sûr pendant les fêtes

Comment suis-je assuré si le sapin de Noël prend feu ?

Pendant la période de l'Avent et de Noël, le nombre d'incendies domestiques en Suisse est environ cinq fois plus élevé que le reste de l'année.

Le plus grand danger : les bougies

Lorsque les flammes des bougies s'approchent des branches d'une couronne de l'Avent sèche, du sapin de Noël, des coussins ou des rideaux, une petite flamme peut rapidement se transformer en un feu ardent. Si vous souhaitez utiliser de vraies bougies, il est important de garder le sapin de Noël frais, de placer les bougies avec précaution et de ne pas les perdre de vue.

Les appareils électriques provoquent également souvent des incendies. En particulier lors de la cuisson et de la pâtisserie, il est essentiel de rester concentré et de surveiller la cuisinière ou le four. Les guirlandes lumineuses doivent être vérifiées pour détecter d'éventuels dommages avant leur utilisation, et les modèles anciens doivent être remplacés pour éviter les courts-circuits.

Si un incendie se déclare malgré tout : garder son calme et demander de l'aide

En cas d'incendie, chaque seconde compte. Appelez les pompiers au numéro 118 et mettez toutes les personnes et les animaux en sécurité, sans vous mettre en danger. En quelques minutes, une pièce peut être entièrement en flammes.

Ces assurances sont importantes

Les dommages au bâtiment, les travaux d'extinction et les coûts consécutifs sont couverts en cas d'incendie par l'assurance obligatoire des bâtiments dans la plupart des

cantons. Dans le cas de biens locatifs, l'assurance peut éventuellement se retourner contre les locataires responsables des dommages. Si cela est justifié, leur assurance responsabilité civile, privée couvre leur part des dommages – mais uniquement si aucune négligence grave n'est en cause ou si celle-ci est également assurée.

Les dommages au mobilier de l'appartement sont couverts par votre assurance ménage. Veillez à ce que la somme assurée soit suffisamment élevée, car sinon les prestations peuvent être réduites.

Un conseil professionnel est essentiel

Avec un comportement prudent et une couverture d'assurance adaptée, rien ne s'oppose à des fêtes détendues et sûres. Laurent Uldry, conseiller en assurances et prévoyance de l'agence générale de Lavaux Riviera Chablais, et ses collègues de l'équipe de conseil SEV se feront un plaisir de vérifier avec vous votre couverture d'assurance adaptée. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.helvetia.ch/sev.



En partenariat avec

helvetia 

Votre assureur suisse

IMPRESSUM

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

Tirage: 8179 ex. (total 30 996 ex.), certifié REMP au 13 janvier 2025.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (réd' en chef), Renato Barnetta, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler.

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

Abonnements et changements d'adresse: muta-

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

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

Pré-presse: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 23 janvier 2026.

Délais pour les annonces: 12janvier 2026 à 12h.

Délais pour les sections et l'agenda: 13janvier 2026 à 12h.

Daepen Jean-Pierre; 1937; ouvrier spécialiste, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, envoyez un e-mail à journal@sev-online.ch

DÉCÈS

Journal du SEV

Plan de parution 2026

L'année prochaine, le journal du SEV paraîtra à nouveau toutes les trois semaines, avec une longue pause estivale de sept semaines.

N° 1	23 janvier	N° 9	10 juillet
N° 2	13 février	N° 10	28 août
N° 3	6 mars	N° 11	18 septembre
N° 4	27 mars	N° 12	9 octobre
N° 5	17 avril	N° 13	30 octobre
N° 6	8 mai	N° 14	20 novembre
N° 7	29 mai	N° 15	11 décembre
N° 8	19 juin		

Plan détaillé sur www.sev-online.ch

CONTE DE NOËL

En service, la veille de Noël



Peter «Pan» Anliker
journal@sev-online.ch

Il y a quelques semaines, Paul a examiné son planning de travail pour décembre en fronçant les sourcils. Avait-il vraiment indiqué ses préférences de cette manière ? Presque chaque année, il n'est pas satisfait des tours qui lui sont attribués durant les fêtes. Bien qu'il y ait toujours des collègues qui se proposent pour assurer les tours de nuit mal-aimés durant les fêtes, il reste toujours quelques tours inoccupés, et ils sont traditionnellement répartis sur les personnes «sans attache», soit celles qui n'ont pas d'enfant en bas âge. Cela, il le savait bien lorsqu'il a postulé à cet emploi dans une entreprise de zone périphérique. Son poste a bien sûr quelques avantages, toutefois ceci fait clairement partie des inconvénients.

C'est ainsi que Paul, en ce 24 décembre, arrive à son dépôt vers 18 heures, pas vraiment plein d'enthousiasme, mais pas trop malheureux non plus... car sa femme fête Noël ce soir-là avec son frère, qu'il n'affectionne pas particulièrement. Grâce à son tour du soir, il a donc une bonne ex-

cuse pour ne pas l'accompagner. Au lieu de cela, il transportera quelques passagers qui doivent encore se rendre dans leur famille pour le réveillon, puis il continuera ses tournées plus ou moins à vide, c'est du moins ce qu'il pense.

Toutefois, ce soir-là, les choses ne se passent pas tout à fait comme prévu. À 20 heures 20, un passager monte à bord, à la gare. Il s'installe tranquillement sur un siège. Un peu plus tard, Paul arrive au terminus et demande à tout le monde de descendre. Le passager, qui a un air plus fatigué qu'agressif, lui demande alors s'il ne peut pas rester dans le bus, car il a une carte journalière pour toute la zone tarifaire. «Pas de problème», lui répond Paul. Il est presque 21 heures lorsqu'il reprend la route en direction de la gare principale. Un peu avant le prochain arrêt, il voit soudain un homme gesticuler au bord de la route pour tenter de l'arrêter. Cet homme explique à Paul que sa femme est en train d'accoucher, qu'elle a des contractions et a déjà perdu les eaux, et qu'il ne trouve pas de taxi... Qui donc pourrait refuser, un soir de Noël, d'amener une femme en train d'accoucher à la clinique ? Paul doit juste appeler la centrale par radio pour

annoncer qu'il va faire un petit détour par des routes peu fréquentées, et voilà déjà qu'il se trouve devant l'entrée de la clinique où une sage-femme les accueille.

«Cela m'est égal si on a pris du retard», assure le passager alors que Paul retourne sur sa trajectoire normale. «J'espère que tout ira bien pour ce petit Jésus !». Au prochain arrêt, c'est un Père Noël et son acolyte le Père fouettard qui montent à bord. Ils ont un âne en papier-mâché et sont passablement excités : «on est invité à une fête de Noël !», racontent-ils avec des visages tout rouges. Deux arrêts plus loin, ils redescendent et les deux hommes restent à nouveau seuls dans le bus. «Vous savez», dit le passager à Paul, «il y a 37 ans aussi, j'étais en route. Ma femme se trouvait à l'hôpital par suite d'un problème lié à sa grossesse. Je voulais lui rendre visite, c'était la veille de Noël. Mais lorsque je suis arrivé, l'infirmière m'a dit qu'il y avait eu des complications et que ma femme se trouvait en salle d'opération. Malgré la césarienne, il n'a pas été possible de sauver ni la mère, ni l'enfant. Ma femme et ma fille sont toutes deux mortes ce jour-là. Nous nous étions tellement réjouis de

notre nouvelle vie à trois... ». Paul en a les frissons. Heureusement, comme il est en train de conduire, il doit se concentrer sur la route, ce qui l'empêche de regarder son client dans les yeux. «Je ne me suis jamais remarié. Chaque année, le soir de Noël, je leur rends visite au cimetière. La tombe a été enlevée depuis longtemps déjà, mais pour moi, elles sont encore là. Ma fille, que je n'ai pas pu connaître, est mon petit Jésus. »

Paul a une boule dans la gorge. Il pense à sa femme qui est chez son beau-frère et à ses deux enfants, entretemps adultes. Tous deux sont partis à l'étranger et les rares contacts se limitent aux visites occasionnelles et aux cadeaux pour les petits-enfants. La semaine dernière, ils ont eux-aussi reçu des paquets de leurs enfants. Le 25 au matin ils vont les ouvrir, sa femme et lui.

Le passager se lève et appuie sur le bouton «stop». «Je vous remercie d'avoir pu faire ce trajet avec vous, j'espère que je ne vous ai pas trop embêté avec mes vieilles histoires», dit-il à Paul. «Je vous souhaite une bonne fin de service et ensuite de belles fêtes de Noël. Profitez bien du reste de la soirée, même si c'est déjà tard !» Puis il descend et disparaît dans la nuit, au coin d'une rue.

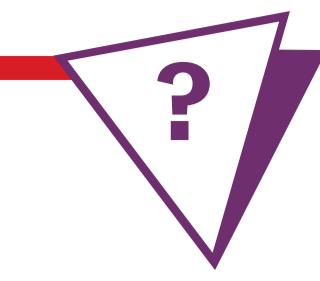


FIN DE JOURNÉE À SÃO MIGUEL

Omar Cartulano

Le ciel est nuancé de gris, qui bientôt se teinteront de rouge, tandis que le vent court entre les vagues et le sable. Aux Açores, le temps est imprévisible, presque tous les jours : des moments de lumière, puis des nuages qui annoncent la tempête, puis peut-

être encore le soleil qui pointe le bout de son nez après la pluie. Un homme profite du moment sur la plage avec ses chiens, les mouettes dessinent des cercles dans les airs, et tout semble suspendu entre calme et fureur, dans un cycle infini.



QUIZ

Es-tu incollable?

1. En quelle année le congrès du SEV a-t-il accepté la demande de création d'un groupe de femmes?

- a. 1930
- b. 2000
- c. 1983

2. Qu'a célébré le SEV le 25 novembre à Berne?

- a. Les 25 ans de la Charte d'engagement contre la violence et sa nouvelle version.
- b. La fin des négociations des BAR.
- c. L'anniversaire de Gilbert D'Alessandro, président central VPT.

3. À combien de camions par an à travers les Alpes sommes-nous arrivés?

- a. 310 000 trajets par an
- b. 960 000 trajets par an.
- c. 650 000 trajets par an.

4. Que fait Tino Rogowski pendant son temps libre?

- a. Il pêche dans le Rhin.
- b. Il voyage en train.
- c. Il escalade des cascades de glace.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 13 janvier 2026**:

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/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°14/2025:
b/b/b/b

C'est **Philipp Stuber**, Bâle, membre de la section PV Bâle, qui remporte des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Tino Rogowski, technicien spécialiste IBS Modernisation

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Tino Rogowski travaille aux ateliers CFF d'Olten où il met en service des trains et forme de futurs professionnels. De plus, il s'engage au SEV. En tant que président de la section TS Nordwestschweiz, il est convaincu que le travail syndical est très important.

Il y a d'immenses halles aux ateliers d'Olten où des voitures du trafic voyageurs des CFF sont alignées. C'est à l'une de ces voitures, une IC-Bt, que Tino Rogowski s'attelle aujourd'hui. Depuis plus d'un quart de siècle, il est spécialiste en matière de réparation et d'entretien des trains.

«J'ai effectué mon apprentissage chez DB Netz à Stuttgart», nous raconte cet électronicien en énergie qualifié avec une spécialisation en technique d'installation. «Après l'apprentissage, je voulais me dépêcher de partir de la maison. J'ai alors trouvé un poste à Bâle, tout d'abord du côté allemand.» Il y a travaillé dans le plus petit atelier du trafic grandes lignes de la Deutsche Bahn et, jusqu'en 2009, il y a réparé et contrôlé des trains ICE. Ensuite, il est venu en Suisse, aux CFF. «Le changement juste de l'autre côté du Rhin n'a pas été trop dur. Je n'avais pas besoin de déménager et, tout de suite, j'ai gagné mieux ma vie.»

Il est resté une bonne dizaine d'années à Bâle avant de changer pour Olten en 2022.

Aujourd'hui Tino Rogowski travaille en tant que technicien spécialiste à la Modernisation. Sa journée de travail commence toujours par une brève séance: «nous discutons de ce qui a été fait la veille, de ce qui est à faire le jour même et de quel matériel nous avons besoin.» Ensuite, nous nous rendons directement dans les halles où les travaux de modernisation nous attendent.

Insuffler une nouvelle vie aux vieux trains

Les véhicules dont lui et son team s'occupent sont complètement démontés à la moitié de leur temps de vie environ. «Le plus important est le sablage afin d'enlever la rouille», explique-t-il. Ensuite, nous remontons tout, avec le laquage, la mise en place des composantes et la remise à l'exploitation.» Cette dernière est particulièrement délicate: «nous devons remettre le véhicule en service après qu'il ait été retiré de l'exploitation régulière. Il peut à nouveau rouler seulement si tout est en ordre.» La technique moderne bute parfois contre les anciens systèmes. Il y a des calculateurs de différentes générations qui doivent pouvoir communiquer entre eux. «Rechercher les erreurs peut parfois s'avérer très difficile. On doit bien connaître le véhicule et comprendre de quelle manière les systèmes dépendent les uns des autres.»

Justement, ce genre de défis lui fait plaisir: «Le plus beau dans ma profession? Aucun jour ne ressemble à un autre. Aujourd'hui, un tel véhicule a un genre de panne, demain, ce sera tout autre chose. Il s'agit de trouver la cause de la panne.» Il pense que les changements dans l'organisation de l'entreprise sont source de bien plus de difficultés que les défis quotidiens. «Les conditions de travail se sont un peu détériorées avec les années», dit-il ouvertement. Il voit d'un œil particulièrement critique l'introduction du travail par équipe. Jusqu'ici, il travaille du lundi au vendredi et il n'aimerait pas que cela change: «cela soulèverait beaucoup de mécontentement.»

Il faut que le syndicat fasse pression

Si quelque chose ne va pas avec les conditions de travail, Tino recommande de rechercher le dialogue et, si nécessaire, de faire appel au syndicat: «parfois, cela apporte quelque chose de parler au chef, mais souvent, la situation ne bouge que lorsque le SEV exerce de la pression. J'ai souvent vécu des situations où les choses se sont décantées seulement après que le secrétaire syndical soit intervenu.»

Son engagement au SEV est étroitement lié à ses expériences en Allemagne. «Là, les employé-e-s ont beaucoup plus de droits. Lorsque je suis arrivé en Suisse, j'ai remarqué qu'ici, les conditions sont plutôt favorables aux em-

ployeurs», déclare Tino Rogowski. C'est pourquoi il est d'autant plus important de soutenir le syndicat: «nous devons lutter afin de maintenir au moins les acquis durement obtenus par les anciennes générations. On constate des démantèlements un peu partout.»

Il est optimiste quant à l'avenir des ateliers d'Olten. «Beaucoup de véhicules viennent pour la révision à la moitié de leur temps de vie et les CFF investissent beaucoup dans de nouvelles halles.» Simultanément, il critique la culture de planification: «Parfois, on a l'impression de n'être que des pions sur un échiquier. Les cadres planifient sans penser aux personnes.»

Manque de personnel qualifié autogénéré

Un thème important reste celui du manque de personnel qualifié. «Nous avons beaucoup d'apprenant-e-s et ils sont bien encouragés. Mais le salaire de départ est très bas, c'est pourquoi beaucoup ne veulent pas rester.» Dans son rôle de formateur d'automatien-nes et de moniteurs-euses-automatien-nes également, il voit la nécessité d'agir. «Si l'on veut que ces gens restent, il faut commencer par adapter les salaires.»

Durant son temps libre, Tino aime bien voyager, naturellement en train. Les voyages sont un hobby qui lui permet d'exprimer son lien avec le monde ferroviaire.



AU-DELÀ DU NATEL

Micha Dalcol