



SEV N° 8

Le journal du Syndicat du personnel des transports



AD SEV À LAUSANNE

Délégué·es: définir une ligne claire

Éditorial de Matthias Hartwich,
président SEV

▶ p. 3

Le 11 juin 2026, plus de 120 délégué·es se sont exprimé·es pour définir une ligne claire : le SEV mènera des campagnes, affirmera son profil syndical et s'engagera pour la santé des employé·es des transports publics. L'assemblée des délégué·es SEV à Lausanne est la première de ce type. Au sein de cet organe, les délégué·es tirent le bilan entre chaque congrès. C'est aussi l'occasion de déterminer la ligne à suivre, de discuter de l'évolution des affaires en cours et de lancer des campagnes.

Notre priorité absolue est la sécurité de nos collègues qui, jour après jour, garantissent la mobilité en Suisse. Mis à part une protection contre les agressions, cela signifie avant tout la protection de la santé pour tout le personnel sur les lacs, les routes et le rail. Les invitées Irina Guseva Canu d'Unisanté Lausanne, Christa Hostettler, direc-

trice de l'OFT et Ursula Kulke du Bureau des activités des travailleurs de l'OIT (ACTRAV) se sont exprimées sur ce thème et ont apporté leur point de vue engagé. Afin de protéger l'intégrité physique et psychique de nos collègues, nous poursuivrons, conformément à la décision des délégué·es, la campagne contre la violence et pour davantage de respect envers le personnel, tant lors de la table ronde avec l'OFT que lors de la journée d'action nationale du 3 septembre.

Sous la direction de notre vice-président Pablo Guarino, toute l'année 2027 sera dédiée à une nouvelle campagne pour la protection de la santé de tou·tes les collègues dans l'ensemble de nos branches. Nous devons mettre le doigt sur le problème : de plus en plus de salarié·es sont confronté·es à des risques et des problèmes de santé. Le travail ne doit pas rendre malade !

Un autre sujet important est le mandat donné au comité SEV pour que nous devenions « plus offensifs » et que, globalement, nous nous montrions plus combattifs en tant que SEV, afin de représenter encore mieux les intérêts de tous les membres du syndicat, dans les négociations salariales et CCT, mais également vis-à-vis du politique. Le comité SEV et la direction syndicale s'y attèleront.

Avec le rejet dans les urnes de l'initiative du chaos contre laquelle tous les syndicats se sont mobilisés, de nouveaux défis vont désormais occuper le devant de la scène : nous poursuivrons sans relâche la lutte pour le maintien des salaires minimaux cantonaux et communaux, et pour la sauvegarde et l'extension des droits des travailleurs et des travailleuses (y compris dans le cadre d'éventuels « Accords bilatéraux III »).

Diversité

Discrimination, proximité et distance lors de la Journée de la diversité.

2

Démocratie

Assemblées des délégués du SEV, de l'USS et des sous-fédérations.

3 à 7

tpg

Horaires : avancées obtenues à la conduite.

8

Triste accident à Birmensdorf

Un employé des CFF âgé de 56 ans a perdu la vie le 9 juin au matin, lors d'un accident ferroviaire à Birmensdorf (ZH). Pour des raisons qui restent encore à éclaircir, l'homme a été percuté par une locomotive de manœuvre et a été mortellement blessé. « Nos pensées vont à ses proches ainsi qu'à ses collègues sur place », déclare Patrick Kummer, vice-président du SEV.

CRCT: saisie victorieuse

Genève. Dans le conflit qui l'oppose à l'entreprise Globe Limo SA au sujet du règlement des parkings, le SEV a obtenu gain de cause auprès de l'Office de conciliation. L'entreprise doit suspendre la nouvelle tarification le temps que des négociations avec le syndicat aient lieu !

Salaire minimum VD: oui, mais...

Vaud. Les votant·es ont suivi la gauche et les syndicats le 14 juin en acceptant l'initiative constitutionnelle avec 49% des suffrages, contre 46% de refus et 5% de votes blancs. En revanche, ils ont, refusé les deux textes de mise en œuvre dont l'initiative législative qui prévoyait l'introduction d'un salaire minimum de 23 francs l'heure. Il reviendra au Conseil d'État de concocter une base légale afin de respecter ce nouvel article constitutionnel. Même si son application n'est pas encore réglée, Vaud devient le sixième canton à introduire un salaire minimum après Neuchâtel, Genève, le Jura, le Tessin et Bâle-Ville.

Salaire minimum ZH

Victoire pour les salarié·es ! Le Tribunal fédéral valide l'introduction de salaires minimums à Zurich (23,90 CHF) et à Winterthur (23 CHF). Cette décision historique relance enfin des hausses bloquées depuis trois ans et profitera à des milliers de travailleuses et travailleurs, surtout dans les bas salaires dans le nettoyage, la restauration ou le commerce de détail. C'est un signal fort contre la précarité et pour la dignité au travail, qui doit maintenant s'étendre à d'autres villes.



Sibylle Lustenberger, Lirija Sejdi, Lucy Oyubo Osterwalder, Tarek Naguib, Lilian Senn et Idil Abdulle discutent au sujet de la discrimination.

JOURNÉE DE LA DIVERSITÉ

Solidarité ou barbarie

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Un podium de discussion, des workshops et de nombreux dialogues ont fait de cette journée de la diversité du SEV un événement très particulier. Le 22 mai dernier, les commissions des femmes, de la jeunesse et de la migration ont invité leurs membres à Olten et leur ont proposé un programme riche et varié. C'est la première fois depuis plus de dix ans que les commissions ont tenu une journée commune.

« Proximité et distance dans le quotidien professionnel – un exercice d'équilibriste », c'est le thème de cette journée de la diversité. Environ 50 membres des commissions SEV et invité·es se sont rencontrés au centre culturel Schützi à Olten. La journée a été organisée par Stefanie Fürst (secrétaire syndicale responsable de la jeunesse), Besa Mahmuti (migration) et Sibylle Lustenberger (égalité et femmes), avec l'aide de nombreuses personnes du secrétariat central et de militant·es. Besa Mahmuti a ouvert la journée par ces mots : « aujourd'hui nous allons parler de quelque chose qui nous concerne tou·tes, que ce soit dans le train, au bureau, dans la famille ou dans la vie quotidienne. Nous discuterons de la manière de vivre ensemble bien que nous soyons tou·tes si différent·es. La question est : sommes-nous vraiment si différent·es ? Et existe-t-il des points communs entre nous ? »

Un exercice d'équilibriste au quotidien

Hanny Weissmüller, vice-présidente du comité SEV, a tenu le premier discours de bienvenue : « la proximité nous renforce. Elle favorise la solidarité, la confiance, et offre un soutien dans les moments difficiles. Mais elle peut aussi se retourner contre nous, en particulier pour les migrant·es, les femmes et les jeunes travailleuses, qui sont plus souvent confrontés à des situations où les limites sont franchies. Pour le SEV, une chose est claire : nous devons identifier la discrimination, prendre au sérieux les personnes touchées et modifier les structures là où cela est possible. »

Le président SEV Matthias Hartwich a lancé un appel dans son message de bienvenue : « opposons la solidarité à la barbarie ! ». Par ces mots, il critique la tendance de certains partis et mouvements politiques qui visent à exclure certaines personnes. « Nous devons nous rappeler que les syndicats se sont toujours engagés pour un traitement égal de tou·tes les travailleuses – indépendamment de leur origine, de leur sexe ou de leur orientation sexuelle. »

Dénoncer la discrimination

Un podium de discussion a suivi les discours. Sibylle Lustenberger a animé le dialogue entre divers·es expert·es en matière de discrimination : « ce thème nous concerne tou·tes », explique-t-elle. Les invité·es mettent en avant divers aspects, expériences personnelles et réflexions sur la manière dont on peut contrer la discrimination.

Les expériences relatées par Lilian Senn et Lucy Oyubo Osterwalder de l'association Surprise ont fait grande impression. Elles ont toutes deux accumulé leurs expériences en marge de la société et les ont partagées avec les personnes présentes. La kenyane d'origine Lucy Oyubo Osterwalder, guide touristique, subit presque quotidiennement la discrimination raciste à cause de la couleur de sa peau : « par exemple, si je dois demander mon chemin dans la rue, souvent les gens m'évitent. » Sur le marché du travail également l'institutrice de longue date et traductrice-interprète ressent diverses formes d'exclusion.

Lilian Senn, ancienne conductrice de bus, aujourd'hui également guide touristique chez Surprise, était pendant longtemps sans abri. Elle était très fragilisée dans sa situation et chaque jour, elle devait se battre pour sa survie, ceci dans ce pays si riche qu'est la Suisse : « quand tu n'as plus rien, tu ne peux pas faire entendre ta voix. »

« La discrimination et les privilèges sont deux facettes de la même réalité », a expliqué Idil Abdulle de la commission fédérale contre le racisme. « On ne choisit pas dans quel milieu on naît. Ni si l'on passe son enfance dans un pays en guerre ou dans un petit nid douillet. Non, on

ne choisit pas. Quiconque est privilégié ne remarque souvent pas comment les autres peuvent être systématiquement désavantagés. » Tarek Naguib, de la cellule spécialisée Migration isa, constate que la discrimination n'est pas un problème individuel mais bien plutôt sociétal : « il est nécessaire d'avoir des structures claires qui protègent les personnes touchées et des institutions qui prennent leurs responsabilités. » Pour la syndicaliste Lirija Sejdi, c'est aussi le devoir des syndicats d'encourager la lutte contre la discrimination : « il s'agit là d'un chantier pour lequel il reste encore beaucoup à faire. »

Workshops sur la proximité et la distance

Durant la deuxième partie de la journée de la diversité, l'après-midi, les participant·es se sont réparti·es en quatre groupes et ont pris part aux quatre workshops portant le nom de World Cafés, sur les thèmes du racisme, du non-respect des limites, du dialogue intergénérationnel et de la peur du contact. Le dernier workshop était animé par la vice-présidente SEV Barbara Keller. Elle était très enthousiaste à propos des participant·es : « ce qui m'a frappé en particulier, c'est la manière ouverte avec laquelle tout le monde a abordé les sujets de la distance, de l'incertitude, de la peur du contact. L'échange a démontré que la proximité et la confiance doivent être créées activement et que les dialogues personnels jouent un rôle central. »

Les dialogues personnels, l'écoute et la réflexion sur son propre rôle et sa position dans une société très diversifiée ont marqué cette journée de la diversité. « La journée de la diversité a été un succès », déclare la co-organisatrice Stefanie Fürst. Pour elle et ses collègues, c'est sûr, il faut continuer. Une journée commune sera probablement organisée en 2028. Ce sera l'occasion pour le SEV d'examiner de manière critique sa propre diversité, qui au final renforce le syndicat malgré les différences. Fort·es de ce qu'ils·elles ont appris lors de cette journée de la diversité à Olten, les participant·es ont, pour terminer, pris part à un apéro avec musique et danses. Vivre la diversité au sein du syndicat, cela signifie aussi passer des moments d'amitié et de plaisir.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES SEV

Travailler en bonne santé. Transporter en sécurité

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

120 délégués se sont retrouvés le 11 juin 2026 au Musée olympique de Lausanne pour la première assemblée des délégués du SEV. Ceux-ci ont décidé de lancer une campagne pour une meilleure protection de la santé.

René Schnegg, président du comité du SEV, souhaite la bienvenue aux participant·es de cette première assemblée des délégués du SEV, qui se déroulera dorénavant annuellement, les années où il n'y a pas de congrès. « Vous voir tous réunis ici signifie beaucoup pour moi », a-t-il déclaré. « À l'heure actuelle, nous avons terriblement besoin de démontrer notre force tous ensemble. » Les atteintes aux droits des salarié·es sont nombreuses. L'initiative du chaos lancée par l'UDC et le projet de loi du Parlement visant au démantèlement des salaires minimaux fixés par les CCT en sont de bons exemples.

« Autrefois, même le futur se portait mieux, a déclaré un jour l'humoriste allemand Karl Valentin », poursuit Matthias Hartwich, président du SEV. « La répartition de la richesse est aujourd'hui plus inégale qu'elle l'était il y a cent ans ». De nouveaux conflits du travail menacent, pour lesquels le SEV se doit d'être bien armé. Matthias Hartwich lance cet appel : « Veillons tous ensemble à ce que le futur se porte bientôt de nouveau mieux. »

Aroldo Cambi, administrateur des finances du SEV, évoque la crise que connaît le 2^e pilier de la prévoyance professionnelle. « Nous assistons à une érosion rampante des prestations versées par les caisses de pensions. Les taux de conversion sont réduits, les risques sont répercutés sur les assurés ». Ici aussi, le SEV se bat en première ligne pour de meilleures prestations. Récemment, au Tessin, il a combattu les pratiques abusives dans la caisse de pensions au sein de la Société de navigation du lac de Lugano.

Conducteurs de bus très exposés

Hanny Weissmüller s'exprime publiquement pour la dernière fois en qualité de vice-présidente du comité du SEV. Elle quitte en effet sa fonction. Elle souhaite la bienvenue aux trois conférencières qui vont s'exprimer sur le thème de la protection de la santé, avec pour mot d'ordre : « La santé n'est pas juste un gadget. »

Irina Guseva Canu, professeure à Unisanté, à Lausanne, est responsable de l'étude récente TRAPHEAC portant sur la santé de la branche bus. Elle en donne un aperçu qui montre que plus de la moitié des 748 conductrices et conducteurs de bus interrogés souffre de douleurs articulaires. Un quart des personnes sondées souffre d'un stress intense à son poste de travail, dont la moitié affiche un risque élevé de burn-out. Les résultats détaillés de cette étude seront publiés ces prochains mois. Dès le 18 juin, tous les conducteurs et conductrices qui ont déjà répondu



À l'unanimité, les délégués ont approuvé une campagne pour une meilleure protection de la santé.

à l'étude vont recevoir une invitation par mail pour participer à la suite. « Je suis ravie de vous soutenir dans votre travail syndical par notre approche scientifique », a conclu Irina Guseva Canu.

Christa Hostettler, directrice de l'Office fédéral des transports (OFT), accorde aussi beaucoup d'importance à la santé du personnel des transports. Elle annonce que la table ronde, réclamée depuis longtemps par le SEV, portant sur la violence dans les TP, aura lieu cet été. Y participeront, outre le SEV et l'OFT, des représentant·es d'autres autorités, d'entreprises de transport et de diverses organisations. Elle aborde ensuite le thème du prolongement de la durée des tours de service. Il devrait être possible, mais seulement si le personnel est associé au processus. « Il importe de trouver un bon équilibre entre la protection de la santé et la faisabilité fonctionnelle. Nous ne souhaitons pas que les cas exceptionnels deviennent la norme », a-t-elle déclaré.

Protection de la santé : droit fondamental

Pour Ursula Kulke, de l'organisation internationale du travail (OIT), agence de l'ONU, « la protection du personnel sur les lieux de travail n'est pas un privilège, c'est un droit fondamental ». Et d'évoquer deux conventions de l'OIT qui engagent les employeurs et les États à prendre des mesures de protection concrètes et à prévenir de manière directe les accidents à la place de travail. La Suisse dispose certes d'une protection de la santé relativement bonne, mais elle n'a pas

ratifié ces deux conventions.

C'est à Pablo Guarino, vice-président du SEV, qu'il revient de conclure ce thème de la santé. « Grâce à l'étude TRAPHEAC, il est désormais scientifiquement prouvé que la situation du personnel est très tendue. On ne pourra plus dire qu'on ne savait pas », résume-t-il. Les responsables dans les entreprises, mais également les autorités, doivent prendre des mesures pour améliorer la protection de la santé du personnel. « Les problèmes de santé ne relèvent pas de problèmes individuels, ils relèvent d'une organisation correcte du travail ». Les délégués décident alors à l'unanimité que le SEV doit lancer une campagne pour une meilleure protection de la santé.

Pour terminer, les délégués ont examiné plusieurs requêtes. Ils se sont prononcés sans exception en faveur des recommandations émanant du comité du SEV. Parmi les décisions, on mentionnera notamment que les membres du SEV pourront désormais faire partie de la commission jeunesse jusqu'à 35 ans (au lieu de 30) et que l'usage de l'IA continuera d'être autorisé dans la communication. Ils se sont montrés favorables à ce que le SEV opère un « durcissement des démarches » lors des négociations avec les employeurs. Par ailleurs, ils soutiennent la grande grève nationale féministe du 14 juin 2027.

Michel Roth, de la LPV, remplace au sein de la commission de gestion Philippe Schibli, désormais engagé comme secrétaire syndical au SEV.

+

Le peuple suisse a **rejeté l'initiative du chaos** de l'UDC. 55 % se sont prononcés contre la limitation de la population résidente permanente de la Suisse à 10 millions. Les syndicats saluent ce résultat, mais exigent des mesures politiques concrètes en faveur de la population : salaires plus élevés, meilleure protection des salarié·es âgés, soutien à la recherche d'emploi, allègement de la charge de travail dans le secteur des soins et protection salariale forte dans le cadre des accords bilatéraux.

-

CFF Infrastructure doit économiser 130 millions de francs en 2027-2028 afin que les fonds alloués par la Confédération pour la période 2025-2028 suffisent. Il est notamment prévu de réduire les effectifs de 2 % dans tous les domaines, « principalement par le biais de la rotation naturelle du personnel », et de diminuer les travaux d'entretien. Le SEV demande qu'aucun poste ne soit supprimé dans la production, où le personnel est déjà sous pression en raison du manque de main-d'œuvre qualifiée.



SUSANNE OEHLER répond

Unir nos forces pour une participation efficace

Les élections complémentaires de 2026 aux commissions du personnel (CoPe) des CFF sont terminées. En tant que responsable de la coordination des élections au sein du SEV, es-tu satisfait·e du résultat (voir page 8) ?

Nous pouvons nous réjouir d'un résultat positif pour nos membres SEV. Ce résultat témoigne de la confiance accordée à nos candidat·es et au travail du SEV.

Dans le même temps, on a constaté sur certains sites que la participation était plutôt faible. C'est dommage, car une forte participation aux élections des commissions du personnel renforce également la voix du personnel. Pour l'avenir, nous souhaitons donc que davantage de collègues exercent leur droit de vote et soutiennent activement nos candidat·es du SEV. Je remercie toutes les personnes élues, tous les candidats et toutes celles et ceux qui, en coulisses, ont mobilisé, convaincu et soutenu. Je remercie égale-

ment tous les membres qui ont voté et ainsi contribué à ce succès. Un tel résultat ne tombe pas du ciel – c'est le fruit de l'engagement, de la solidarité et de la présence syndicale.

Après les élections, le travail important commence désormais au sein des commissions du personnel. Une chose est claire : le travail syndical et la participation au sein de l'entreprise se complètent. Le SEV reste aux côtés des membres élus des commissions du personnel, les soutient dans leur rôle et s'engage avec eux pour de bonnes conditions de travail, une véritable participation et une voix forte pour les collaboratrices et collaborateurs aux CFF. Ce résultat est à la fois une motivation et une mission. Nous restons sur le coup : ensemble, solidaires et efficaces.

Susanne Oehler est secrétaire syndicale et, entre autres, responsable pour le SEV de la coordination des élections dans la CoPe CFF. Des questions à son attention ou à adresser au SEV ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

ANGLE DROIT

Conséquences d'un licenciement sur la caisse de pensions ?



Service juridique du SEV

En signant un contrat de travail, on adhère à la caisse de pensions à laquelle est affilié l'employeur. Sans contrat de travail, il n'y a donc pas de caisse de pensions. Et si un licenciement est prononcé quelques années avant l'âge de référence de la retraite, la personne licenciée ne bénéficiera pas d'une rente de la caisse de pensions. Ceci est la dure réalité.

Dans tous les cas, lors d'une résiliation des rapports de service le capital de la personne concernée est transféré dans un compte bloqué, ou directement dans la caisse de pensions du nouvel employeur. Peu importe qui a prononcé la résiliation et pour quelle raison. L'argent n'est donc pas perdu, il est simplement déposé dans une banque, sur un compte au nom de la personne concernée.

Si un licenciement est prononcé quelques années avant la retraite, les conséquences seront beaucoup

plus dures pour la personne touchée par rapport à quelqu'un de plus jeune. En effet, il lui sera plus difficile de retrouver un emploi, voire impossible, et cela supprimera toute chance de toucher une rente d'une caisse de pensions une fois à la retraite. Le politique a réagi face à ce problème et maintenant, toute employé-e de 58 ans révolus visé-e par un licenciement a au moins la possibilité de rester deux ans dans la caisse de pensions de l'employeur qui a prononcé le licenciement. Il est bien sûr possible de s'inscrire simultanément à l'ORP ou de choisir volontairement de prendre une retraite anticipée dès 58 ans.

Il y a cependant une condition pour pouvoir rester dans la caisse de pensions : le licenciement doit être prononcé par l'employeur. Le vœu de rester dans la caisse de pensions doit en outre être communiqué à l'employeur et surtout à la caisse de pensions suffisamment tôt, soit au cours du délai de résiliation.

On peut envisager deux possibilités dans un tel cas de figure :

- Cotiser seulement pour le risque d'invalidité et de décès et

conserver ainsi le capital au niveau atteint à la date de résiliation. Cela donne droit à une rente, comme lors d'une retraite anticipée.

- Continuer à verser les cotisations dans le capital vieillesse afin de bénéficier d'une rente plus élevée.

Étant donné que chaque caisse de pensions dispose de son propre règlement, il est recommandé de demander directement à sa caisse de pensions les conditions individuelles ou tout autre renseignement.

Il est cependant important dans tous les cas de communiquer rapidement à l'employeur et à la caisse de pensions la volonté de rester dans la caisse. Sinon, après le dernier jour de travail, la sortie de la caisse de pensions se fait automatiquement.

Une résiliation des rapports de service n'est jamais une partie de plaisir, d'autant plus si elle est prononcée par l'employeur. Mais au moins, en ce qui concerne la caisse de pensions, il est possible d'en atténuer les conséquences et de recevoir malgré tout une rente.

vités. Le personnel propose par exemple la création d'équipes chargées de contrôles techniques et acoustiques des trains de marchandises entrant en Suisse via Chiasso et Luino, afin de renforcer la sécurité ferroviaire.

Cette mobilisation intervient alors que les CFF viennent de célébrer les dix ans du tunnel de base du Gothard, symbole du transfert modal alpin. Pour le personnel et le SEV, il existe pourtant un paradoxe évident entre la mise en avant des succès d'AlpTransit et le désengagement progressif dans le fret ferroviaire, alors même que cette infrastructure avait précisément été conçue pour renforcer le transport des marchandises par rail.

Le syndicat rappelle aussi que le transfert du trafic de la route vers le rail correspond à une volonté politique et populaire régulièrement confirmée en Suisse. Or, selon le SEV, la réduction des prestations et la hausse des prix fragilisent aujourd'hui CFF Cargo.

La remise de la résolution a enfin permis au SEV de souligner l'urgence d'une meilleure coopération entre CFF Cargo et CFF Cargo International, alors qu'il existe simultanément un surplus de mécaniciens dans une entité au Tessin et une pénurie dans l'autre.

personnel et préserver les savoir-faire stratégiques. Les employés demandent notamment l'égalité de traitement pour toutes les personnes concernées, ainsi que le prêt temporaire des collaborateurs en sureffectif vers d'autres divisions du groupe CFF - Voyageurs, Infrastructure, CFF Cargo International ou TILO - tout en maintenant leur poste au Tessin, avec un droit au retour dans un délai de trois ans.

Le personnel réclame aussi des garanties salariales et sociales pour les travailleurs acceptant une mutation volontaire, des compensations adaptées en cas de changement de lieu de travail, ainsi que des modèles spécifiques de temps partiel et des mesures favorisant les retraites anticipées.

Parmi les pistes avancées figure le développement de nouvelles acti-

CFF CARGO TESSIN

Les revendications du personnel à la direction

Veronica Galster. Le personnel tessinois de CFF Cargo hausse le ton face aux nouvelles annonces de suppressions de postes et de réductions d'activités. Réuni le 25 mai à Mendrisio à l'initiative du SEV, le personnel a adopté à l'unanimité une résolution remise le 2 juin à la direction des CFF à Berne (photo). Soutenue par la présidence du syndicat, cette démarche marque une nouvelle étape dans la mobilisation contre une stratégie jugée à courte vue pour l'avenir du fret ferroviaire.

Dans leur texte, les salarié-es dénoncent une politique qui affaiblit progressivement CFF Cargo au lieu de valoriser les compétences internes. Selon eux, les restructurations menacent les emplois et la qualité du service.

La résolution présente plusieurs revendications afin de protéger le



Une délégation du SEV remet une résolution à Adi Bucher (chef du personnel des CFF).

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES USS

Pas touche aux salaires



Katrin Leuenberger et Sheila Belometti obtiennent leur brevet fédéral.

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

Si le Parlement venait à remettre en cause les salaires minimums obtenus de haute lutte par la voie démocratique, les syndicats lanceraient un référendum. C'est ce qu'ont décidé les délégué-es de l'Union syndicale suisse le 5 juin dernier à l'unanimité. Ils ont en outre signalé clairement leur intention d'entamer de manière offensive la ronde salariale cet automne. Deux secrétaires syndicales du SEV ont reçu leur brevet fédéral. Le travail de Katrin Leuenberger a reçu une distinction.

« Dans le secteur aérien, de nombreuses et nombreux collègues travaillent dans des conditions très difficiles pour un salaire modeste. Il est inacceptable que le Parlement veuille aujourd'hui remettre en question le droit au salaire minimum », a déclaré Sandrine Nikolic-Fuss, présidente du syndicat du personnel de cabine Kapers. Le projet des employeurs et des partis bourgeois est effronté et translucide : à l'avenir, les branches soumises à des CCT de force obligatoire seront autorisées à verser des salaires minimums inférieurs à ceux décidés par le peuple, dès lors qu'une CCT prévoit un salaire minimal inférieur (voir p. 11). Les catégories spécialement touchées seraient, mis à part le personnel de cabine, également les serveuruses, les coiffeur-es, les boulangère-s, les boucher-es. Toutes ces personnes ont aujourd'hui déjà de la peine à joindre les deux bouts. « Les partis bourgeois portent atteinte à la démocratie directe par cette manière de procéder qui torpille la volonté du peuple exprimée démocratiquement », a affirmé le président de l'USS Pierre-Yves Maillard. Les délégué-es de l'USS ont décidé à l'unanimité de saisir le référendum si le Parlement devait accepter le projet contre les salaires minimums durant la session d'été.

Indépendamment de cette attaque politique envers les salaires,

ces derniers restent sous pression. À l'automne le renchérissement se montera à 1%, voire 1,5%. Ainsi l'augmentation de 1% issue de la dernière ronde salariale sera déjà engloutie. Pour beaucoup de salarié-es il n'y a pas eu de progression salariale depuis 2016 malgré l'essor économique. C'est pourquoi les délégué-es de l'USS ont exigé, en vue de la prochaine ronde salariale, une augmentation réelle des salaires. Ils appellent à une position offensive.

Le président SEV Matthias Hartwich l'a dit clairement dans sa brève intervention : « Il ne suffit pas de présenter des revendications visant à conserver ce qui a été obtenu. Nous devons nous montrer plus forts afin de progresser. Nous devons dire à tou-tes les collègues qui ne sont pas encore syndiqué-es : ce sont celles et ceux qui sont dans le syndicat qui renforcent notre mouvement, c'est pourquoi il est temps de devenir membre ! »

Les délégué-es de l'USS ont lancé un appel au Parlement fédéral par le biais de résolutions visant à améliorer la situation des travailleuses. Ils réitèrent leur revendication de 8 semaines de vacances pendant l'apprentissage. Et ils appellent le Parlement fédéral à mettre en œuvre correctement l'initiative sur les soins. Outre les mesures proposées par le Conseil fédéral (obligation de négocier des CCT, réduction de la durée maximale du travail, etc.), des directives contraignantes sont nécessaires pour garantir un effectif adapté aux besoins et un financement public substantiel.

À la fin de l'assemblée, six secrétaires syndicales ont reçu le brevet fédéral. Parmi elles les deux secrétaires syndicales SEV Katrin Leuenberger et Sheila Belometti. Katrin Leuenberger a reçu en sus le prix pour le travail de fin d'études le plus original, qui s'intitule « Droits d'accès et d'information des syndicats en Suisse à l'exemple du SEV ». Dans son discours qui leur rend hommage, Rebekka Wyler, secrétaire générale SSP, a souligné à quel point ces travaux sont utiles pour l'action syndicale au quotidien.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES AS

Notre réseau s'agrandit



Andreas Lüdin préside AS depuis l'été dernier et dresse le bilan d'une bonne année.

Michael Spahr. La sous-fédération Administration et Services (AS) a tenu son assemblée des délégué·es semestrielle à l'hôtel Olten. Le président de l'AD Patrick Bellon a dirigé cette assemblée qui s'est déroulée le 21 mai.

Dans le courant de l'été 2025, Andreas Lüdin a repris la présidence de la sous-fédération AS. « Nous sommes très satisfaits de ton travail en tant que président », a relevé Patrick Bellon. Durant ces derniers mois, beaucoup de nouveaux membres se sont affiliés à notre sous-fédération. La numérisation, qui est un thème central pour le nouveau président, progresse. Au mois de mars, pour la première fois, une assemblée de section s'est déroulée en « hybride » comme projet pilote. Ceci toutefois uniquement pour certains membres. La qualité n'a pas posé de problème et, à l'avenir, cette technique sera à nouveau appliquée. Par ailleurs, pour la première fois cette année le rapport annuel sera uniquement sous forme numérique.

« En ce moment, nous mettons tout en œuvre pour développer notre réseau de personnes de confiance. Il est primordial que nous soyons visibles partout, avec un interlocuteur disponible pour les questions syndicales. Toute personne intéressée est la bienvenue et est priée de s'annoncer auprès de moi », affirme Andreas Lüdin.

« C'est grâce à notre présence dans la surface que nous avons pu persuader de nouveaux collègues à s'affilier au SEV », confirme Andrea

Pace, responsable du recrutement chez AS. Les comptes annuels, présentés par Viviane Mumenthaler, prouvent également que la sous-fédération AS est prospère. Au lieu du déficit qui avait été prévu dans le budget, AS a réalisé un léger bénéfice en 2025. Les comptes sont acceptés à l'unanimité.

À mentionner encore quelques changements chez AS. Lana Klauenbösch représente dorénavant AS dans la commission de jeunesse. Le comité SEV avait besoin d'une nouvelle membre remplaçant et a procédé à son élection. Marie-Jo Juillet, présidente AS Ouest, succède à Mani Schafer, qui part à la retraite. Elle est élue à l'unanimité.

Sur le plan régional également, il s'est passé pas mal de choses dans les sections. Dans la section AS Berne, Mani Schafer a trouvé un successeur comme président de section en la personne de Hanspeter Roos. De nouveaux membres se sont également engagés au sein des comités des autres sections. « Il est particulièrement réjouissant de constater que de plus en plus de jeunes veulent s'engager chez nous », raconte Marie-Jo Juillet.

Les défis sont énormes. Divers projets des CFF poussent le syndicat – et notamment AS – à rester critiques, éventuellement à intervenir. De même, le démantèlement qui est prévu chez CFF Cargo est particulièrement pesant pour AS. Il est donc d'autant plus important qu'AS dispose actuellement des ressources nécessaires pour y faire face.

Renato Barnetta. Sans micro, mais d'une voix claire et parfaitement audible, Kurt Egloff a présidé, le 19 mai à Sargans, la 111^e assemblée des délégués. 37 électeurs se sont retrouvés à l'hôtel de la Poste pour statuer sur les principales affaires de la sous-fédération des pensionné·es.

L'assemblée des délégué·es du SEV se déroule les années où il n'y a pas de congrès. Le nombre de mandats des sous-fédérations dépend du nombre de membres qui paient le plein tarif. À l'heure actuelle, la sous-fédération des pensionné·es (PV) dispose de 18 mandats, occupés par les diverses sections. Les délégués sont élus chaque année par les assemblées des sections.

Une modification des compétences était au centre des discussions : elle prévoyait qu'à l'avenir le comité central définirait uniquement le nombre de délégués, tandis que les sections décideraient de leur nomination en toute autonomie. Cette proposition a donné lieu à des débats nourris.

Président central, Roland Schwager a expliqué ce projet de modification de manière à la fois pragmatique et diplomatique, tout en insistant sur le fait qu'à son avis il s'agissait là d'une modification plutôt mineure.

La majorité des délégué·es a néan-

moins rejeté la modification. Dès lors, le règlement actuel reste inchangé. Mais la formulation du paragraphe concerné est appelée à être revue lors de l'assemblée de cet automne.

Fonds de retraite

Marc Derungs, vice-président, a résumé la situation des caisses de pensions : « Elles se portent bien ». Mais le moment est venu de tenir compte du renchérissement de manière appropriée et de l'inscrire dans la loi. À son avis, des mesures d'ordre politique s'imposent, afin que les ressources disponibles profitent aux retraité·es et non en premier lieu aux administrations qui gèrent les caisses de pensions. Marc Derungs a abordé d'autres questions financières encore sans réponse, qui concernent directement les personnes âgées – par exemple, la mise en œuvre de la 13^e rente AVS.

L'augmentation interminable des primes de l'assurance maladie préoccupe énormément les retraités. Certes, la commission des retraités s'est emparée du sujet, mais face à la progression effrénée des coûts, une certaine impuissance s'est installée.

« Sur le plan politique, on se renvoie réciproquement la patate chaude, et rien ne bouge », a critiqué Marc

ont été acceptées par une grande majorité des membres SEV concernés chez Cleaning, à la manœuvre et dans l'assistance clientèle ainsi que parmi le personnel des locs. Maintenant, on aborde les BAR qui touchent beaucoup de membres TS : celles des domaines de l'entretien du matériel roulant du trafic voyageurs des CFF (PP-UHR) qui concernent le personnel des ateliers et des centres d'entretien. Depuis le lancement du 20 avril, les délégations de négociation se sont déjà retrouvées à deux reprises et ont débuté le processus de négociations. Outre Sandro Kälin et René Zürcher, la délégation chargée des négociations se compose de trois délégués du TS (Christoph Geissbühler, Sylvian Sahli et Tino Rogowski) qui travaillent dans les ateliers ou les installations de service.

À part les BAR, d'autres thèmes préoccupent aussi les délégué·es TS. Le déménagement d'une partie des ateliers d'Yverdon à Yvonand est en cours et, pour l'instant, il semble que la situation soit supportable pour les personnes concernées. Actuellement, TS est fâchée contre l'Office fédéral des transports à cause des tests acoustiques sur les trains de marchandises : bien que l'OFT souhaite multiplier ces contrôles, il a pour l'instant suspendu la mise en œuvre d'une directive à cet effet pour des raisons juridiques.

Les délégué·es ont élu de nouveaux membres : Myriam Bänninger (membre remplaçant CG), Ludovic Morel (migration), Raganulan Sureshkumar et Hakan Karademir (jeunesse), Vincent Niklaus et Merlin Künzi (conférence CCT CFF), Marco Barberio (délégué remplaçant Conf' CCT CFF), et Florian Schröder (délégué remplaçant Conf' CCT CFF Cargo). Ils sont tous élus à l'unanimité.



Solides et soudés : les délégués du TS à l'Hôtel d'Olten.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES DE LA PV

Caisses de pensions : le moment de compenser le renchérissement

La 111^e assemblée des délégué·es à Sargans, au moment du vote.

Derungs. Et d'ajouter que le projet de relèvement de la franchise pénalisera à nouveau financièrement les personnes les plus fragiles.

Bilatérales au centre des débats

L'assemblée des délégué·es s'est achevée sur un sujet d'actualité : les relations entre la Suisse et l'UE. Simon Burgunder, coordinateur politique au SEV, était le conférencier invité. Il a démontré l'importance des accords bilatéraux pour la Suisse.

Du point de vue du SEV, l'accord sur les transports terrestres joue tout particulièrement un rôle crucial, car il concerne toutes les personnes employées dans le secteur des transports. Le SEV estime que les résultats issus des négociations constituent des compromis valables, qui protègent aussi bien les transports publics suisses que les conditions de travail et les conditions salariales existantes.

Au terme de l'assemblée, il est resté suffisamment de temps aux participant·es pour débattre et échanger des avis personnels. Pour la vie d'une association, le dialogue est primordial, a conclu Roland Schwager, président central. La pause de midi lui a donné raison, puisqu'elle a duré un peu plus longtemps que prévu.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES ZPV

Personnel de train sous pression

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le personnel des trains exerce un métier difficile qui requiert de ses supérieurs confiance et soutien, et non davantage de contrôle et de pression. Tel est le message adressé le 10 juin à Langnau par l'AD de la sous-fédération du personnel des trains (ZPV) à Lea Meyer, directrice de l'accompagnement clientèle et du nettoyage dans le transport des voyageurs aux CFF. L'intéressée y a prêté une oreille attentive.

La pression s'exerce sur le personnel des trains lorsque les voyageurs veulent se rendre en 1^{re} classe parce qu'il n'y a plus de place en 2^e classe. Ou au Gotthard lorsque des voyageurs doivent rester sur le quai parce que le train est bondé, ce qui peut aussi arriver aux Chemins de fer rhétiques (RhB). En décembre, la police et les pompiers ont même dû intervenir à Tirano pour contenir des centaines de touristes qui voulaient se rendre à St-Moritz. Depuis, les RhB ont mis en place un concept de sas de sécurité, engagé davantage d'assistant-es clientèle et prévu plus de rames d'appoint. Cela a détendu la situation, a expliqué Thomas Weibel, coordinateur ZPV aux RhB.

Les accompagnant-es des trains ont davantage d'informations à lire. Quant aux trottinettes, à côté des vélos, elles constituent un véritable problème dans le transport des pendulaires, car jusqu'ici, on peut les emporter gratuitement. Dans les trains de la banlieue genevoise, elles occupent parfois l'intégralité des vestibules, à tel point qu'il n'est plus possible de monter dans la voiture ou d'en descendre en toute sécurité, raconte un collègue. « Quand on voit comment les bagages et les véhicules obstruent les issues de secours, on a parfois l'impression que les événements de Crans-Montana ne se sont jamais déroulés. En Suisse, les consignes de sécurité sont contrôlées par les autorités de surveillance avec beaucoup plus de laxisme qu'en Allemagne, où les entreprises de transport sont sanctionnées en cas de manquement », a déclaré **Ralph Kessler**, président central. En 40 ans, il n'a jamais assisté à l'arrêt complet d'une ligne principale le jour de Pentecôte, comme ça a été le cas entre Rapperswil et Lenzburg. « C'est à se demander si les planificateurs sont au courant du nombre de voyageurs véhiculés lors d'une telle journée », poursuit Kessler, déplorant l'augmentation de la violence contre le personnel des trains dans les TP.

En clair : le personnel des trains souhaiterait des règles plus claires concernant les vélos et les trottinettes, des règles faciles à appliquer. **Lea Meyer**, directrice de l'accompagnement clientèle et du nettoyage, le souhaiterait aussi, mais elle n'est pas en mesure de les mettre en place à elle seule. Est-ce parce que les CFF veulent avant tout une clientèle satisfaite et disposée à continuer de les financer par le biais des billets et des impôts ? En tout cas, précise-t-elle, on ne peut pas tout réglementer

jusque dans le moindre détail. Il faut aussi un minimum de bon sens et, sur ce point, les accompagnant-es des trains peuvent compter sur le soutien inconditionnel de la direction. Mais elle s'attend à une application systématique et équitable des règles en vigueur dans les trains. Il sera toujours possible de se montrer conciliant ensuite par le biais du centre de services.

Lea Meyer définit le rôle de l'assistant-e clientèle comme celui d'une « hôtesse » ou d'un « hôte » dans le train, « comme dans l'hôtellerie ». Personne ne la contredit. « Mais le bien-être du personnel est aussi important », rétorque un collègue. Tous les employés ne font pas confiance à leurs supérieurs. Ainsi, beaucoup se montrent méfiants vis-à-vis du projet pilote en cours pour l'évaluation des formulaires dressés pour « Voyage sans titre de transport valable » et des billets vendus dans le train sur les terminaux de vente du personnel des trains. « Nous n'avons pas besoin de plus de contrôle et de pression venant d'en haut ; aujourd'hui nous avons besoin de tranquillité et de soutien », affirme Massimo Brigatti, vice-président central. « Nous sommes certes des hôteliers ferroviaires. Mais nous sommes bien seuls lorsque nous devons aller au boulot à quatre heures du matin, à Noël. « Cette statistique ne vise pas tel ou tel collaborateur en particulier, elle a pour objectif la transparence dans les chiffres. Vous faites très bien votre travail, nous vous faisons confiance », répond Lea Meyer. « Oui, mais les chiffres ne doivent pas servir abusivement de benchmark pour faire de la discrimination entre les collègues », insiste un participant.

Lea Meyer reconnaît que les accompagnant-es des trains « ont dû relever de nombreux nouveaux défis » ces derniers temps. Elle se fait du souci au sujet du nombre croissant de congés maladie. L'accord signé le 28 mai sur le double accompagnement contribuera à prévenir la violence. « Nous souhaitons que vous soyez toujours deux à effectuer votre service le soir à partir de 22 h et, dans certains trains critiques, aussi en journée. Mais nous n'y parviendrons pas toujours », a-t-elle poursuivi. Elle se déclare favorable aux caméras vidéo dans les trains et au port (facultatif) de vidéocams. Hélas, elles ne sont autorisées par la loi que dans les forces de police, raison pour laquelle le personnel des trains en est encore dépourvu. Elle en profite pour adresser à l'assemblée ses remerciements pour le oui à la nouvelle CCT et compte sur sa compréhension si certaines nouveautés requièrent encore un certain rodage, comme les saisies des vacances et les rotations.

René Zürcher, secrétaire syndical au SEV, fait notamment savoir qu'à partir de cet été, il est prévu d'accroître la présence de la police des transports en Valais, puis de créer plus tard une base dans le canton. Concernant la non-accessibilité durant le temps libre, la direction de la ZPV renvoie à la CCT CFF, qui précise très clairement ce droit. Quant aux comptes 2025 de la ZPV, ils bouclent avec un excédent qui sera mis de côté pour financer le 150^e anniversaire de la ZPV en 2035.



MARKUS FISCHER

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES RPV

Des questions sur «G-ensis»



MARKUS FISCHER

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le 26 mai, les délégué-es de la sous-fédération du personnel de la manœuvre (RPV) du SEV se sont réunies à l'hôtel Bern à Berne. Le point principal à l'ordre du jour était la réorganisation du trafic par wagons complets isolés (TWCI) en cours, présentée par le chef Production CFF Cargo, Peter Luginbühl. Il a dû répondre à de nombreuses questions critiques.

Peter Luginbühl a expliqué les raisons et mesures de la **tranche 6 du programme de réorganisation «G-ensis»** : la Confédération soutient le TWCI pendant huit ans sur le plan financier et attend des CFF qu'ils l'exploitent ensuite de manière rentable. Afin d'atteindre cet objectif (totalement irréaliste du point de vue du SEV), CFF Cargo augmente les prix pour la clientèle en moyenne de 20 % et réduit les coûts de production grâce à des adaptations du modèle de production, avec des économies au niveau du personnel et du matériel roulant. De plus, le matériel roulant obsolète doit être remplacé par un plus petit nombre de locs et de wagons plus modernes qui nécessiteront moins d'entretien, aussi parce qu'il y aura moins de types de véhicules. L'optimisation de la production signifie qu'environ 50 des actuels 280 points de desserte ne seront plus utilisés parce qu'ils ne sont pas rentables, ou bien alors seulement si des trains complets sont commandés. « Ainsi nous pourrions, dans un avenir proche, transporter autant de marchandises que maintenant », espère Luginbühl de manière optimiste. Et d'ajouter : « il sera possible de transporter de manière beaucoup plus rentable grâce au fait de charger complètement les trains. » Les transports devront être mis ensemble afin de déplacer moins de trains et de réduire les courses de manœuvre. Ainsi on aura besoin de 33 % de locomotives de ligne en moins, de 16 % de locomotives de manœuvre en moins, de 21 % de personnel des locs en moins et de 29 % de personnel de manœuvre en moins. Cargo va aussi fermer des sites : pour le personnel des locs Brigue, Buchs SG et Chiasso, pour le personnel de manœuvre Delémont, Fribourg, Martigny, Payerne, Rothenburg, Thoune, Wil et Yverdon ; 200 collaborateur-trices sont touchés par ces changements : 130 en Suisse allemande, 40 au Tessin et 30 en Suisse romande. Trois quarts d'entre eux doivent changer de lieu de service. Pour les autres, il y aura des changements de fonction, des départs à la retraite et des « entrées isolées dans le Centre du marché du travail, les licenciements seront l'exception » (selon la CCT, il n'est pas possible de licencier du personnel pour des raisons économiques dès quatre ans d'engagement).

Étant donné qu'il va y avoir beaucoup de départs à la retraite, le moment est bien choisi pour cette réorganisation car il est ainsi possible de l'appliquer de manière socialement supportable, a souligné Peter Luginbühl. Malgré les suppressions de postes, CFF Cargo devra former dans les années à venir 400 nouveaux employé-es. D'ici la fin juin, les chef-fes

de team informeront non seulement les 200 personnes directement concernées par la réorganisation, mais l'ensemble des 1300 collaborateurs-trices de Cargo-Production.

Beaucoup de questions critiques ont été posées à la suite de cet exposé, auxquelles l'invité n'a souvent pas pu répondre de manière satisfaisante. Par exemple concernant le remplacement des chef-fes de team par des centres de compétences ou les restructurations en cours de planification. Est-ce que la réduction des sites Cargo ne signifiera pas pour la clientèle des trajets plus longs ? Est-ce que les changements de lieux de service seront supportables pour les personnes touchées ? Par exemple, pour un collègue de 61 ans qui n'a pas de voiture, qui devra dormir sur place avant le service du matin et après le service du soir si le répartiteur ne fait pas attention à lui. Ou comment CFF Cargo veut motiver les personnes concernées à rester dans l'entreprise ? Quelles conséquences y aura-t-il en cas de non-atteinte de l'autonomie financière ?

On a aussi évoqué le projet du groupe CFF sur la conversion des descriptions de postes actuelles en **descriptions de fonctions «génériques»** (peuvent être identiques dans divers domaines p.ex. pour les planificateurs de ressources). Durant les derniers mois, les CFF ont élaboré de nouvelles descriptions des fonctions pour le personnel de la manœuvre, et le trafic voyageurs les leur soumet désormais pour signature dans un avenant au contrat de travail. Beaucoup de collègues sont désécurisés, car ils n'ont jusqu'ici pas reçu beaucoup d'informations sur le projet, voire pas du tout. Cependant il n'y a pas lieu de s'inquiéter, car mis à part le nom de la fonction, rien ne change : le cahier des charges, le niveau d'exigences, le salaire et le lieu de service restent inchangés.

Les délégué-es ont accepté à l'unanimité les **comptes 2025** ainsi que le **budget 2027** et ont remercié par un applaudissement le caissier Heinz Schneider pour son travail. En 2025, la RPV affiche un déficit de 1919 francs avec un effectif des membres estimé à 1200 personnes. Ce déficit peut être absorbé sans problème par la fortune de la sous-fédération. En réalité, l'effectif des membres est descendu de 1160 membres à fin 2024 à 1118 membres à fin 2025, malgré 74 nouveaux membres recrutés. À fin avril 2026, nous avons encore 1093 membres malgré 18 nouvelles adhésions. Notre taux d'organisation reste cependant élevé. La raison de cette baisse de l'effectif est que beaucoup de départs à la retraite ne sont pas remplacés par de nouveaux employés au vu des réductions de postes chez CFF Cargo. C'est pourquoi le budget 2027 de la RPV se base sur seulement 1000 membres et le déficit prévu est plus élevé. Il reste cependant gérable sans prévoir une augmentation de la cotisation. Le président central Danilo Tonina veut mettre en discussion lors de la prochaine conférence des présidents l'avenir de la RPV dès 2028 : faut-il que des sections fusionnent ? Ou alors la RPV avec une autre sous-fédération ?

Il y a eu aussi des **élections**, comme celle de Dace Handke à la commission femmes pour la RPV et de Karim Habraoui comme représentant de la Suisse romande dans le CC RPV.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES BAU

Une sous-fédération forte et sûre d'elle

Chantal Fischer
zeitung@sev-online.ch

La 27^e assemblée des délégué·es (AD) de la sous-fédération des travaux BAU a clairement fait savoir que le SEV devait relever les défis du futur en s'appuyant sur une base solide. 50 délégués, membres et invités se sont retrouvés dans l'ancien dépôt des trams de Berne pour débattre sur les infrastructures des CFF, les négociations de la CCT et l'évolution du nombre de membres.

Jan Weber, président central, a tiré le bilan des mesures salariales 2026. Ce sont surtout les jeunes collègues en pleine ascension qui en ont profité, ce qui est positif en soi, même si cette fois les salarié·es situés au maximum d'une échelle salariale sont restés les mains vides. «Pour les prochaines négociations, et au vu de la hausse du renchérissement, le principal objectif sera à nouveau d'obtenir une augmentation générale pour tous», a-t-il souligné.

Dans la perspective des futures négociations sur la CCT avec les CFF, Jan Weber met d'ores et déjà le SEV en garde : les discussions seront exigeantes. «Nous comptons sur vous pour gagner en force et élargir notre capacité de mobilisation», a-t-il poursuivi, insistant sur l'importance d'une présence sur les sites. Avec des personnes

de confiance qui affichent des informations ou des avis, il est possible de renforcer une visibilité sans grands frais. «Si vous êtes en mesure de nous soutenir, prenez contact avec moi ou avec le président de la section concernée».

Matthias Hartwich, président du SEV, renchérit et souligne l'importance d'un syndicat fort. «Les collègues du personnel des travaux assurent la maintenance du meilleur réseau ferroviaire au monde – par fortes chaleurs, sous la pluie, dans les tunnels. En tant que président du SEV et usager qui utilise tous les jours ce réseau ferroviaire, je vous remercie de votre engagement». Dans le même temps, la branche est sous pression : les conditions-cadres sur le plan politique, la situation dans le transport des marchandises et le rôle de la Suisse au sein de l'Europe demeurent préoccupants. «Mais plus nous serons nombreux, plus notre voix sera forte et plus nous serons un partenaire de poids dans les négociations!». À l'avenir, le SEV entend se concentrer encore davantage sur la sécurité au travail et la protection de la santé. «Quiconque assume une responsabilité a besoin de protection, de bonnes conditions d'embauche et d'un salaire correct», a précisé le président du SEV.

Michael Buletti, secrétaire syndical, apporte quelques informations sur les négociations relatives à la CCT des CFF et de CFF Cargo, en vigueur jusqu'à fin 2028. Depuis plus d'une année,



CHANTAL FISCHER

on négocie ponctuellement sur des facteurs déterminants pour le salaire et les indemnités.

Les CFF sont certes ouverts aux adaptations, mais n'entendent les mettre en place que si elles n'ont pas d'incidence sur les coûts. «Il s'agit là d'un avant-goût de ce que pourraient être les prochaines négociations sur la CCT», estime-t-il. Du côté du SEV, il faudra sans doute recourir à des mobilisations et à des actions.

Concernant les mécaniciens de locomotive B100 au sein de CFF I-VU, Michael Buletti tire un bilan positif : à partir de juillet 2026, la majeure partie d'entre eux a été classée au niveau de qualification supérieur G (jusqu'à présent : niveau F). Il s'agissait là d'une revendication formulée depuis des années par le SEV et qui a enfin pu se concrétiser. La notion d'équilibre du marché en vigueur jusqu'à aujourd'hui est donc remplacée, et le modèle de préretraite Valida persiste sans aucune restriction. Pour les mécaniciens de locomotive qui ne remplissent pas (encore) les critères prévus, l'équilibre du marché valable jusqu'à présent est intégré de manière fixe dans le salaire, donc garanti dans la durée. «Après des discussions qui ont duré des années, il s'agit là d'une bonne solution», estime le secrétaire syndical (*voir aussi le journal du SEV du 6/2026 et en ligne sur notre site*).

Philippe Schibli, jusqu'ici responsable du recrutement des membres au sein de la sous-féd-

ération BAU, et depuis juin, nouveau secrétaire syndical SEV pour la région Centre a honoré les cinq meilleurs recruteurs 2025 de la sous-fédération. L'année passée, le SEV BAU a pu acquérir de nombreux nouveaux membres. Malgré les départs, dans l'ensemble le nombre de membres a évolué de manière positive.

Dans l'après-midi, Christophe Beuret, vice-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) a notamment évoqué les défis imposés aux infrastructures ferroviaires. L'OFT réunit la surveillance, le financement et la planification : des rôles en partie contradictoires. Le plus grand défi à relever pour l'OFT réside dans les projets de construction à mener sans l'interruption de l'exploitation, un casse-tête que les collègues présents dans l'assemblée connaissent bien par leur propre expérience.

«En Suisse, chaque citoyen parcourt en moyenne 2466 km en train par année, ce qui requiert en permanence l'entretien du réseau», insiste-t-il. Cette maintenance a un prix. Vu les déficits de financement auxquels on s'attend, il faut prioriser les projets d'infrastructure, avec pour objectif d'obtenir l'utilité maximale pour la population. Le vice-directeur a ensuite répondu à quelques questions parfois critiques, puis l'AD de cette année a pris fin avec l'annonce de la date de la prochaine assemblée qui aura lieu le 9 juin 2027 dans l'ancien dépôt des trams de Berne.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ·ES LPV

Nouvelle coprésidence centrale

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

51 personnes ont assisté à l'assemblée des délégué·es (AD) de la LPV. On y a voté les propositions en vue de l'AD du SEV du lendemain, discuté de tours de service, de santé, de formation et d'action. Les élections ont été la partie centrale de l'assemblée avec une nouvelle coprésidence. Hanny Weissmüller, la sortante, laisse la place à deux jeunes bâlois motivés, Christoph Erker et Julius Erb (photo).

L'AD de LPV s'est tenue le 10 juin, au World Nature Forum de Naters en Valais en présence de 51 délégué·es, membres et invités dont 24 avaient le droit de vote. La partie protocolaire a été menée de main de maître par le président et la présidente du jour Reto Schalbetter et Sandra Neiger.

Bilan et perspectives

Dans son rapport annuel, la présidente sortante Hanny Weissmüller a dressé le bilan des actions menées en 2025. L'année a été marquée par une participation accrue aux décisions (groupes paritaires, votations) et par des avancées concrètes sur la transparence, la sécurité, le concept d'intervention 2.0 et la dimension des dépôts. Des interventions clés ont ciblé le travail décent à Genève (normes linguistiques, traduction). Pour 2026, la LPV fixe ses priorités : finaliser les BAR (Dispositions d'application régionales), structurer le travail transfrontalier, encadrer le temps partiel et la santé. L'objectif reste de maintenir une forte proximité professionnelle avec la base et d'assurer un cadre ergonomique et sécurisé.

Évolutions des commissions

La commission de la jeunesse a salué le renforcement de la présence des jeunes dans les syndicats. Face au vieillissement de ses effectifs, elle soumet une proposition pour élever l'âge limite de 30 à 35 ans afin d'assurer la relève. Du côté des commissions migration et femmes, les débats ont mis en avant la diversité, la formation face à l'automatisation, et la lutte contre les discriminations. Le rapport du groupe spécialisé A40-B100 a été écouté avec attention. Il y a notamment été fait mention de l'indemnité journalière de 19 francs lors d'un tour B obtenue par les B100, même si la lutte continue pour qu'ils soient considérés comme du personnel roulant par les CFF.

Les propositions de l'AD LPV à l'attention de celle du lendemain du SEV ont donné lieu à un débat intéressant sur la façon d'obtenir une augmentation des temps de pause minimaux et des interruptions de travail conformes à la santé et des temps calculés de façon trop série pour effectuer les relèves dans des gares de dépôt du personnel.

Passation de pouvoir

L'événement a été marqué par le départ de figures historiques de la LPV : Marjan Klatt, membre du comité central depuis 2003, salué pour ses 23 ans d'engagement pragmatique et sa maîtrise légendaire des négociations pour le personnel roulant. L'AD a aussi salué l'engagement de Jakob "Köbi" Zahner, au comité durant toutes ces années responsable du département BLS au comité. Après 6 ans à la tête de la sous-fédération, la présidente Hanny Weissmüller cède son mandat. Son leadership, sa maîtrise des langues et sa combativité face au vent contraire ont été salués, notam-

ment lors des récentes négociations BAR réussies. C'est elle qui a lancé l'idée de cours SEV pour mieux préparer les examens périodiques. Un succès aujourd'hui avec des cours de e-learning qui ont été présentés. Pour lui succéder et mener les futurs défis, l'AD a élu une co-présidence bâloise incarnée par Christoph Erker (37 ans, fan de métal, fortement ancré à la base, responsable recrutement au comité LPV depuis 2015, puis élu co-président ressort CFF voyageur en 2024) et Julius Erb (33 ans, jeune père, au comité depuis un an, mécano à Cargo Bâle, salué pour son calme, son écoute et ses compétences techniques). «Les plus de 50 ans se retirent gentiment du comité, mais cela fait plaisir de voir autant de jeunes prêts à prendre la relève» a indiqué Hanny qui va accompagner la nouvelle co-présidence jusqu'à la fin de l'année et restera au comité.

Élections

L'AD LPV a procédé à un certain nombre d'élections dont :

Christoph Erker, Bâle (présidence centrale / responsable de département CFF Voyageur), **Julius Erb**, Bâle (présidence centrale / responsable de département Cargo), **Andrea Nevole**, BLS (co-responsable de département BLS), **Jan Berchtold**, Mittelland (Event management), **Frédéric Durand**, Mittelland (codirection du groupe spécialisé A40-B100), **Jörg Scherer**, Zurich (vice-présidence de l'assemblée des délégués), **Thomas Wolfisberg**, Lucerne (membre suppléant de la CG), **Martin Peter**, Bâle (délégué CCT CFF Voyageur Bâle), **Jörg Scherer**, Zurich (délégué CCT CFF Voyageur Zurich).



Les deux nouveaux coprésidents entourent la présidente sortante.

YVES SANCEY

TRAPHEAC – SANTÉ BRANCHE BUS

2^e questionnaire de suivi : à vous de jouer !

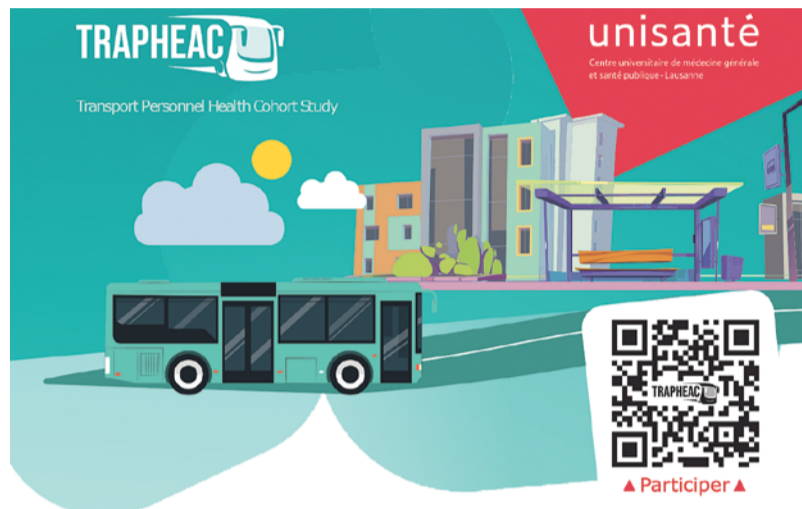
Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Depuis le 18 juin, tous les conducteurs et conductrices de bus qui ont déjà participé à l'étude TRAPHEAC vont recevoir une invitation par mail de Unisanté à remplir un questionnaire de suivi pour évaluer les changements dans leurs conditions de travail et l'état de santé. Le SEV, partenaire actif de cette recherche, vous invite à le remplir !

Les conducteurs et conductrices de bus exercent une des professions les plus exposées en Suisse, cumulant un nombre record des nuisances professionnelles (isolement social, bruit, vibrations, violence...) et une combinaison unique de facteurs de stress physiques, organisationnels et psychosociaux. Leurs responsabilités sont souvent assumées dans des conditions difficiles (horaires longs et irréguliers, pression du temps, pauses limitées et interactions avec des passagers difficiles), ce qui contribue à toute une série de problèmes de santé tels que maladies cardiovasculaires, troubles musculo-squelettiques (douleurs au dos, nuque, épaule), fatigue, anxiété, dépression et épuisement professionnel.

Qu'est-ce qu'une cohorte ?

Une cohorte est un ensemble de participant-es engagé-es dans une étude de recherche sur plusieurs années. L'étude de cohorte TRAPHEAC permet pour la première fois d'analyser scientifiquement ces expositions et les effets sur la santé des conducteurs. Les participant-es sont suivis au cours du temps, ce qui permet d'observer si des changements au niveau de chacun de ces facteurs se développent ou non. Il existe très peu



d'études qui documentent sur plusieurs années l'évolution de la santé des travailleurs, encore moins pour le personnel de la conduite.

Combien de temps ?

Ce questionnaire de suivi est moins long et plus simple que celui de l'année passée. Selon ce qui s'est passé ces derniers 12 mois, cela vous prendra, en moyenne, 25 à 40 minutes. Il s'intéresse surtout aux changements qui ont eu lieu dans votre quotidien professionnel et votre état de santé depuis votre dernière participation.

J'ai déjà rempli un, voire deux questionnaires de TRAPHEAC, ça suffit, non ?

Merci. Votre participation en 2024 et en 2025 est très précieuse, mais elle ne suffit pas encore. Les premiers résultats montrent déjà de petits changements dans les conditions de travail et la santé. Pour comprendre comment ces changements évoluent dans le temps et quels facteurs les expliquent, nous avons besoin d'au moins trois mesures pour chaque participant. Votre réponse en 2026 est donc essentielle pour que l'étude puisse tirer des conclusions fiables et utiles pour les conducteurs.

Je n'ai pas rempli le questionnaire base, trop tard ?

Non, ce n'est jamais trop tard pour participer à TRAPHEAC ! Les nouveaux participants peuvent rejoindre la cohorte dès septembre 2026 en répondant au questionnaire d'inclusion sur trapheac.ch. Ce questionnaire aborde votre carrière professionnelle, vos conditions de travail, votre santé et votre équilibre de vie. Ces données permettront d'établir un point de référence pour suivre les évolutions dans le temps.

Quelle confidentialité ?

Vos réponses seront traitées de façon strictement confidentielle grâce au pseudonyme de l'étude qui vous a été attribué lors de votre inclusion dans la cohorte. Les scientifiques qui feront les analyses statistiques n'auront accès à aucune de vos données identifiantes. Votre participation contribuera à améliorer de façon générale la compréhension des conditions de travail et des éléments auxquels vous et vos collègues pouvez être exposé-es dans votre métier. Les résultats de cette étude permettront à Unisanté de formuler des recommandations visant à améliorer vos conditions de travail et à préserver votre santé. Les premiers résultats délivrés en avril sont très intéressants.

sonnel au printemps 2025 avait été massivement rejeté, les conducteurs jugeant que les améliorations promises n'étaient pas au rendez-vous.

Depuis, le dossier piétinait. Le SEV a même déposé une plainte auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) pour non-respect de l'article 26 de l'OLDT concernant notamment la planification annuelle du travail.

Le syndicat a refusé l'immobilisme et déposé en mars 2026 une nouvelle liste de revendications visant des améliorations concrètes et rapides des conditions de travail. «Le personnel attendait des mesures tangibles pour réduire la pénibilité des horaires. Nous avons poussé la direction à rouvrir les discussions afin d'obtenir des améliorations rapides», souligne Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV aux tpg.

Les négociations ont finalement permis d'obtenir plusieurs avancées. La principale concerne l'in-

troduction, dès décembre 2026, de 10 minutes quotidiennes de temps administratif reconnues comme temps de travail. Cette mesure permettra de réduire le temps effectif de conduite, sans modifier ni la moyenne de travail journalière ni le nombre de jours de repos.

Le système de «compteur-pénibilité» est aussi maintenu et amélioré à partir du 1er janvier 2027.

Autre enjeu important : le travail de nuit. Les tpg se sont engagés à lancer un travail visant à créer de véritables roulements de nuit afin d'éviter que les services nocturnes soient répartis sur le personnel du soir de façon désorganisée.

Pour le SEV, ce vote positif ne marque pas une fin, mais une étape.

«Si la signature de cet avenant permet la mise en place de solutions rapides d'amélioration des horaires, le SEV va s'assurer que le travail pour une amélioration globale des horaires de conduite va se poursuivre», garantit Aurélie Lelong.

G-ENESIS EN ROMANDIE

Accompagnement plus nécessaire que jamais

Yves Sancey. En 2025, le secrétaire syndical Vincent Barraud s'inquiétait déjà d'un avenir de plus en plus sombre pour CFF Cargo. Soucieux de rester à l'écoute de ses membres, il s'était rendu sur plusieurs sites de production, notamment à Yverdon, Lausanne-Triage, Sion, Saint-Maurice et Bière BIPO (anciennement RB).

Partout, le constat était le même : le personnel de Cargo ne manque ni de travail ni de clients. Au contraire, les collaboratrices et collaborateurs déplorent régulièrement de devoir renoncer à certaines demandes de transport faute de moyens suffisants pour y répondre.

Ce printemps encore, la presse romande s'interrogeait pourtant sur l'augmentation importante des bouchons dans les agglomérations lausannoise et genevoise. Rappelons qu'à emprise au sol égale, le rail transporte bien davantage de marchandises que la route. Même les camions de 44 tonnes, désormais répandus en Europe, ne peuvent transporter qu'environ la moitié de la charge d'un wagon de marchandises.

Cette réalité met en lumière toute l'absurdité de la situation actuelle. D'un côté, le fret ferroviaire peine à satisfaire la demande en raison d'un manque de ressources. De l'autre, ce même manque de moyens sert à justifier une réduction de sa capacité de transport.

Ce cercle vicieux ne produit que des perdants. Il favorise une utilisation inefficace d'un territoire suisse pourtant limité, aggrave les difficultés de déplacement pour celles et ceux qui ne peuvent se passer de routes surchargées et contribue à l'allongement des temps de trajet.

Enfin, alors que le rail fonctionne grâce à une électricité majoritairement propre, renouvelable et produite localement, le transport routier demeure fortement dépendant des énergies fossiles, dont l'approvisionnement reste soumis aux tensions géopolitiques.

Pour le personnel, cette politique prend aujourd'hui un visage bien concret : celui d'une convocation hiérarchique pour la remise d'une lettre intitulée «Suppression de poste dans le cadre de la réorganisation G-ensis». Le document se veut rassurant et évoque un avenir prometteur pour le transport ferroviaire de marchandises. Pour celles et ceux qui le reçoivent, l'effet est toutefois tout autre. Après des années passées à travailler dans des conditions où la charge de travail ne permettait pas de répondre à toutes les demandes des clients, ils apprennent que leur site de production va fermer.

Dans une telle situation, l'accompagnement syndical constitue souvent le dernier rempart contre une évolution absurde tendant vers l'arbitraire. Au moins, les suppressions de poste sont encadrées par la Convention collective de travail. Celle-ci définit clairement les critères d'un emploi de remplacement convenable : il doit tenir compte des aptitudes, de l'expérience professionnelle, de la formation, du taux d'occupation, de la langue et de l'âge de la personne concernée. Le salaire ne peut être inférieur de plus de 15% à celui précédemment perçu, le temps de trajet domicile-travail ne doit pas dépasser deux heures par déplacement et les horaires doivent rester comparables à ceux de l'activité exercée auparavant.

Or, dans certains cas, les postes proposés ne répondent pas à ces exigences. Là encore, l'intervention du syndicat permet d'éviter que les collaboratrices et collaborateurs ne subissent une situation doublement injuste. Le SEV veille au respect de la CCT et accompagne le personnel afin de trouver les solutions les moins contraignantes possibles. Car les conséquences d'une politique incohérente et d'une vision entrepreneuriale déconnectée des réalités du terrain ne doivent pas reposer uniquement sur les épaules des travailleuses et des travailleurs.

HORAIRE DE CONDUITE AUX TPG

Avancées obtenues à la conduite

Yves Sancey. Avec l'introduction d'un temps administratif de 10 minutes par jour travaillé, le personnel de conduite des tpg voit une évolution de son métier reconnue et une baisse inhérente de son temps de conduite.

Après plusieurs mois de négociations et de mobilisation syndicale, les membres du SEV travaillant à la conduite des transports publics genevois (tpg) ont accepté à 70,2% le résultat des négociations menées avec la direction.

La consultation, organisée du 19 mai au 8 juin, portait sur la si-

gnature d'un avenant à l'accord du 6 mai 2024.

Cet accord trouve son origine dans le préavis de grève déposé début 2024 par le SEV. La mobilisation du personnel avait alors permis d'obtenir plusieurs avancées importantes, notamment une augmentation salariale de 1,2% et la création d'un «compteur-pénibilité» destiné à compenser certaines contraintes des horaires de conduite.

Mais un point essentiel restait ouvert : un travail de fond sur les horaires. Le projet présenté au per-

SWISS

Pétition



Markus Fischer. Le 9 juin, une délégation du personnel au sol de Swiss a remis au CEO Jens Fehlinger, au siège de Swiss à Kloten, une pétition comportant 600 signatures. Intitulée «Basta – à nous maintenant», pour une meilleure reconnaissance des prestations du personnel dans la CCT en cours de négociation.

SOUS-FÉDÉRATION BAU, COMITÉ CENTRAL ET COPE

Une réunion aux effets durables



Memet Kaya. Le 8 mai, le Comité central (CC) et la Commission du personnel (CoPe) se sont réunis à l'hôtel Olten à Olten. Les discussions ont principalement porté sur les affaires courantes, les informations provenant de la division Infrastructure ainsi que la collaboration entre le Comité central et la Peko.

Outre les membres du CC, le vice-président SEV Patrick Kummer, la secrétaire syndicale SEV Susanne Oehler ainsi que 14 membres CoPe des trois régions linguistiques de Suisse ont participé à cette manifestation.

La journée s'est déroulée dans

une ambiance ouverte et constructive et les participant-es l'ont trouvée très intéressante et instructive.

Au centre des débats, il y avait les thèmes d'actualité, les affaires en cours et un échange intensif entre le CC et les membres de la commission du personnel. En particulier les informations et explications de Patrick Kummer ont été appréciées, de même que le dialogue direct avec les personnes présentes. La ronde de questions qui a suivi a donné lieu à d'autres informations complémentaires et à des discussions passionnantes.

Les informations concernant les

affaires en cours dans la division Infrastructure, qui ont été présentées par Jan Weber, président de la commission centrale, ont suscité un vif intérêt. Les participant-es ont reçu une vision complète de l'évolution actuelle et des défis en cours.

Les explications de Susanne Oehler ont été reçues de manière très positive. Ses informations et la remise à niveau concernant les tâches, les devoirs et les droits de la commission du personnel ont été utiles à tou-tes les participant-es. On a aussi abordé le sujet des attentes du comité central envers la CoPe et des demandes et attentes de la commission du personnel envers le comité central. Cet échange ouvert a renforcé la compréhension mutuelle et la collaboration constructive.

Lors de l'apéro qui a suivi, les participants ont eu la possibilité de discuter dans une ambiance détendue et d'approfondir les échanges. Cette journée, qui fut un succès, a renforcé la cohésion et la collaboration entre tou-tes les participant-es qui se réjouissent d'ores et déjà de travailler ensemble à l'avenir.

LA VOIX DU SEV

Marisa Filippi prend sa retraite



Markus Fischer. Après 27 ans passés au SEV à Berne, Marisa Filippi fera ses adieux au travail au cours de la deuxième quinzaine de juin. Sa voix mélodieuse est bien connue de nombreux membres, car, en tant que standardiste du SEV, à Berne, elle a répondu à d'innombrables appels et les a transférés aux responsables de dossier. Grâce à son expérience, elle a également fourni elle-même de nombreuses informations.

Marisa Filippi reste polie, serviable, patiente et professionnelle au téléphone en toute situation, et avec quelle aisance. En plus de l'allemand, elle s'exprime en français, en italien et en anglais. Elle a en tout cas rempli sa fonction de standardiste, de personne de renseignement et de carte de visite du SEV avec beaucoup de compétence.

Par ailleurs, depuis sa « serre », elle surveillait l'entrée, accueillait les visiteurs, réceptionnait le courrier et fournissait également des renseignements en interne. Elle organisait des traductions, réservait des locaux et des chambres d'hôtel. Elle aidait à organiser les assemblées des délégués des sous-fédérations. Elle emballait les lettres lors des envois en nombre, rassemblait les articles de journaux sur les collaborateurs du SEV.

Elle appréciait beaucoup cette diversité de tâches, même si cela pouvait devenir assez exigeant les jours où les appels étaient nombreux. Mais ce qu'elle appréciait par-dessus tout au SEV, c'étaient les nombreux contacts humains. Aujourd'hui, au moment de prendre congé, elle repense avec plaisir à toutes ces rencontres – avec « son » premier président Ernst « Aschi » Leuenberger, avec ses successeurs Pierre-Alain Gentil, Giorgio Tuti, Matthias Hartwich et tous les

autres syndicalistes professionnels et bénévoles. « J'ai aussi beaucoup appris au SEV. Les congrès, les journées de formation pour les femmes et les autres réunions auxquelles j'ai pu participer étaient toujours intéressants. »

Marisa est aussi reconnaissante au SEV de lui avoir permis de reprendre une activité professionnelle après onze ans passés comme femme au foyer et mère de famille, lorsqu'elle a postulé au poste à 50 % mis au concours au printemps 1999. « Le fait d'avoir suivi la formation à l'école des transports de Spiez et d'avoir maintenu à jour mes connaissances en informatique a sans doute été déterminant, en plus de mes compétences linguistiques. »

Qu'est-ce qui a changé au SEV au cours des 27 dernières années ? Cette non-fumeuse se souvient spontanément qu'autrefois, on fumait beaucoup au secrétariat central. « C'est quand même incroyable tout ce que la numérisation a changé », dit-elle.

Quels sont les projets de Marisa Filippi après son départ à la retraite ? Elle va d'abord faire une croisière fluviale de deux semaines avec son compagnon. Elle se réjouit ensuite de faire des excursions sur l'eau et sur terre au départ de Thoun, où elle a grandi et où elle vit à nouveau depuis trois ans. Elle aimerait bien refaire un voyage en train de plusieurs jours, comme en 2023 en Australie de Sydney à Perth, par exemple d'Oslo à Bergen. Et elle se réjouit de pouvoir organiser ses journées plus librement, sans obligations professionnelles. Mais c'est aussi avec un pincement au cœur qu'elle quitte le SEV, car tous ses collègues vont un peu lui manquer et elle se réjouit de les revoir de temps en temps.

SECTION VPT DU JURA

Assemblée romande en point de mire



Jean-François Milani. Le 3 juin, 25 personnes étaient présentes à l'assemblée de la VPT-Section Jura. L'organisation de l'assemblée romande VPT qui se déroulera le 21 novembre 2026 à Saignelégier est l'enjeu principal de la section cette année. Pour ce faire un comité ad hoc est constitué spécifiquement avec les collègues et militants suivants : Aurélien Mouche, Jérôme Mugny, Manon Marchand, Alain Gigon, Philippe Muller, Laurent Muller, Yann Perret, Stéphane Gottraux, Olivier Luder et Jean-Michel

Mérrillat. Parmi les surprises, un repas typiquement jurassien, de saison. Chut !

Une délégation emmenée par le président Aurélien Mouche et le secrétaire SEV Jean-Pierre Etique a déjà rencontré brièvement la nouvelle directrice des CJ, Madame Rebecca Dougoud, en fonction depuis le 1^{er} avril dernier. Le courant semble passer. Une mise à l'épreuve réelle sera déterminante déjà le 8 juillet, quand les négociations débiteront. En attendant, en dehors des références habituelles (indice IPC ; compensation du renchérissement, la garantie des échelons et gratifications, etc...), les préoccupations soulevées portent sur la nomination d'un chef conducteur supplémentaire à la voie étroite ; l'accessibilité à des commodités en fin de compte ; le cahier des charges des conducteurs et une revalorisation ; les sièges des cabines ; la gestion du temps ; l'indemnité de cantine ; la rente pont ou encore une indemnité pour le suivi des apprentis. D'autres

éléments seront développés d'ici juillet. Donc de grandes attentes du côté du président, grands espoirs pour Jean-Pierre Etique.

Symova, la caisse de pension des ETC doit compenser le renchérissement aux retraités et leur octroyer une prime unique de 1500 francs pour 2026 et 2025 (rattrapage). Et « que ça saute avec l'appui de notre secrétaire SEV ou je fais sauter mon adhésion... et celles de mes collègues retraités » affirme tout de go le senior Gigon dans une virulente prise de parole. Il ne sert à rien que Symova accuse une couverture de 118 % sans que « le peuple n'en profite », et de taper sur la table ! Une lecture attentive du Journal du SEV (04/2026, p. 2) laisserait d'ailleurs croire que c'est déjà le cas. Une illusion.

Enfin, et dans la bonne humeur, c'est autour d'une grillade et une partie de pétanque que s'est poursuivie la soirée et les débats entre les collègues présents à cette AG de printemps.



SEV. Les élections complémentaires aux commissions du personnel des CFF sont terminées. Le SEV félicite chaleureusement toutes les personnes élues et se réjouit d'une collaboration fructueuse, étroite et solidaire (voir commentaire page 3). Sont élus à compter du 1^{er} juillet :

Élections par correspondance (e-vote)

Trafic voyageurs, CoPe Surface Trafic

voyageurs – Production :

- Circonscription PP-Production UHR Ateliers Olten : Marko Barac (SEV)
- UHR Ateliers Bellinzzone : Fabio Bolis (SEV)
- Production BP Conduite des trains, Région Ouest : David Furrer (SEV) et Alain Petrucciani (VSLF)
- Conduite des trains, Est : Simon Seiler (VSLF)
- BP Cleaning et Manoeuvre, Manoeuvre Région Centre : Nicolas Wipfli (SEV)

CoPe Division Infrastructure :

- Achats, Supply Chain et production (I-ESP) : René Zimmermann (transféré)

CoPe Surface Infrastructure :

- Achats, Supply Chain et production (I-ESP, sans I-ESP-BSI) : Andreas Richard (indépendant)
- Conduite de l'exploitation (I-FUB) Région Sud : Lorenzo Kühne (SEV)

- Disponibilité et entretien (I-VU) Région Est : Alex Paldino (SEV)

Élus tacitement

Pour une partie des sièges vacants au sein de la CoPe, un-e seul-e candidat-e s'est présenté-e dans les délais – c'est-à-dire pas plus de personnes qu'il n'y avait de sièges à pourvoir. Ces candidats sont donc « élus tacitement » au 1^{er} juillet.

CoPe Division Trafic voyageurs :

- PP-Production Cleaning : Juan José Colomer (SEV)
- PP-Production Assistance clientèle : Massimo Brigatti (SEV)

CoPe Surface Trafic voyageurs – Marché :

- MP-Marché VS/VGB Zurich Sud : Daniel Wychowski (SEV)

CoPe Surface Trafic voyageurs – Produc-

tion :

- PP-Production UHR Centres d'entretien Bellinzzone : Erxhan Bislimi (SEV)
- PP-Production BP Assistance clientèle, région Ouest : Claudio Vitali (SEV)
- PP-Production BP Assistance clientèle, région Est : Peter Fritschi (SEV)

CoPe Division Infrastructure :

- Horaire et exploitation (I-FUB) : Rosmarie Wild (SEV)

CoPe Surface Infrastructure :

- I-FUB, Conduite de l'exploitation Région Sud : Urs Schopfer (SEV)
- I-FUB, Intervention Région Centre : Nathanael Lüthi (SEV)

CoPe Surface Cargo :

- Surface Ouest : Philippe Charlet (SEV)
- Surface Centre : Andreas Petz (SEV)

SEV et sous- fédérations

2. 10.
ZPV CFF

Événement des membres ZPV CFF

2026. Toute la journée. Lieu: Gundeldinger Quartier, Werk 8, Bâle. Les sections ZPV de Bâle et de Berne vous invitent à l'événement annuel des membres ZPV CFF.

Au programme :

- un programme-cadre passionnant qui mettra à l'honneur le lieu de la manifestation

- des informations d'actualité de la part de la ZPV et de la PeKo/CoPe - un moment convivial pour faire la fête

Réserve dès maintenant cette journée spéciale dans ton agenda et sur SopreWeb. De plus amples informations, l'invitation et les modalités d'inscription suivront prochainement. ZPV-online: www.zpv.ch

25. 9. Journée de formation Migration

Travail de care et discours de

haine. 9h-16h30, Hôtel Olten, Olten. Inscription sur le site du SEV.

6. 11. Journée de formation pour les femmes

Notre force – être une femmes.

Compétence, reconnaissance et valorisation. 8h45-16h, Hôtel Berne, Berne. Conférences, podiums et ateliers. Thèmes : Femmes 50+, grève des femmes, santé psychique et sortie de crise; argent, succès et sécurité. Inscription sur le site SEV.

27. 11. Journée de formation Jeunesse

Bien manger en travail de rotation

Berne, Secrétariat central SEV. Partie principale en allemand avec traduction en français (italien sur demande). Responsables du cours : Stefanie Furst (SEV). Inscription : site du SEV.

21. 11. Assemblée romande VPT

C'est la section VPT du Jura qui l'organise à la halle cantine de Saignelégier. Plus de détails à suivre.

Retraités

24. 6.
PV Valais

Sortie annuelle à Martigny.

RECTIFICATIF: Horaire rendez-vous et départ du train de Martigny: Rendez-vous à 09.45 sur le quai 1 coté Sion. Départ à 09.51h de la voie 50. Possibilité également de le prendre le Bus à 10.08h. Dans les deux cas, des membres du comité vous accueilleront à la gare.

La destination est «Barryland» à Martigny Bourg (site d'élevage des chiens St-Bernard). Trajet de Bourg jusqu'au site à pied environ 10 minutes. La visite de l'élevage se fera de manière individuelle. Prix de l'entrée CHF 21.- (AVS) et gratuit pour les membres titulaires d'un compte Raiffeisen MemberPlus. Le repas sera pris au «café Barry» pour la somme modique de CHF 30.- en prenant compte de la participation de la caisse de section. Menu: Julienne de viande séchée et fromage de la région – Grenadin de porc au Romarin, galette de Pdt et légumes du marché – boule de glace avec Abricotine. Les boissons supplémentaires sont à charge des participants. Heure du repas: 12.30h

25. 6.
PV Fribourg

Sortie en train et bus à Vicques.

• Payerne dp 08.01 – Estavayer dp 08.10 – Yverdon ar 08.26 – dp 08.31 – Delémont ar 09.48
• Bulle dp 06.59 – Romont dp 07.19 Fribourg ar 07.41 – dp 07.47 – Neuchâtel ar 08.42 – dp 08.53 – Delémont ar 09.48

De Delémont, nous continuons par un bus spécial pour Vicques et l'Arche de Noé, où nous pourrions découvrir plus de 3000 animaux naturalisés et mis en scène dans leur décor naturel. Après cette visite, bus spécial à destination de Courroux où nous prendrons le repas de midi (menu du jour) à l'Hôtel de l'Ours.

Horaire retour

• Courroux, Les 3 Farine dp 14.46 – Delémont ar 14.56 – dp 15.11
• Direction Payerne : Yverdon ar 16.28 – dp 16.34 – Estavayer ar 16.49 – Payerne ar 16.59
• Direction Fribourg : Neuchâtel ar 16.07 – dp 16.17 – Fribourg ar 17.13 – dp 17.34 – Romont ar 17.51 – Bulle ar 18.10

Possibilité de partir de Courroux une heure plus tard également
Délai d'inscription : lundi 22 juin
Inscription par mail – sms – WhatsApp chez Roland Julmy rjulmy@bluewin.ch/079 502 72 11
Inscription garantie pour les 19 premiers inscrits. S'il y a plus de monde, l'inscription ne sera confirmée que si nous disposons d'un bus plus grand. Pour info, cartes Raiffeisen pas valables pour la visite de l'Arche
Titre de transport : Chaque participant se procure son titre de transport. AG, carte journalière AG ou billet jusqu'à Delémont et retour. Coûts de la sortie: 35 francs par personne (yc trajet en bus spécial pour Vicques et retour et repas de midi (sans boissons). Visite de l'Arche est offerte par la section. *Comité*

9. 9.
PV Neuchâtel

Sortie d'automne.

Lieu: Buvette du FC La Sagne
Tous les détails de cette journée suivront en temps voulu.

29. 9.
PV Neuchâtel

Assemblée d'automne. Dès 11h45.

Lieu: Hôtel des Communes
Les Geneveys-sur-Coffrane
Tous les détails en temps voulu.

Agenda 8/26

CHALET DE L'ENTRAIDE

Nouveau président élu

Christian Schorderet, secrétaire. Le président, Raymond Remy, salue cordialement et remercie les personnes présentes. L'assemblée du Chalet de l'entraide Montbarry-Le Pâquier du 24 avril totalise 12 membres, le comité et Ariane notre gardienne.

Le PV de l'année 2025 a été lut par Christophe Bosson. Il certifie qu'il est conforme. L'assemblée l'accepte et donne en décharge au secrétaire. Les comptes ont été vérifiés par Christophe Bosson et Jean Louis Ottoz. Christophe lit le rapport et nous demande de l'accepter et de donner décharge au caissier. L'assemblée en donne décharge par applaudissement. Le président remercie Paul pour tout le travail accompli et pour son exactitude.

Comme annoncé, Raymond Remy démissionne du poste de président mais reste au comité pour nous épauler le temps que son remplaçant prenne ses marques. Il présente le futur président: François Ducret, secrétaire retraité de syndicom et domicilié à Bulle, a accepté cette charge. Il est élu par acclamation. Sur proposition de François et du comité, Raymond est nommé, par acclamation, président d'honneur. Un appel pour de nouveaux membres au comité est lancé. Sans résultat. Ensuite, Raymond nous narre quelques péripéties de ses 43 ans de présidence. Des bons souvenirs comme des moins bons. Fernando démissionne du comité: il quitte la Suisse. Les autres membres du comité remplissent. Pour l'année

2026 les vérificateurs des comptes sont: Christophe Bosson et Marie Levrat. Le suppléant est John Christ.

Pour le budget 2026, Paul prévoit 82'460.- de produit, des charges de 89'460.-, d'où une perte de 6'960.-.

Pour les travaux 2026 est prévu: réparer le drainage, mettre en conformité le paratonnerre, changer le sens d'ouverture de la porte extérieure au sud, achat d'un extincteur, réparer les fissures de la route et le contrôle de la source. Ces travaux seront exécutés selon les liquidités. Ariane s'occupe des locations.

Il n'y a pas de divers. Des remerciements au président sortant et l'assemblée est conviée à une collation.



LEO

FORMATION- MOVENDO

Les cours d'automne

Movendo est l'Institut de formation des syndicats affiliés à l'Union syndicale suisse (USS) et a comme but de renforcer la position des travailleurs et travailleuses.

MOVENDO
L'Institut de formation des syndicats

Pour les membres d'un syndicat les frais d'une formation par année sont intégralement pris en charge par le syndicat pour les membres affiliés et de deux cours pour les collègues exerçant une fonction dans leur comité de section.

Informations et inscriptions :
www.movendo.ch, tél: 058 218 00 00, info@movendo.ch

Lors de votre inscription auprès de movendo, veuillez observer les indications sur le public-cible et les conditions de participation.

Le nombre de participants par cours est limité. Les inscriptions sont retenues dans l'ordre d'arrivée.

Voici un certain nombre de cours ces prochains mois pour lesquels il reste encore quelques places.

Prévoyance vieillesse

La retraite, ça se prépare avant !
24 et 25 août, Yverdon-les-Bains, Grand Hôtel

La retraite, ça se prépare avant !
15 et 16 octobre, Chexbres, Hôtel Préalpina

Retraite anticipée, quelles conséquences sur mes revenus ?
15 octobre, Yverdon-les-Bains, Grand Hôtel

Politique

Qui gouverne la Suisse ? Comprendre les enjeux politiques
3 et 4 septembre, Chexbres, Hôtel Préalpina

Cours pour les femmes

Bas les pattes ! Autodéfense et prévention contre le harcèlement sexuel et le sexisme
7 et 8 septembre, Morges, Hôtel La Longeraie

Formation pour les femmes: s'affirmer au travail et dans la société
17 et 18 septembre, Yverdon-les-Bains, Grand Hôtel

Services publics

Gérer les agressions dans les services publics - asa
15 et 16 octobre, Morges, Hôtel La Longeraie

Compétences de base

Ecrire sans fautes
12 et 13 octobre, Yverdon-les-Bains, Grand Hôtel

Windows, les bases
8 et 9 octobre, Yverdon-les-Bains, Grand Hôtel

La totalité des cours, de Movendo et leurs descriptifs, ainsi que les webinaires gratuits, sont à découvrir sur movendo.ch

FORMATION - SEV

Prochains cours

Si le nombre de formation est limité pour les cours Movendo (voir ci-dessus), ce n'est pas le cas des offres de formation organisées directement par le SEV, pour lesquelles il n'y pas de restriction d'inscription dans la limite des places disponibles. Profitez de ces offres de formation SEV, il reste des places !

Savoir argumenter

24 septembre / 09:15-16:30
Lieu: Secrétariat régional SEV, Espace Dickens, Lausanne.
Organisateur/trice: SEV
Intervenant : Stéphane Montangero, formateur et spécialiste en communication.
Contenu : S'adapter à son interlocuteur,

connaître l'objectif, s'adapter au temps imparti. La gestuelle et le non verbal ont aussi une grande importance lors de négociations ou d'argumentations. Public cible: Membres des comités des sections SEV et de commissions du personnel (CoPe).

Dynamique de groupe et fonctionnement d'un comité

5 novembre / 09:15-16:30
Lieu: Secrétariat SEV, Espace Dickens. Organisateur/trice: SEV
Intervenant : Stéphane Montangero
Contenu : Communication, écoute active, gestion de séance, reformulation. Public cible : Membres des comités des sections SEV.

IMPRESSUM

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

Tirage: 8189 ex. (total 30 322 ex.), certifié REMP au 12 mars 2026.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (réd' en chef), Renato Barnetta, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Sarah Thomas, 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: mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.

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

Pré-presse: CH Regionalmedien AG

Imprimerie: CH Media Print AG, chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 10 juillet. Délais pour les annonces et l'agenda: 29 et 30 juin à 12h.

Clerc John; 1942; Secrétaire sin. adj. Ass. fid., Fribourg, membre SEV externe.

Ribaux Alain; 1942; Chef de gare, Le Locle, PV Neuchâtel.

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

DÉCÈS

SALAIRE MINIMUM

Quel est le prix de la dignité ?

Sonya Mermoud Extrait d'un article paru dans «L'Événement syndical», no. 10, 5.6.2026.

Alors que le salaire minimum fait l'actualité suisse (voir p. 2-3), la Haute École de travail social et de la santé Lausanne décortique l'histoire de cette mesure en Suisse et analyse ses effets dans un ouvrage collectif. La HETSL vient de publier un ouvrage collectif sur les politiques du salaire minimum en Suisse. Entretien avec Alessandro Pelizzari, codirecteur de la publication.

À quelle nécessité répond le salaire minimum ? Quel est son impact sur le marché du travail ? Qui en bénéficie ? Quel rôle ont joué les syndicats en la matière ? Autant de questions développées, parmi d'autres, dans le livre en français *Le prix de la dignité. Les politiques du salaire minimum en Suisse*. Publié par la Haute École de travail social et de la santé Lausanne (HETSL), cet ouvrage collectif décortique le salaire minimum et son histoire, et analyse ses effets sur la base d'exemples concrets : les cantons de Neuchâtel, de Genève, du Jura et du Tessin, ainsi que différentes villes, ont recouru à cet outil. Le point avec Alessandro Pelizzari, directeur de la HETSL et coresponsable du livre aux côtés de Marlene Carvalhosa Barbosa.

Pour quelles raisons avoir publié ce livre et à qui s'adresse-t-il ?

Au départ, il répondait à une demande d'Unia désireux de revenir sur les vingt-cinq ans de cam-

pagne des syndicats en faveur du salaire minimum, de 1998 à 2023. Au regard de l'actualité marquée par des votations qui auront lieu sur la question dans les cantons de Vaud et du Valais, mais aussi de la discussion en cours au Parlement fédéral sur la primauté des conventions collectives de travail (CCT) sur les salaires minimums cantonaux (motion Ettlin), le projet s'est rapidement étoffé. Dans ce contexte, nous avons jugé utile de réaliser dans un langage accessible un ouvrage basé sur un fondement scientifique qui puisse contribuer au débat et montrer les réelles conséquences du salaire minimum à la lumière d'expériences cantonales.

Quelle est la définition du salaire minimum légal ?

Il s'agit d'un salaire plancher en dessous duquel on ne peut pas aller. Les traités internationaux tout comme le Tribunal fédéral parlent d'un droit fondamental à un salaire «digne» permettant de couvrir un «minimum vital adéquat», sans toutefois préciser ni le montant du salaire minimum, ni qui doit le garantir – autorités, employeurs ou partenaires sociaux. La politique a ainsi la liberté de définir les règles et de fixer ce qu'on pourrait appeler *le prix de la dignité*. Nous avons identifié deux manières de calculer ce montant. Si le salaire minimum est compris comme une mesure de lutte contre la pauvreté, il se calque sur les minima sociaux permettant de couvrir les besoins primaires. Si on met l'accent sur une notion de justice redistributive et la participation à la vie en société, on s'oriente généralement vers un seuil de référence de 60 % du salaire médian. Dans ce cas,

10 % de la population aurait droit à un salaire minimum.

Quelles sont les personnes concernées par le salaire minimum ?

En Suisse, environ les trois quarts d'entre elles sont des femmes, à forte composante migrante et sans qualification reconnue, qui disposent de moins de ressources pour négocier leur salaire. Ces travailleuses sont généralement actives dans des secteurs essentiels pour la société, notamment dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire, de l'agriculture au commerce, en passant par la distribution et la restauration. On les retrouve aussi en nombre dans les branches des soins, de l'économie domestique, du nettoyage ou encore de la coiffure.

Est-ce à l'État ou aux partenaires sociaux d'intervenir ?

C'est là toute la discussion, qui fera vraisemblablement l'objet d'un débat démocratique, si la motion Ettlin est votée et si les syndicats lancent un référendum (*comme l'a décidé l'AD de l'USS le 5 juin, ndlr*). Parmi les bas salaires, il y en a qui sont conventionnels. Quasi la moitié des personnes des branches citées ci-dessus dépendent d'une CCT. Au-delà des chiffres, l'enjeu porte surtout sur le principe même de la fixation des salaires : est-ce qu'on la considère comme une affaire privée, négociée à travers des contrats individuels ou collectifs, où les syndicats occupent souvent une place subordonnée, surtout dans les branches à bas salaire, ou est-ce qu'on l'ouvre à un débat démocratique sur ce que doit être un salaire digne ?

Un nombre important d'employés doit recourir à des prestations sociales pour parvenir à boucler les fins de mois. Une rémunération plancher change-t-elle la donne ?

Tout dépend de son montant et des exceptions prévues. Si on part du principe que c'est à l'employeur de permettre à ses salariés de pouvoir vivre de leur travail et non à la collectivité de subventionner les patrons, un salaire minimum fait logiquement baisser le recours à l'aide sociale. Ce n'est pas une solution miracle pour éradiquer la précarité, mais une mesure efficace pour lutter contre la pauvreté au travail.

Les opposants au salaire minimum estiment qu'il représente une menace pour l'emploi. Une crainte infondée ?

C'était ce que prétendaient des économistes dans les années 80 et 90 sur la base de modèles théoriques, abstraits. Depuis lors, la réalité a démenti cette théorie. L'introduction d'un salaire minimum en Allemagne et au Royaume-Uni, et les expériences cantonales en Suisse montrent qu'il n'y a pas eu d'augmentation du chômage, au contraire. Ici comme ailleurs, la hausse des salaires a été absorbée sans problème. À Genève, par exemple, il n'y a pas eu de suppression de postes et ce malgré une majoration des rémunérations pouvant pour certaines catégories d'employés s'élever jusqu'à 1000 francs par mois.

Le prix de la dignité. *Les politiques du salaire minimum en Suisse*, Cahiers de l'HETSL, 2026, 312 p., 35 francs. Version online disponible : www.hetsl.ch/laess/publications/detail/publication/le-prix-de-la-dignite.



GRÈVE DES FEMMES

Eric Roset

Comme chaque année, le 14 juin 2026, comme ici à Genève, à l'occasion de la journée de grève féministe, des milliers de personnes sont descendues dans les rues à travers toute la Suisse pour manifester en faveur de l'égalité, de meilleures conditions

de travail et de la reconnaissance du travail de soins. Le travail de soins englobe les tâches liées à l'accompagnement, aux soins et aux travaux ménagers principalement effectués par des femmes. Diverses actions et manifestations ont eu lieu sur ces

thèmes dans différentes villes suisses, notamment à Lucerne, Bellinzzone, Bâle, Berne, Genève et Zurich, avec la participation des femmes du SEV. À cette occasion, une promotion ciblée a aussi été faite pour la grande grève du 14 juin 2027.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Sur quel thème le SEV lancera-t-il une grande campagne en 2027?

- Transports publics gratuits pour tous les Suisses.
- Droit de grève dans les remontées mécaniques.
- Santé du personnel des transports.

2. Quelles commissions ont organisé la Journée de la diversité?

- Les commissions des femmes, des personnes LGBTIQ et des migrants.
- Les commissions des femmes, de la jeunesse et des migrants.
- Les commissions des femmes, de la jeunesse et des transports.

3. Quelle sous-fédération n'a pas tenu d'assemblée des délégués en mai ou juin 2026?

- AS
- BAU
- VPT

4. Où travaillait auparavant le chauffeur de bus Roman Haas?

- Garde suisse.
- Police cantonale de Schwyz.
- Police fédérale.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 30 juin 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/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N° 7/2026:

b/a/c/b

C'est **Brenno Minotti**, Bellinzzone, membre de la section PV Ticino e Moesano, qui remporte des **bons CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE...

Roman Haas, chauffeur de bus chez Auto AG Schwyz

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Ses collègues surnomment Roman Haas, 39 ans, caissier de la SEV-VPT section Schwyz, «le padre». Comme on le verra, ce n'est pas dénué de tout fondement.

Roman Haas passe me prendre à la gare de Brunnen un peu après 13h, au début de sa seconde pause de deux heures. Il finira sa journée de travail à 17h55, après l'avoir commencée à 5h36. Au volant de son minibus Iveco Daily il fait deux fois le trajet montagneux et sinueux de Sisikon à Riesenstalden et retour, essentiellement pour acheminer des écoliers/écolières dans la vallée. Dans le minibus, il fait agréablement frais. Une douce musique chorale de Haydn crée une atmosphère paisible qui tranche agréablement avec le trafic de midi sous un soleil de plomb.

Quelques minutes plus tard, nous arrivons à Ibach, où se trouve le tout moderne garage d'Auto AG Schwyz (AAGS). De là, la vue porte sur les pâturages et, au-delà, sur les deux «Mythes», les montagnes qui dominent Schwyz. Les bornes de recharge pour les bus électriques Solaris ne manquent pas de surprendre le profane.

Devant un café, ce Lucernois de Meggen raconte alors l'histoire aventureuse de son existence fortement marquée par sa foi catholique. À l'âge de 12 ans, lors de la fête des ministrants qui se déroulait à Berne, il s'est juré devant le stand de la garde suisse de devenir un jour garde au Vatican. En attendant, il a fait un apprentissage

de mécanicien sur camions puis, après avoir passé avec succès son examen final, a entrepris un pèlerinage d'Einsiedeln à Saint-Jacques-de-Compostelle, avalant 2500 km en 120 jours, périples dont il est revenu «fit comme une chaussure de ballerine» pour effectuer son école de recrues. Il a ensuite travaillé comme mécanicien jusqu'en juin 2009, où il est effectivement entré dans la garde suisse. Lors de son assermentation en 2010, le pape Benoît XVI lui a demandé en lui serrant la main d'où il était originaire. «De Lucerne? Je connais Lucerne», lui a répondu le Saint-Père. Roman retrouvera un tel instant de proximité avec le pape en 2013, lors de l'audience papale où il a pris congé de la Garde. Entremets, il a pu assister de tout près à la visite au Vatican de Barack Obama et d'autres chefs d'État, ce qui lui a permis de fréquenter les couloirs de l'État pontifical. Durant son temps libre, il a pu déambuler dans les jardins du Vatican et découvrir les richesses culturelles de Rome.

Après son départ de la Ville éternelle, Roman Haas a officié pendant deux ans comme concierge d'un couvent à Assise, avant d'entrer lui-même dans un couvent, en Bavière. Mais après neuf mois, il s'est rendu compte qu'il n'était pas fait pour la vie de cloître, et il est devenu chef d'atelier d'une petite entreprise de bus et de voitures, également en Bavière, où il a fait le permis de conduire des catégories C, D et E. Deux ans plus tard, il s'est inscrit dans un séminaire en Autriche, dont il a dû partir en janvier 2020, après seulement la moitié de sa formation, en raison de divergences théologiques avec la direc-



MARKUS FISCHER

tion (Roman préfère la liturgie traditionnelle à la nouvelle liturgie de 1969), mais aussi parce que le jeune homme n'hésite pas à donner son avis.

Il est donc devenu chauffeur de bus en Bavière, avant que la pandémie n'immobilise presque complètement le transport par bus, les seules courses autorisées étant celles pour remplacer le train et pour le transport de soldats. Il a donc opté pour une entreprise spécialisée dans la transformation de Land Rover Defender en camping-cars. Comme l'atmosphère avait changé en Allemagne après le Covid et que le mal du pays, maladie typiquement suisse, ne l'avait pas épargné, il a décidé de rentrer au pays. Il a donc intentionnellement cherché un emploi à proximité de la paroisse qu'il connaît depuis des années, devenant ainsi en novembre 2023 chauffeur de bus chez AAGS.

Après quelques mois, Roman rejoint alors le SEV «parce qu'il faut bien que quelqu'un du personnel s'engage pour défendre les conditions de travail des employés, même si personne ne veut le faire». Il a pris conscience de cette nécessité depuis qu'il a vu «ce qui se passe en Allemagne». De son propre chef, il entre dans la section Schwyz du SEV où, en avril 2025, on lui demande d'officier comme caissier. Il suit alors le cours de comptabilité de Movendo et les cours mis sur pied par le syndicat (consacrés, par exemple, à la loi sur la durée du travail), considérant qu'il s'agit d'un précieux service à rendre aux membres. En 2025, il prend également part aux négociations sur la révision de la CCT de AAGS au 1^{er} janvier 2026, ainsi qu'aux négociations salariales.

Lors d'une réunion de la sous-fédération VPT, il découvre les problèmes de sécurité décrits par les chauffeurs de bus dans les villes de Suisse romande et constate que la situation à Schwyz est encore relativement bonne. «De temps à autre, il y a certes des violences aussi chez nous, mais surtout verbales. Il n'est pas question de barricader la cabine des chauffeurs», déclare-t-il. Actuellement, le plus gros défi à relever est constitué par les 30 chantiers qui entravent le réseau emprunté par AAGS et qui occasionnent des retards et du stress. En raison des travaux de construction, l'arrêt Schwyz-centre, notamment, est un gros problème à la fois pour le personnel roulant et pour les passagers. Heureusement, à l'occasion du changement d'horaire 2024, les horaires et les lignes ont été adaptés, ce qui a soulagé les chauffeurs d'un poids immense. L'effectif de AAGS est actuellement équilibré, car de nombreux chauffeurs sont en cours de formation. «Mais il faut garder un œil sur les fluctuations, surtout vu les départs à la retraite», poursuit-il.

En automne, Roman Haas conduit l'excursion annuelle de la VPT Schwyz à Waldshut et à la centrale nucléaire de Leibstadt. À la suite de nombreuses demandes, il organisera en 2027 deux voyages à Rome pour le personnel de AAGS. Il préside également l'*oldtimer club* de AAGS, qui propose des courses spéciales. Dans sa paroisse, il dirige bénévolement le chœur de l'église et, lors des mariages, il chante en soliste, accompagné à l'orgue. Ses autres hobbies sont les voyages (souvent en Italie) et les randonnées.

AU TEMPS DES CAVERNES

Bertschy



BERTSCHY.CO