



# SEV N°9

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CANICULE

## L'été dans les TP

▶ p. 9

ÉDITORIAL d'Aroldo Cambi

## Ciao, ciao, SNL!

▶ p. 3

**L**e SEV pensait depuis longtemps qu'il existait un conflit d'intérêts au sein de la fondation collective Valitas de la Société de navigation sur le lac de Lugano (SNL). Ceci est maintenant confirmé par l'Autorité de surveillance des caisses de retraite et institutions de prévoyance professionnelles (ATIOZ) pour la région de Zurich.

L'ATIOZ a officiellement mandaté la Fondation collective Valitas pour revoir avec la commission administrative de la caisse de prévoyance SNL l'attribution du mandat de gestion de la fortune. En outre, on lui demande de faire une évaluation approfondie de la gestion de fortune effectuée jusqu'à présent par Copernicus Wealth Management AG et d'étudier une éventuelle adaptation de la stratégie.

Lors de l'attribution du mandat à Copernicus, il semble qu'Alen Vukic était membre de la commission d'administration de l'affiliation de la caisse de pension SNL et PDG de Copernicus. De plus, Agostino Ferrazzini était à la fois président de la SNL et vice-président de Copernicus. En d'autres termes : « Une main lave l'autre. »

Les salarié-es versent une partie de leur salaire à la caisse de pension et attendent que leur argent soit administré de manière professionnelle. À la SNL, des opérations se sont déroulées en coulisses où les relations et les intérêts personnels étaient plus importants que ceux des assuré-es. La personne qui décide d'attribuer un mandat ne peut pas être en même temps assise de l'autre côté de la table. C'est pourquoi le SEV a fait appel à l'ATIOZ.

Et les performances de la fondation collective sont encore plus embarrassantes qu'elles sont manifestement nettement inférieures aux valeurs de référence. Par ailleurs, les responsables ont perçu des honoraires exceptionnellement élevés pour cela. Cela entraîne un préjudice financier important pour les salarié-es de la SNL et se traduit par une baisse de leurs perspectives de rendement et de retraite.

Nos critiques à l'égard de la direction de la SNL ont eu un certain retentissement. En effet, non seulement l'ATIOZ a réagi, mais le canton du Tessin s'est également prononcé il y a quelques jours. À la fin de l'année, la SNL perdra sa concession pour la navigation sur le lac Majeur au profit de la FART. La direction de la SNL paie ainsi le prix fort pour ses graves manquements.

### Transports

Aperçu des défis à venir en matière de politique des transports.

2

### Sécurité

Les quasi-accidents survenus chez CFF Infrastructure donnent à réfléchir.

4

### CCT LEB

Les salarié-es plébiscitent une base solide pour le futur.

6

## Pause estivale

Le prochain *Journal SEV* n°10 paraîtra le 28 août. La date limite de rédaction pour la partie consacrée aux sections est fixée au 18 août à midi. Entre-temps, vous trouverez toutes les informations importantes sur notre site web [sev-online.ch](http://sev-online.ch) ou sur nos réseaux sociaux. L'équipe de la communication vous souhaite un bel été.

## Prime samedi, pétition SOB

Le SEV a remis à la compagnie ferroviaire Südostbahn (SOB), en Suisse centrale et orientale, une pétition signée par 311 collaborateurs demandant l'instauration d'une prime pour le travail du samedi. Selon les syndicats, cette mesure reconnaîtrait les contraintes de ces horaires, renforcerait la motivation du personnel, favoriserait la fidélisation des employés et améliorerait l'attractivité de l'entreprise. Rejetée lors des négociations salariales de 2024, la revendication est entre les mains de la direction, qui s'est engagée à l'examiner.

## Quatre pays



Du 25 au 27 juin, une réunion quadripartite réunissant des représentantes syndicales de Suisse, d'Allemagne, du Luxembourg et d'Autriche s'est tenue à Stuttgart. Jo-Anne Witschi, Janine Truttmann et Sibylle Lustenberger y ont participé pour le SEV. Ce partage et la visite du chantier Stuttgart21 ont montré que les infrastructures doivent être repensées dans leur globalité et prendre en compte les besoins spécifiques des femmes.

## Hausses des primes: veto?

Les primes maladie augmentent presque tous les ans. Et les Suisses n'ont pas leur mot à dire. Pour le président de l'USS et sénateur Pierre-Yves Maillard (PS/VD), la situation doit changer. Il a déposé une motion donnant au peuple un droit de veto. Seules les augmentations dépassant 3% seraient soumises au parlement, puis éventuellement au peuple en cas de référendum.



## POLITIQUE DES TRANSPORTS

# La route favorisée au détriment du rail

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

**Avant les vacances d'été, passons en revue les thèmes d'actualité en politique des transports avec Simon Burgunder, coordinateur politique du SEV.**

**Quels projets ont été traités par le Parlement durant la session d'été?**

**Simon Burgunder:** Le Conseil national (CN) a statué sur la révision partielle de la loi sur l'aviation. Il s'est penché sur des thèmes comme la protection des droits acquis des aéroports nationaux, la mise en œuvre de la «Just Culture», la délégation des services de navigation aérienne ou encore les contrôles de sécurité du personnel au sol. Le CN a accepté les propositions du Conseil fédéral. Il est prévu d'inscrire dans la loi une garantie des droits acquis concernant les horaires et le volume d'activité des aéroports de Zurich et de Genève, ce que le SEV soutient, car cela apporte une sécurité en matière de planification et de maintien de l'emploi. La sécurité de l'exploitation aérienne est un point central pour le SEV, qui se félicite que la «Just Culture» soit inscrite dans la loi sur l'aviation. Cela garantit aux personnes qui signalent des incidents liés à la sécurité qu'elles n'ont pas à craindre de représailles. Cependant, de notre point de vue, les propositions ne vont pas assez loin. La balle est maintenant dans le camp du Conseil des États. Et la «Just Culture» devrait aussi être appliquée aux domaines ferroviaire et aux bus.

**Deux autres projets sur la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ont aussi fait partie des débats...**

Malheureusement, le Conseil des États n'a pas saisi l'occasion de relever les taux de la RPLP jusqu'au plafond autorisé par l'accord sur les transports terrestres. La Confédération renonce ainsi à environ 68 millions de francs de recettes supplémentaires. Les décisions concernant la soumission des camions électriques à la RPLP sont également regrettables: ceux-ci bénéficient jusqu'en 2030 de 100% de rabais et dès 2031 les rabais seront réduits de manière échelonnée. C'est seulement depuis 2035 que les camions électriques devront payer la pleine RPLP. De ce

fait, la RPLP, qui avait été à l'époque créée pour servir au transfert du trafic de la route au rail, devient un instrument pour encourager l'électromobilité. Au lieu de taxer le transport routier de marchandises afin de créer des incitations économiques en faveur du transfert modal, cette politique encourage les investissements dans les camions électriques qui génèrent aussi des coûts externes. Les avantages concurrentiels de la route sont délibérément renforcés, au prix d'une nouvelle augmentation du nombre de trajets de camions à travers les Alpes.

**Au moins, le Conseil fédéral désire promouvoir le trafic combiné non accompagné (TCNA)?**

En effet, le Parlement souhaite affecter au TCNA les subventions initialement prévues pour la chaussée roulante dont l'exploitation a été interrompue prématurément en 2026. Le Conseil fédéral a désormais mis en consultation une modification de la loi sur le transfert du transport de marchandises. Le TCNA devrait bénéficier d'une aide financière de 486 millions de francs entre 2027 et 2035. Cela est aussi urgent que nécessaire au vu des conditions-cadres actuellement particulièrement difficiles pour le fret ferroviaire à cause des chantiers en Allemagne et de la baisse de la conjoncture économique. Certes, les indemnités d'exploitation devraient être maintenues jusqu'en 2035, cependant elles seront réduites à partir de 2030, car les milieux politiques s'en tiennent au principe selon lequel le transport ferroviaire de marchandises doit pouvoir couvrir ses coûts. Mais, tant que la route conserve ses avantages concurrentiels par rapport au rail, cela restera une illusion. La priorité doit être donnée à une politique des transports durable qui mise sur un transfert sur le rail. C'est ce que soutient la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) dans sa campagne «Save Rail Freight». Le politique doit enfin s'attaquer à la concurrence déloyale sur le plan structurel.

**Où en est la consultation parlementaire au sujet des nouveaux accords bilatéraux avec l'UE, qui comprennent entre autres des adaptations de l'accord sur les transports terrestres pour le trafic voyageurs international (IPV)?**

Le SEV a été récemment invité à une audition à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-CE). Pour nous, les modifications apportées à l'accord sur les transports terrestres sont acceptables, car, malgré l'ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs, elles prévoient des mesures efficaces visant à protéger le système suisse de transports publics, telles que la protection des conditions de travail en Suisse, la priorité à la cadence, la souveraineté en matière d'attribution des sillons, l'attribution directe dans le transport régional de voyageurs (TRV) transfrontalier ou encore la reconnaissance des coopérations.

En collaboration avec l'Office fédéral des transports, nous avons élaboré une réglementation satisfaisante concernant les conditions de travail en vigueur dans l'IPV, qui va désormais être ancrée dans une ordonnance. Cela garantit que les salaires versés sur le réseau ferroviaire suisse correspondent aux normes salariales suisses. Bien entendu, tout dépendra en fin de compte de la mise en œuvre et du contrôle de ces dispositions.

Les points sensibles se situent au niveau de l'application politique intérieure. Il convient de mentionner ici d'une part les mesures visant à protéger les salaires, mais aussi la loi sur la surveillance des aides d'État.

En ce qui concerne cette dernière en particulier, il faut empêcher que des dérèglementations et des libéralisations ne soient mises en œuvre par des voies détournées. Cette loi ne doit s'appliquer qu'aux domaines définis dans les accords bilatéraux III.

**Le 19 juin, le Conseil fédéral a également lancé la consultation sur l'extension de l'infrastructure de transport jusqu'en 2045...**

C'est une très bonne chose que le Conseil fédéral veuille investir 24 milliards de francs pour l'extension ferroviaire, mais encore faut-il en garantir le financement.

Le maintien de l'intégrité et de la fonctionnalité du réseau doit primer sur son extension car si le réseau n'est pas praticable, son extension ne sert à rien. De plus, l'ensemble des travaux de construction ne doit pas avoir d'impact trop négatif sur l'exploitation. Il manque également un concept pour une offre nationale.

CAISSE DE PENSION SNL

# Les doutes du SEV : fondés!

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

**L'Autorité de surveillance confirme les doutes du syndicat SEV concernant la gestion de la caisse de pension de la SNL. Ces derniers développements s'ajoutent à la résiliation immédiate de la CCT du personnel travaillant sur le lac Majeur, à la plainte déposée contre les syndicats, aux licenciements abusifs et aux infractions répétées à la loi sur la durée du travail.**

Dans sa décision du 2 juin, l'Autorité de surveillance des caisses de pension du canton de Zurich a confirmé ce que soutient le syndicat SEV depuis des mois (voir l'éditorial en page 1), à savoir l'existence de graves conflits d'intérêts dans l'attribution du mandat de gestion de la caisse de pension de la SNL à Copernicus. Dans sa disposition finale, l'ATIOZ établit en particulier :

- la reconnaissance officielle de graves conflits d'intérêts;
- l'invalidité substantielle du mandat précédemment attribué;
- l'obligation pour la Commission administrative de prendre une nouvelle décision;
- la nécessité de réévaluer complètement la gestion patrimoniale;
- l'attribution des frais de procédure à Valitas.

Le SEV dénonce depuis longtemps des dysfonctionnements dans la gestion de la caisse de pension de la SNL et dans les modalités d'attribution du mandat à Copernicus. Les demandes d'éclaircissement adressées à la direction de la SNL et aux organes compétents sont longtemps restées lettre morte ou n'ont reçu que des réponses incomplètes. «La conclusion de l'ATIOZ est extrêmement lourde de conséquences!», explique le secrétaire syndical du SEV, Angelo Stroppini, en charge du dossier. «D'ici deux mois, la Commission administrative devra réévaluer complètement la gestion patrimoniale et décider à qui la confier. Elle sera en outre officiellement tenue de rendre compte de sa décision à l'ATIOZ. Si, comme la direction de la SNL veut

le faire croire, tout avait été géré de manière irréprochable, cette mesure n'aurait pas eu lieu d'être». Stroppini rappelle que, dans le système de prévoyance professionnelle suisse, tous les acteurs sont soumis à des obligations strictes de diligence, de loyauté et d'intégrité, et répondent personnellement de leurs actes. L'objectif est de garantir que l'argent de la caisse de pension soit administré exclusivement dans l'intérêt des employé-es.

S'agissant de la gestion patrimoniale, la haute autorité de surveillance confirme également que les coûts administratifs de Copernicus sont élevés et que le rendement est faible par rapport à la moyenne: «Dans le secteur de la prévoyance professionnelle, une sous-performance de 2% ou 3,65% par an qui se prolonge dans le temps, signifie pour les assurée-s une perte significative sur leurs futures rentes, ce qui est inadmissible!», ajoute Stroppini.

La position du SEV est claire: il faut choisir un autre gestionnaire en excluant Copernicus, qui a obtenu un contrat sans nullement tenir compte des conflits d'intérêts manifestement présents, ni même les reconnaître, et qui ne s'est pas montré à la hauteur de la tâche qui lui avait été confiée.

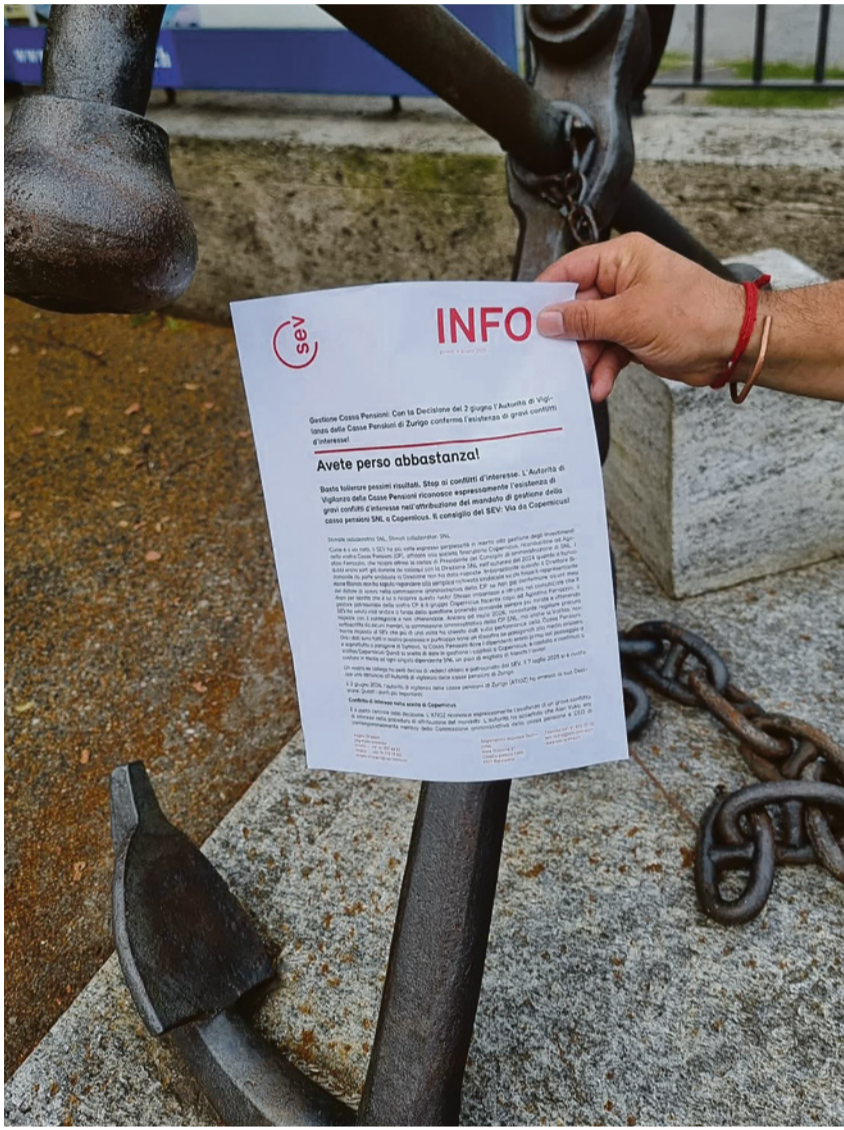
«L'époque où des résultats médiocres et une gouvernance opaque étaient tolérés est révolue. Les assurés méritent leur capital de prévoyance soit géré de manière professionnelle, transparente et efficace!, affirme le syndicaliste. Dans une tentative maladroite de sauver les apparences, SNL dresse un tableau idyllique où tout a été fait dans les règles. Or, si cela avait été le cas, l'ATIOZ n'aurait pas pris de telles décisions». Il conclut en invitant la «syndicaliste» Natalia Ferrara à se ranger enfin du côté des salarié-s, en admettant que l'attribution du mandat à Copernicus n'a pas été le meilleur choix pour les employé-es, contrairement à ce qu'elle avait indiqué au personnel il y a un an. Une question demeure, que la haute autorité de surveillance n'a pas réussi à élucider: pourquoi quitter une caisse de pension saine pour en intégrer une autre présentant des liens évidents avec la direction de la SNL, avec de moins bons résultats pour les employé-es?

De son côté, le SEV continuera à surveiller et à dénoncer toute nouvelle irrégularité qui pourrait apparaître dans le cadre de la procédure d'appel d'offres pour la gestion patrimoniale imposée par l'ATIOZ.

## La Fart remplace la SNL

Le gouvernement tessinois a annoncé le 3 juillet dernier qu'à compter du changement d'horaire du 13 décembre prochain, «la SNL ne se verra plus confier la prestation de transport public sur le bassin suisse du lac Majeur, car, dans la configuration actuelle, les conditions nécessaires à une collaboration avec la SNL pour la gestion de ce service ne sont plus réunies». Les Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (Fart) sont prêtes à prendre le relais. «Je comprends le mécontentement du canton concernant les services fournis par SNL», commente Angelo Stroppini du SEV. «En près de 10 ans de gestion par SNL sur le lac Majeur, le développement tant vanté n'a pas eu lieu.» Stroppini rappelle les péripéties de l'année écoulée: de la résiliation immé-

diante de la CCT au début de l'été 2025 aux infractions répétées à la loi sur la durée du travail, en passant par la plainte déposée contre les syndicats dans le but, infructueux, de les réduire au silence. Sans oublier les licenciements antisyndicaux et le conflit d'intérêts dans le mandat de gestion de la caisse de retraite (voir article). «C'est un excellent signe pour les salariés travaillant sur le lac Majeur. Fart est une entreprise qui respecte et met en pratique le partenariat social et avec laquelle nous venons de signer, avec Unia et OCST, une CCT d'une durée de 5 ans», affirme Stroppini, qui conclut: «Il s'agit désormais d'entamer les négociations avec la direction afin de régler les conditions de travail des salariés en activité sur le lac Majeur.»



ANGELO STROPPINI



Grâce à une hausse des recettes et au paquet d'allègements budgétaires 27, le budget fédéral 2027 affiche un **excédent structurel de 180 millions** de francs. Le Conseil fédéral a annoncé fin juin que les mesures d'économie supplémentaires prévues, d'un montant de 540 millions, étaient donc abandonnées. Il a par ailleurs revu à la hausse ses prévisions pour les prochaines années. Le SEV s'engage pour que cette marge de manœuvre financière profite aussi au service public et à ses employé-es.

Après seulement deux semaines, le **projet pilote «Vitesse de manœuvre» a été interrompu** chez CFF Voyageurs le 1<sup>er</sup> juillet, car la stabilité de l'exploitation en aurait pâti. Ce n'est pas surprenant, la réduction de moitié de la vitesse (15 km/h au lieu de 30) double le temps nécessaire à la manœuvre, ce qui impacte les autres circulations. Améliorer la sécurité, le SEV dit oui, mais il ne faut pas confondre vitesse et précipitation.



YVES SANDEY

BARBARA KELLER répond

## Le problème est toujours bien présent

**Le 3 septembre prochain, le SEV organise une nouvelle journée d'action contre la violence dans les transports publics et pour davantage de respect envers le personnel. Pourquoi est-il nécessaire de réitérer cette action?**

La situation reste alarmante. Selon les statistiques policières de la criminalité, l'année dernière presque autant d'agressions contre le personnel des transports publics (TP) ont été enregistrées que l'année précédente. Cela démontre sans aucune ambiguïté que le problème reste bien présent. Nous ne devons pas baisser les bras. Nous devons continuer à sensibiliser les voyageurs-euses à cette thématique et maintenir simultanément la pression envers les entreprises et les autorités, afin qu'elles prennent leurs responsabilités.

La table ronde que nous exigeons depuis longtemps va enfin avoir lieu durant l'été, ce dont on peut se réjouir. Sur invitation de l'Office fédéral des trans-

ports, des représentant-es des autorités, des entreprises de transport et de diverses organisations se réuniront pour discuter de mesures contre la violence dans les TP. Il est particulièrement important de donner aussi la parole aux personnes touchées, aux victimes de violence verbale ou physique, à nos collègues. Nous insisterons sur ce sujet.

Nous profiterons de cette occasion pour déposer aussi nos revendications: davantage de personnel pour une plus grande sécurité; un accompagnement intégral des trains; une présence accrue de la police des transports; l'annonce systématique de toutes les agressions; une prise en charge ultérieure et le soutien psychologique obligatoires pour les personnes touchées; des cabines de conduite protégées, des alarmes silencieuses et des mesures de prévention efficaces dans le domaine des bus; des investissements dans la sécurité au lieu de mesures d'économie supplémentaires.

Barbara Keller est vice-présidente du SEV. Des questions? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

## CFF INFRASTRUCTURE

# Le SEV critique les mesures d'économie

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Le 11 juin, CFF Infrastructure a communiqué via intranet des mesures prévues pour combler un déficit financier de 130 millions de francs entre 2027 et 2028. Ces mesures d'économie ne convainquent pas le SEV, qui formule des revendications afin d'éviter des dommages collatéraux que les responsables sous-estiment peut-être.**

CFF Infrastructure a informé le 11 juin le personnel que les fonds alloués par l'Office fédéral des transports dans le cadre de la convention de prestations 2025-2028 ne suffisaient pas pour financer de manière adéquate, par exemple, les

loyers, le personnel, l'exploitation et l'entretien des installations. Cela s'expliquerait par une sous-estimation de l'évolution de l'inflation et par le retard pris dans la mise en œuvre des mesures d'amélioration de l'efficacité.

Font entre autres partie des paquets de mesures :

- la réduction des postes à temps plein dans tous les secteurs d'activité de CFF Infrastructure de 2% en 2027 et 2028, « prioritairement sur les fluctuations naturelles » ; concrètement, en moyenne un départ sur six ne sera pas remplacé ;
- la révision à la baisse du nombre de travaux d'entretien prévus initialement, sans compromettre l'atteinte des objectifs de sécurité et de disponibilité des installations. « L'entretien ne permettant pas d'allonger la durée de vie d'une



Supprimer des postes là où il manque déjà du personnel qualifié serait contre-productif.

installation, cette mesure n'a aucun impact sur le retard dans le maintien de la substance, contrairement à un report de travaux de renouvellement », écrivent les CFF.

Le SEV ne partage pas cet avis en ce qui concerne la déclaration au sujet de la durée de vie. « Peut-être que celle-ci ne peut pas être rallongée, toutefois elle peut être très certainement réduite si l'entretien est insuffisant, et ceci peut entraîner des coûts élevés cas échéant », déclare Michael Buletti, secrétaire syndical chargé du dossier CFF Infrastructure au sein du SEV.

## Revendications du SEV

Pour cette raison, le SEV demande que cet état de fait soit pris en considération de manière adaptée avant d'introduire une réduction des

travaux d'entretien. De plus le retard dans l'entretien des installations s'accumule, c'est un problème connu et il ne se résoudra pas avec les mesures proposées.

« En bref : cette décision pourrait être un auto-goal très coûteux à moyen et long terme ! », prévient Buletti.

Deuxièmement, le SEV demande qu'aucun poste ne soit supprimé parmi le personnel de production. En effet, celui-ci est déjà soumis à une forte pression car il est très difficile de trouver le personnel qualifié dont on a un besoin urgent.

Troisièmement, le SEV exige que les mesures d'économie n'amènent pas une externalisation accrue de tâches à des externes, « car alors les coûts augmenteraient sensiblement au lieu de l'inverse », fait remarquer Buletti.

## CHANTIERS CFF

# « La sécurité ne doit jamais être reléguée au second plan »

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Ces derniers temps, il y a eu davantage de signalements de presque-accidents au sein de CFF Infrastructure. Linus Looser, patron de CFF Infrastructure, a récemment envoyé à tous ses employés un message vidéo dans lequel il les exhorte à la prudence. Notre interview avec Michael Buletti, secrétaire syndical au SEV et responsable du dossier CFF Infra.**

**CFF Infrastructure a-t-elle un sérieux problème de sécurité ?**

Non, je ne parlerais certainement pas d'un problème fondamental de sécurité. Mais le fait est qu'il y a eu une recrudescence de presque-accidents ce printemps. Et dans plusieurs cas, si l'on en croit les échos, il s'en est fallu de peu que quelque chose de très grave se produise. L'appel vidéo de Linus Looser démontre que la direction de l'entreprise prend la situation très au sérieux et entend à nouveau faire prendre conscience à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs que la sécurité est un sujet de première importance. C'est bien là le principal

message : la sécurité ne doit jamais être reléguée au second plan.

**Il y a quatre ans, le SEV a rendu public une série d'accidents survenus sur des chantiers des CFF. Il s'en est suivi des groupes de travail et de nombreuses discussions avec les CFF. En 2023, diverses mesures ont été décidées. A-t-on hésité à les mettre en place ?**

À mes yeux, non. Après cette série d'accidents, le SEV a exercé une pression considérable sur les CFF et élaboré avec eux des améliorations concrètes. C'est un succès majeur que la sécurité figure aujourd'hui constamment à l'ordre du jour des discussions entre la direction de CFF Infrastructure et les partenaires sociaux, ce qui permet d'aborder ce thème régulièrement au plus haut niveau, et pas seulement à la suite de tel ou tel incident. En même temps, la sécurité est une tâche qui ne s'arrête jamais. Or, la pression du temps, le manque de personnel et l'extrême surcharge de travail ont pour effet que, dans la vie de tous les jours, les questions liées à la sécurité passent parfois au second plan. Il est donc d'autant plus important qu'elles demeurent toujours la première des priorités.

**Par le passé, le recours à des entreprises externes a constitué un problème récurrent de sécurité, notamment parce que le personnel de celles-ci était moins bien formé que le personnel des CFF en matière d'impératifs de sécurité. Qu'en est-il aujourd'hui ?**

Dans ce domaine, il y a effectivement encore des choses à faire. Parmi les entreprises tierces, nous continuons de constater des différences dans la formation du personnel et également dans le contrôle des temps de travail. Ces standards ne sont pas partout au même niveau que ceux des CFF, ce qui implique parfois des risques élevés sur les chantiers. C'est la raison pour laquelle le SEV n'a cessé de suggérer que les travaux critiques en matière de sécurité ne puissent être exécutés que par du personnel dûment qualifié et suffisamment encadré. La sécurité ne saurait être sacrifiée sur l'autel des pressions économiques et de l'outsourcing.

**Toutes les mesures de sécurité ne serviront à rien si on ne les respecte pas sur le lieu de travail. Que peut faire quelqu'un qui aurait le sentiment que la sécurité sur le lieu de travail n'est pas garantie ?**

Le plus important, c'est d'avoir le courage de dire stop. Linus Looser a expliqué clairement que la Direction appuiera les collaboratrices et collaborateurs qui auront interrompu des travaux pour des questions de sécurité. Ce soutien est important. Mais, simultanément, nous savons bien que, dans le travail au quotidien, il n'est pas toujours facile de stopper des travaux ou de signaler des manquements. C'est pourquoi il est indispensable d'avoir une culture de la

sécurité, où de tels signalements sont pris au sérieux et où personne ne doit en redouter les inconvénients. Qui-conque a l'impression que les directives en matière de sécurité ne sont pas respectées, doit évoquer le problème, d'en informer ses supérieurs et, si besoin, le SEV ou les instances responsables de la sécurité. Car ce qui compte en définitive, c'est qu'aucun travail n'est si urgent qu'il doive être effectué dans des conditions d'insécurité.

## Toilettes et salles de pause sur les chantiers

**Pour beaucoup de collaboratrices et de collaborateurs de CFF Infrastructure, l'absence de toilettes et de salles de pause constitue un problème de longue date. Et le SEV n'a cessé d'aborder ce sujet au fil des années et à divers niveaux.**

Désormais, les CFF ont enfin promulgué une nouvelle directive de travail qui devrait contribuer à désamorcer ce problème de manière significative.

La nouvelle directive « Accessibilité des toilettes sur les chantiers I-VU » (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2026) définit clairement ce qui suit :

- L'accès aux toilettes doit être pris en compte dès la phase de planification.
- Le point « hygiène » doit obligatoirement figurer dans l'outil de planification « ProSec ».
- Une solution doit être prévue pour chaque chantier.
- Les mesures doivent être proportionnelles (OLT3 art. 2 al. 2).

Les responsables de I-VU se sont engagés à aborder régulièrement la mise en œuvre de cette nouvelle directive de travail lors des réunions de direction et de contrôler en permanence le respect des directives.

## ANGLE DROIT

# En vacances ? Attention aux délais de justice !



Service juridique du SEV

**Exercer un métier dans les transports publics, par exemple, être conducteur-trice professionnel-le, ou se rendre au travail tôt le matin pour prendre son service, augmente le risque d'être exposé aux sanctions et aux infractions liées à la loi fédérale sur la circulation routière (LCR).**

Si l'infraction LCR reprochée par les autorités dépasse le cadre des amendes d'ordre qui sont anonymes, sans conséquences pénales et généralement payables sous 30 jours, le dossier bascule dans la procédure pénale ordinaire.

On parle alors d'une *ordonnance pénale* qui sanctionne toute infraction qui dépasse le cadre de l'amende d'ordre.

C'est le cas, par exemple, quand en localité le dépassement de vitesse est supérieur à 16 km/h. C'est également le cas lors d'un accident lorsque l'autorité pénale estime qu'il y a eu un comportement dangereux ou fautif. L'utilisation du téléphone au volant, le franchissement d'une ligne blanche ou le fait de griller un feu rouge peuvent aussi, selon les circonstances, faire l'objet d'une ordonnance pénale.

Les conséquences peuvent être importantes. D'une part, la procédure pénale va engendrer des frais de justice, une amende ou une peine pécuniaire et possiblement une inscription au casier judiciaire. D'autre part, une

procédure administrative se met également en marche et expose l'auteur à un risque de retrait de permis.

Quand une ordonnance pénale est notifiée, le compte à rebours est lancé: *vous ne disposez que de 10 jours pour faire opposition!* Si vous ne réagissez pas dans ce délai, l'ordonnance pénale devient définitive. Elle équivaut à un jugement entré en force, qui valide votre culpabilité et les conséquences qui vont avec.

*À l'approche de l'été, il est important de savoir que pour le Tribunal fédéral, être en vacances n'est pas une excuse pour prolonger le délai de 10 jours.*

En cas de départ en vacances, si vous vous attendez à recevoir une ordonnance pénale à la suite d'un événement, il faut absolument vous organiser. Vous pouvez par exemple mandater officiellement une personne de confiance pour relever votre courrier physique et lui donner une procuration postale afin qu'elle puisse retirer des actes judiciaires en votre nom. Selon les circonstances, vous pouvez également élire temporairement domicile auprès d'un avocat.

*Car laisser passer le délai de 10 jours ferme définitivement la porte à toute contestation.* Il est donc crucial d'anticiper votre absence. Une fois l'ordonnance reçue, vous pouvez faire opposition par écrit. Ces précautions permettent de partir en vacances sereinement et sans mauvaises surprises au retour! En cas de doute, n'hésitez pas à contacter le SEV afin d'obtenir des conseils et de disposer de la marche à suivre.

## COMITÉ SEV

## Pas touche aux salaires minimums!

**Michael Spahr.** Le comité SEV a décidé de soutenir le référendum «Pas touche aux salaires minimums!». Il a également pris congé de la vice-présidente du comité Hanny Weissmüller lors de sa séance du 19 juin.

Le Parlement suisse a décidé lors de sa session d'été de s'attaquer aux salaires minimums cantonaux et communaux. Par sa décision, il entend s'imposer aux décisions du peuple au sein des communes et des cantons. Si les citoyen·nes d'un canton ou d'une commune votent en faveur d'un salaire minimum, celui-ci ne s'appliquera plus que de manière limitée. En effet, si les salarié·es concerné·es sont sous le joug d'une convention collective de travail prévoyant un salaire minimum inférieur, c'est cette dernière qui prévaudra. Seront touchées en particulier les personnes qui travaillent dans des secteurs où les salaires sont déjà bas, comme l'hôtellerie et la restauration, le nettoyage, les salons de coiffure, les boulangeries ou les boucheries.

Sont notamment concernés les cantons de Genève, Neuchâtel, Vaud et du Tessin, mais aussi des villes comme Zurich, Winterthour, Lucerne, Berne et Bienne, où des salaires minimums sont déjà en vigueur ou doivent être

introduits prochainement. L'USS a décidé de lancer un référendum. Le SEV soutient ce référendum. (Remarque de la rédaction: un formulaire de signatures est joint à ce Journal SEV ou peut être téléchargé sur [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).)

Hanny Weissmüller a démissionné lors de l'assemblée des délégué·es (AD) SEV du 11 juin de sa fonction de vice-présidente du comité SEV. Le comité doit maintenant faire une recommandation à l'attention de l'AD2027 afin de trouver une personne pour lui succéder. L'AD désigne la vice-présidence ad intérim jusqu'à l'élection officielle par le congrès de 2029. Les membres du comité intéressé·es peuvent présenter leur candidature jusqu'à fin septembre 2026. Le président du comité René Schnegg exprime ses sincères regrets à Hanny Weissmüller pour sa démission et la remercie pour son précieux travail au sein du comité.

Le prochain congrès de l'USS se déroulera les 13 et 14 novembre 2026, avec 17 délégué·es du SEV. Le comité SEV soutient trois propositions de la VPT et de la PV et les transmet au congrès de l'USS au nom du SEV. Une autre proposition a également été acceptée par l'AD SEV pour transmission.

## CJ

## Nouvelle directrice, même stratégie

**Jean-François Milani.** La nouvelle directrice des Chemins de fer du Jura (CJ), Rébecca Dougoud, a pris ses fonctions le 1<sup>er</sup> avril. À l'issue de ses 100 jours à la tête de la compagnie, elle livre ses premières impressions.

**Rébecca Dougoud, succéder à votre prédécesseur est-il un exercice périlleux? Quelles sont vos premières impressions dans ce contexte?**

Je me suis sentie accueillie. J'ai trouvé des collaborateurs engagés, tournés vers l'avenir et qui ont envie de partager leur connaissance de l'entreprise, son fonctionnement, leur compétence. Des attentes sont aussi exprimées. J'écoute. J'ai encore beaucoup à apprendre sur le fonctionnement de l'entreprise.

**Le bilan 2025 des CJ boucle avec un résultat d'exploitation positif, une meilleure participation des pouvoirs publics, mais une baisse des voyageurs de 6,3%, le taux d'auto-couverture restant faible, env. 25%, envisagez-vous augmenter les recettes ou une baisse des charges?**

Nous devons chercher à offrir un service de meilleure qualité pour attirer plus de clients. L'enjeu des recettes est fort même si nous ne maîtrisons pas tous les leviers. Pour être honnête, la maîtrise de nos coûts est un enjeu.

**Le Conseil fédéral a refusé d'inscrire le projet ferroviaire ArcExpress (cf. encadré), classé en priorité 2 par le rapport Weidmann de l'EPFZ, dans son programme Transports'45, êtes-vous déçue?**

Il est important que les autorités politiques, les acteurs économiques et les habitants de l'arc jurassien se mobilisent.

**Avez-vous une stratégie offensive afin d'intégrer malgré tout le projet ArcExpress dans ce premier paquet d'investissements ferroviaires?**

Nous sommes dans une phase politique où c'est la mobilisation des acteurs du territoire qui doit s'organiser.

**De quelles expériences bénéficiez-vous avec les partenaires sociaux, dont le SEV?**

Dans la conduite des grands projets, nous sommes un peu plus loin des partenaires sociaux. Mon souhait est que les projets, le dialogue, l'écoute et la compréhension mutuelle permettent d'avoir des échanges constructifs.

**À votre entrée en fonction, vous avez vanté, dans la presse régionale, la forte polyvalence (multitâche) de vos collaborateurs. Ces compétences sont-elles assez prises en compte selon vous?**

Cela va vous surprendre, mais la polyvalence existe à tous les niveaux de l'entreprise. Pour certaines personnes, c'est lié à leur grande expérience au sein des CJ. Je pense qu'il ne faut pas opposer polyvalence et expertise.

**À quel rythme envisagez-vous les négociations syndicales annuelles?**

Je crois que le dialogue a toujours été de mise aux CJ, en tout cas ces dernières années. Nous sommes dans une région où le syndicalisme est important. Je pense avant tout que c'est la qualité des échanges qui doit primer. Nous trouverons ensemble le rythme adapté.

### Remettre le projet sur rail

Pour l'instant, ArcExpress est exclu des crédits de financement du programme fédéral Transports'45, infrastructures ferroviaires à réaliser d'ici à 2045 mis en consultation.

Pour les CJ, il est impératif de replacer ce projet dans le «Message 2027». Il vise à intégrer l'Arc jurassien au réseau ferroviaire national, en reliant sans changement de train La Chaux-de-Fonds et Delémont, avec un gain de temps de 30 minutes, moyennant quelques corrections de tracés sur le réseau CJ et la pose d'un 3<sup>e</sup> rail entre Glovelier et Delémont. L'investissement de 87 millions de francs est minime. Une première phase évaluée à 33 millions devrait être inscrite précisément dans le «Message 2027». Tout report pourrait mettre en péril sa réalisation et de nouvelles recettes indispensables. L'État jurassien défend ce projet. La mobilisation est de mise et une lettre type de soutien sera téléchargeable sur le site des CJ: [www.les-cj.ch](http://www.les-cj.ch). JFM

## PROJET DE RECHERCHE - POLITIQUE FERROVIAIRE

## Participez à l'enquête sur la politique de libéralisation!

**SEV.** Depuis des décennies, à travers quatre paquets ferroviaires, la politique des transports de l'UE mise sur la concurrence et le marché, dans le but de mener à bien la transition vers des transports durables en améliorant l'offre de transports publics (TP). Le transport ferroviaire dans l'UE a été entièrement libéralisé et dérégulé, sans que les objectifs en matière d'environnement et de climat soient atteints. Au contraire, cette politique a entraîné une détérioration de la situation: moins de liaisons, en particulier dans les régions rurales, prix plus élevés, dégradation des infrastructures, liaisons peu fiables et qualité moindre. Malgré cela, la Commission européenne s'en tient au dogme.

Un projet de recherche examine les raisons pour lesquelles la politique de libéralisation du transport ferroviaire n'a pas entraîné le transfert modal souhaité, mais a affaibli les TP.

En Suisse, il y a certes eu des réformes ferroviaires, mais le système de TP fondé sur la coopération a été largement maintenu. Les TP n'ont jusqu'à présent pas été libéralisés en Suisse. Mais même en Suisse, de nombreux res-

ponsables politiques continuent de croire que la libéralisation et la dérégulation conduisent à une meilleure offre.

Ce projet de recherche vise aussi à examiner les effets sur les conditions de travail du personnel ferroviaire. Le SEV participe activement à cette recherche, car si la Suisse est considérée comme un contre-exemple réussi à la politique de libéralisation de l'UE, les conditions de travail y ont néanmoins évolué, notamment en raison de la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises. Vous pouvez dès à présent participer à cette enquête. L'objectif est d'acquérir des connaissances sur la manière dont la concurrence croissante et l'évolution du cadre juridique influencent votre situation professionnelle au quotidien, votre satisfaction professionnelle ainsi que vos perceptions personnelles.



**Vous pouvez participer à l'étude via notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) ou en scannant ce code QR.**

## AVANT LE PASSAGE À MOVODIS

# Les salarié·es du LEB plébiscitent leur nouvelle CCT

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Acceptée à l'unanimité des membres du SEV avec un taux de participation de 66%, la nouvelle CCT du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) a été officiellement signée le 30 juin à Echallens. Dans un contexte de fusion et de profondes mutations, cet accord constitue avant tout une victoire syndicale pour la protection des conditions de travail du personnel.**

La votation organisée auprès des membres du SEV n'a laissé place à aucun doute: la CCT LEB n° 2 a été acceptée à l'unanimité. Au-delà du résultat lui-même, ce vote traduit une volonté

claire du personnel de sécuriser ses acquis avant le passage du LEB dans le nouvel ensemble Movodis, issu du rapprochement entre le LEB, MBC et Travys (voir article ci-dessous).

### Une réponse syndicale à une période d'incertitude

Les négociations, menées entre mars et juin 2026, se sont déroulées dans un calendrier serré. Pour le SEV, l'enjeu était double: préserver les bonnes conditions de travail existantes et éviter que la future fusion n'entraîne une dégradation des droits du personnel. La délégation syndicale, composée d'Aline Zuber, secrétaire syndicale, et de Laurent Guigoz, président de section, a ainsi privilégié la conclusion d'un accord avant que les décisions ne soient transfé-



Moment solennel: la signature de la nouvelle CCT LEB. Autour de la table, pour le SEV: Aline Zuber (secrétaire syndicale), Laurent Guigoz (président de la section SEV-LEB) et Pablo Guarino (vice-président). Pour le LEB: Philippe Gauderon (président du Conseil d'administration), Olivier Bronner (directeur) et Annik Essoh (responsable RH).

rées à la future structure Movodis.

Si toutes les revendications syndicales n'ont pas abouti, plusieurs avancées importantes ont été obtenues. Le SEV a notamment réussi à faire inscrire dans la nouvelle CCT des éléments spécifiques au LEB qui n'étaient jusqu'ici pas formalisés, comme certaines indemnités et revalorisations obtenues en 2020 ou encore le groupe horaire propre à l'entreprise. Parmi les revendications acceptées par la direction, on trouve le retour à l'AG FVP 2° classe gratuit et la carte FIP, les deux ayant été perdus avec le passage en force du plan mobilité des tl. Le syndicat a également obtenu la suppression d'une disposition jugée discriminatoire envers les salariées en lien avec la grossesse, la reprise des mesures concernant la retraite des femmes négociées avec les tl, ainsi qu'un engagement renforcé en matière de sécurité avec la signature de la nouvelle charte 2025 du SEV pour une meilleure sécurité dans les TP.

### Une signature symbolique pour l'avenir du LEB

Autre résultat significatif: la garantie que les conditions de travail actuelles seront maintenues dans le contexte du transfert vers Movodis. Dans une période de changements structurels, la convention prévoit une durée minimale de validité de trois ans et reconductible tacitement, offrant ainsi une stabilité bienvenue et un «repère solide», déclare Olivier Bronner, directeur du LEB.

L'aboutissement de ce processus a été marqué le mardi 30 juin par la signature officielle de la convention au siège du LEB à Echallens. Autour de la table se trouvaient les représentants de la direction de l'entreprise et du SEV, dont Aline Zuber, le vice-président du syndicat Pablo

Guarino et Laurent Guigoz. Des membres du Conseil d'administration ainsi que du personnel ont également assisté à cet acte symbolique.

Cette nouvelle convention s'appuie sur la CCT-cadre des transports publics vaudois tout en intégrant des dispositions adaptées aux réalités des métiers du LEB. Elle clarifie notamment le système salarial, les primes, les bonifications, l'organisation du travail et les mesures de protection du personnel, avec une attention particulière portée à la protection de la maternité.

### Plusieurs améliorations

Pour Pablo Guarino, cette signature représente bien davantage qu'un simple renouvellement conventionnel. Dans le communiqué commun, le vice-président du SEV souligne que la nouvelle CCT «protège les conditions de travail du personnel LEB», tout en conservant les acquis précédemment couverts par la CCT des tl et en apportant plusieurs améliorations. Il salue également l'esprit constructif qui a marqué les négociations.

Le dossier n'est toutefois pas clos pour le syndicat. La création de Movodis et les futures discussions à l'échelle du nouveau groupe exigeront une vigilance constante. Le SEV entend notamment rester attentif à toute évolution concernant les lieux de service multiples, un sujet qu'il a déjà encadré par des garanties de négociation préalable.

L'unanimité obtenue lors de la votation démontre néanmoins que le personnel considère cette CCT comme le meilleur rempart face aux incertitudes de la fusion. Une base solide a été posée; il appartient désormais aux partenaires sociaux de la faire vivre et de la renforcer dans les années à venir.



Le vice-président et l'équipe de négociation du SEV, avec la nouvelle CCT LEB.

## MOVODIS – FUSION DU LEB, MBC ET TRAVYS

# Les incertitudes s'accumulent, le personnel a besoin de garanties

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Pensée comme un projet d'avenir pour les transports publics vaudois, la création de Movodis, qui doit regrouper les entreprises de transport Travys, LEB et MBC, traverse une zone de turbulences. Après des mois de questions et d'inquiétudes liées à l'organisation future et au déplacement de nombreux postes à Yverdon, les récents conflits autour de la gouvernance de la nouvelle structure ajoutent encore à l'incertitude. Pour le personnel concerné, le moment est venu d'obtenir des réponses claires et des garanties concrètes.**

Le projet Movodis poursuit officiellement son chemin. Pourtant, les événements de ces dernières semaines ont fait apparaître au grand jour les tensions qui existaient déjà en coulisses. Les démissions en bloc de représentants du Nord vaudois au sein des organes de la future holding et les interrogations sur la place de Travys dans la gouvernance ont jeté une lumière crue sur les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du projet.

Pour le personnel, ces débats institutionnels ne sont pas anodins. Ils viennent s'ajouter à des préoccupations déjà largement exprimées depuis plusieurs mois. Les collaboratrices et collaborateurs appelés à rejoindre le futur siège de Movodis à

Yverdon attendent toujours des réponses sur des questions essentielles: lieu de travail, travail multisites, temps de déplacement, télétravail, horaires, frais professionnels ou encore organisation future des postes.

Lors de l'atelier consacré aux conditions transitoires, organisé en juin, les salarié·es ont clairement indiqué leurs priorités. Une demande est revenue avec force: connaître rapidement l'organisation future afin de savoir où chacun se situera et dans quelles conditions il exercera son activité. Le besoin de visibilité et de sécurité est aujourd'hui évident, sinon, une partie des collaborateur·trices pourrait quitter le navire, faute de pouvoir pleinement se projeter dans

Movodis. Le risque est grand de voir des collègues démissionner et de perdre toutes ces compétences essentielles au bon fonctionnement de la nouvelle entité.

Le SEV regrette que les difficultés de gouvernance observées aujourd'hui viennent ajouter une couche supplémentaire de doutes à un projet qui exige au contraire de la stabilité et de la confiance. Les enjeux politiques ou institutionnels ne doivent pas faire oublier les femmes et les hommes qui feront vivre la future entreprise au quotidien.

Face à cette situation, le syndicat entend maintenir le cap. Le SEV s'est vu confier un mandat clair par le personnel: défendre les intérêts des col-

laboratrices et collaborateurs concerné·es et obtenir les meilleures conditions possibles dans le cadre du transfert vers la nouvelle structure. Ce mandat est connu des responsables du projet.

Le SEV attend maintenant que le CA désigne rapidement et officiellement les interlocuteurs avec lesquels négocier, ainsi qu'un calendrier, conditions fondamentales pour pouvoir débiter les discussions et parvenir à des résultats concrets. Il mettra tout en œuvre pour faire aboutir des solutions respectueuses du personnel et préserver de bonnes conditions de travail.

Les conditions de transfert devront être négociées sérieusement, sans précipitation ni pression liée au calendrier. Les salarié·es ont besoin de certitudes, pas de promesses vagues. Une fusion ne peut réussir que si celles et ceux qui en constituent la richesse principale – le personnel – sont écoutés, respectés et pleinement associés à la démarche.

Plus que jamais, le message est simple: les changements organisationnels ne doivent pas se faire au détriment de la sécurité professionnelle et de la qualité de vie des travailleurs et travailleuses. C'est sur ce terrain que le SEV continuera d'être présent et vigilant.

## HELVETIA

## Prévoyance pour les jeunes adultes

### Pourquoi prévoir dès maintenant – est-ce possible plus tard ?

Oui, c'est bien sûr possible. Mais ceux qui commencent à épargner plus tard mettent moins de côté, et ceux qui ne prévoient pas à temps risquent de manquer d'argent en cas d'invalidité. Ceux qui en prennent conscience dès leur jeunesse épargnent de manière adaptée à leur budget, de façon flexible, et restent financièrement protégés.

### Protéger ses revenus

En cas d'invalidité, les revenus disparaissent généralement, parfois pour toute une vie. Les prestations de l'AI et de la caisse de pension, si elles existent déjà, sont loin d'être suffisantes. C'est pourquoi une assurance privée contre l'incapacité de gain est indispensable, notamment pour les jeunes professionnels et les étudiants. Elle complète les prestations de l'AI et de la caisse de pension et garantit une protection financière des revenus.

### Épargner tôt et régulièrement

Il n'est pas nécessaire d'investir de grandes sommes, mais elles doivent s'intégrer au budget. Par exemple, une personne qui commence à 20 ans et investit 100 francs par mois dans un produit d'investissement avec un rendement annuel de 3 % aura multiplié ses investissements pour atteindre environ 113 000 francs à la retraite. En revanche, une personne qui commence à 40 ans devra investir 254 francs par mois pour atteindre le même montant, mais aura payé au total plus de 22 000 francs supplémentaires.

### Rester financièrement flexible

À un jeune âge, il n'y a généralement pas encore d'engagements financiers à couvrir avec une assurance-vie. Cependant, le revenu

professionnel doit absolument être protégé par une assurance risqué. L'épargne peut également être réalisée séparément, par exemple avec un compte de fonds, ou alternativement avec une assurance-épargne où seul le processus d'épargne est protégé. Le montant annuel d'épargne est choisi en fonction du budget. Et si à la fin de l'année il reste quelque chose, ce montant peut être ajouté. Ainsi, la flexibilité financière est également préservée.

### Se faire conseiller par des professionnels

Un conseil en prévoyance personnalisé aide à prendre les bonnes décisions et à rester financièrement flexible. Laurent Uldry, conseiller en assurance et prévoyance de l'agence générale Lavaux Riviera Chablais, et ses collègues de l'équipe de conseil SEV se feront un plaisir de vous aider et de trouver avec vous la solution qui vous convient. Pour plus d'informations, rendez-vous sur [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).



En partenariat avec



Votre assureur suisse



## SWISS

## Une CCT qui fait avancer

**Markus Fischer.** Après de longues et parfois difficiles négociations, le SEV-GATA et Swiss sont parvenus à un accord sur une nouvelle convention collective de travail (CCT) pour le personnel au sol. Soumis au vote des membres concernés jusqu'au 19 juillet, ce texte est présenté par les représentants syndicaux comme une avancée importante pour les salarié-es, même s'il ne répond pas à toutes les attentes.

Le résultat est le fruit d'un vaste processus participatif. Une délégation de négociation du SEV-GATA, épaulée par un *sounding board* réunissant une vingtaine de représentant-es de différents secteurs – maintenance, fret, planification des équipages, travail de nuit ou encore services techniques –, a porté les revendications du personnel face à la direction de Swiss. Les discussions se sont déroulées dans un contexte peu favorable, marqué notamment par des programmes d'économies et une pression croissante sur les coûts.

Parmi les acquis les plus marquants figure la réduction du temps de travail hebdomadaire de 42 à 40 heures dès 2027. Pour SEV-GATA, cette mesure représente un véritable tournant social. Dans les métiers soumis aux horaires irréguliers et au travail en équipe, deux heures de moins par semaine constituent un gain significatif en matière de santé, d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

Autre revendication de longue date satisfaite : la suppression des jours de compensation dans certains secteurs techniques. Ces journées étaient souvent perçues comme pénibles et peu adaptées à l'organisation du tra-

vail. Leur disparition, combinée à la réduction du temps de travail, répond à une demande forte du personnel concerné.

Les améliorations salariales ne sont pas en reste. Les bandes salariales seront relevées de 200 francs par mois et une prime de samedi de 7,50 francs par heure fera son apparition. Plusieurs indemnités seront également augmentées : suppléments pour le travail de nuit, le service de piquet, les dimanches et jours fériés ou encore certaines licences professionnelles. Le syndicat souligne que ces mesures constituent une reconnaissance du travail effectué à des horaires exigeants et dans des conditions parfois difficiles.

La nouvelle CCT contient aussi des progrès dans le domaine social. Les prestations liées à la prévoyance professionnelle seront améliorées grâce à une augmentation progressive du salaire assuré à la caisse de pension. Les congés en cas de décès d'un proche sont étendus et les dispositions relatives à la maternité et à la parentalité sont renforcées.

Tout n'est cependant pas parfait. Certaines améliorations n'entreront en vigueur qu'en 2028 ou 2029, ce que les représentants du personnel regrettent. Par ailleurs, plusieurs métiers jugent que leurs contraintes spécifiques – travail physique intense, activités en extérieur par tous les temps ou horaires atypiques – ne sont pas encore suffisamment reconnues.

Malgré ces réserves, la délégation de négociation et la majorité du *sounding board* recommandent l'acceptation de la nouvelle CCT.

Infos sur : [sev-gata.ch/fr/](http://sev-gata.ch/fr/)

## SOUS-FÉDÉRATION PV

## Prévenir les démissions en cas de départ à la retraite et soucis financiers

**Alex Bringolf.** Comme le veut la tradition, le Comité central du 16 juin rencontré les présidents des sections de la région Centre à Seon. Très vite, un sujet récurrent a fait l'objet de la discussion : les démissions de nouveaux pensionnés. Lorsqu'ils s'entretiennent avec les collègues souhaitant quitter le syndicat, les présidents de section entendent sans cesse : « Ah, il y a encore une PV. »

### Un syndicat pour les retraité-es ?

De notre point de vue, les sections d'actifs devraient de temps à autre attirer l'attention de leurs membres sur la PV. Les retraité-es peuvent eux aussi bénéficier de prestations comme la protection juridique du SEV, qui ne s'appelle plus « Protection juridique professionnelle ». Il faudrait peut-être l'appeler « Protection juridique pour retraité-es », en référence à la protection juridique professionnelle. De plus, la cotisation de base SEV des membres retraités est réduite de moitié. Ces cotisations ne sont pas négligeables non plus pour le SEV et contribuent au financement des activités syndicales. Les nouveaux membres reçoivent souvent des invitations personnelles à des réunions et à d'autres événements, ce qui est apprécié.

### Cotisations versées

Les cotisations versées aux cartels syndicaux constituent également un sujet récurrent. Les règles relatives à ces cotisations varient selon les régions et les cantons. Les accords conclus sont annulés ou modifiés en cas de changement au sein des comités, ce qui peut alors entraîner une augmentation des redevances. Si tel est le cas, nos sections devraient remettre en question les prestations des cartels. Parfois, de nouvelles négociations permettent également de trouver une solution acceptable pour les deux parties. Le cas échéant, une section doit déposer une demande visant à modifier le règlement relatif aux cotisations.

Dans l'assurance maladie, une augmentation de la franchise minimale est envisagée. La PV, tout comme d'autres associations, a

rédigé une réponse dans le cadre de la consultation.

### Les dépenses de santé

Le relèvement à 400 francs n'empêchera pas les majorations de primes. Ainsi, nous, les personnes plus âgées, sommes davantage touchés par cette augmentation, car nous avons tendance à avoir davantage recours aux prestations. Malheureusement, les primes ne sont pas prises en compte dans l'indice national des prix (IPC) et n'ont donc aucune incidence sur l'inflation. La hausse des primes pèse ainsi de plus en plus lourdement sur les revenus moyens disponibles. La PV va intervenir auprès de l'USS. Les primes de l'assurance maladie ne devraient pas dépasser 10 % du revenu imposable et elles doivent être reprises dans l'indice national des prix à la consommation.

### 13<sup>e</sup> rente AVS

La conférence de conciliation des Chambres fédérales a élaboré une proposition de compromis pour le financement de la 13<sup>e</sup> rente AVS. On sait désormais que la TVA devrait être augmentée de 0,4 % à partir de 2028. Le référendum à ce sujet devrait avoir lieu en novembre. Nous trouvons déplorable l'attitude des Chambres, alors que le peuple s'est clairement prononcé en faveur de la 13<sup>e</sup> rente.

Environ 3 100 retraité-es ont participé aux manifestations d'automne organisées par les CFF dans les différentes régions. À partir de 2027, les retraité-es inscrit-es ne recevront plus d'informations que par mail. Une solution numérique est également en cours d'élaboration pour les cartes de retraité, sur lesquelles le numéro personnel sera à nouveau indiqué. Il n'est pas non plus prévu que les CFF, en tant qu'employeur, accordent une remise sur l'argent Reka, comme le font d'autres employeurs.

Fort de ces informations et des activités mentionnées, le Comité central part lui aussi en pause estivale. Nous souhaitons à tous nos membres de passer un bel été.

Düdingen, PV Fribourg.

**Roland Solange;** 1930; veuve de Michel, Genève, PV Genève.

**Thorimbert Christian;** 1954; conducteur, Lausanne, VPT TL.

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

## DÉCÈS

**Gäggeler Rudolf;** 1948; Zugverkehrsleiter/chef de la circulation, Châtelaine, PV Genève.

**Haymoz Josef-André;** 1948; chefmonteur,

## Journée de la migration 2026

# Travail de care et Hate speech

**Vendredi, 25 septembre 2026, 9h00–16h30**  
**Hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten**

**Qui peut participer ?**

- Toutes les migrantes et tous les migrants qui sont intéressés (également les personnes qui ne sont pas membres SEV)
- Tous les membres SEV intéressés

**Thèmes**

- Travail de care – un exercice d'équilibre entre famille, prise en charge et travail
- Hate Speech – podium de discussion sur les discours de haine et leurs conséquences

**Inscription :**

Commission de migration SEV  
 SEV Secrétariat central,  
 Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6,  
[migration@sev-online.ch](mailto:migration@sev-online.ch)

## 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](http://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 FÜRST (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·es

**9.9.**  
PV Vaud

**Journée de marche de Môtiers (NE) aux mines d'asphalte (La Presta).**

Rendez-vous : dès 08.15 dans le hall central de la gare de Lausanne.

Horaire aller : Lausanne dép. : 08.34 v4 / Neuchâtel : arr. 09.21 v5

Neuchâtel dép. : 09.41 v1 / Môtiers (NE) : arr. 10.17

L'inscription pour la journée et le repas (sans les boissons) vous est proposée à frs 30.-, par personne. Encaissement sur place, le jour même.

### Marche et équipement

Dès l'arrivée à la gare de Môtiers (NE), nous marcherons en direction de La Presta, le long de la rivière Areuse, sans stress, c'est une marche facile d'environ 1h 45, pratiquement à plat. Nous traverserons le village de Couvet. Equipez-vous de bonnes chaussures de marche et de bâtons nécessaires à vos équilibres. Marche est maintenue aussi par temps pluvieux. Sur place, en cas d'imprévu, un plan B est prévu.

**Repas** Le repas sera servi au restaurant des Mines d'Asphalte, avec son menu traditionnel autour du « Jambon cuit dans l'asphalte ».

**Horaire retour :** Depuis l'arrêt de La Presta, selon l'envie de chacun, au 17 ou au 46 de chaque heure.

**Renseignements et inscriptions** jusqu'au mardi 01 septembre 2026

Chez Dominique Tissières tél. 079 176 77 16 ou [domi.tissieres@bluewin.ch](mailto:domi.tissieres@bluewin.ch) Dominique Tissières

**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 9/26

## PV GENÈVE

## Super raclette et moment précieux



**Le secrétaire.** Ce 2 juin, c'est une bonne cinquantaine de membres qui se sont embarqués à Genève pour aller visiter Martigny et ses environs. Le « baladeur » nous attendait à la gare pour nous conduire à travers la ville ancienne jusqu'au Barryland.

Celles et ceux qui le voulaient pouvaient rendre visite aux chiens

Saint-Bernard dont c'est le lieu de naissance et où ils suivent l'école obligatoire.

Après la pause café, le petit train est grimpé dans les vignes jusqu'au restaurant de Plan-Cerisier, point de vue magnifique sur Martigny et la vallée du Rhône. De la viande séchée, une raclette exceptionnelle et un dessert très valaisan ont régalaé la

troupe ravie. Et la pluie arrivée un peu plus tard n'a pas gâché ces moments précieux de camaraderie et de souvenirs partagés.

Ceux qui démissionnent à la retraite ne savent pas ce qu'ils perdent !

En remerciant les participantes et les participants pour ces bons moments d'amitié, le comité souhaite un bel été à toute la section.

## PV VAUD

## Mémorial René Guignet

**Dominique Tissières.** Ça Marche... ce mercredi 17 juin 2026, c'était le traditionnel tournoi de pétanque en souvenir de René Guignet

Ça Marche, avec la participation ! Un nombre de 50 collègues et amis des Vieilles Boules, répartis en 20 équipes en doublette, ont aminé cette journée commémorative. Ça Marche, avec le concours du « Quintais ». Prévu pour la première fois, ce concours fut agréablement avec un lot aguçeur. C'est « Chouchou », membre des Vieilles Boules qui, avec un total de 40 points, remporte le « gros lot ». Ça Marche, avec la montée en puissance de l'ambiance sur les terrains de pétanque. Au début, d'aucuns, sans conviction, lancèrent leurs boules en direction du cochonnet : « Ce n'est qu'un jeu ! Peu importe le résultat ». Mais, au fur et à mesure de l'évolution des parties, ces mêmes aucuns se ravisent : « De bleu ! c'est du sérieux ! Nous sommes déjà mieux classé que l'an passé... ». La mène finale s'avéra une passe de comitards, entre l'équipe de président Roland Basset et Jean-Paul Cottens versus l'équipe de Marcel Berdoz et son épouse. Cette dernière équipe fut déclarée

vainqueur de la saison 2026. Ça Marche bien avec la participation de deux équipes de la section SEV PV de Genève et un délégué de la section du Valais.

Ça Marche quant aux remerciements. Ils vont à Esther et Rosemarie, nos précieuses et dévouées cantinières, sans oublier Marianne. Ils vont à Philippe Häller, secrétaire du concours et à Jacques Sebban superviseur du jeu du Quintais. Ils vont au boucher qui nous livre un succulent rôti de porc. Ils vont à toutes les petites mains toujours prêtes à déplacer une table, rajuster la position d'un auvent, à servir spontanément le repas. Le tout dans un esprit d'entre aide informelle pour le bon déroulement de la journée. Ils s'adressent finalement à tous, participantes et participants. Ainsi, nous pouvons affirmer : Ça Marche !

Ça Marche, c'est aussi le nom officiel du Club de pétanque de Cossonay, qui met son boulo-drome à la disposition du SEV PV Vaud.

L'an prochain, le mercredi 16 juin 2027, si le nombre de participantes reste aussi étoffé, voire plus, nous pourrions renchérir : Ça Marche !

## PV FRIBOURG

## Sortie de section

**Roland Julmy.** Une très bonne ambiance pour une belle sortie de section du 25 juin. Vingt-trois membres et accompagnantes on fait le voyage en train pour Delémont où nous attendais un bus « rien que pour nous » qui nous a conduit à Vicques dans le Val Terbi. Destination finale: l'Arche de Noé et sa superbe exposition de plus de 3000 animaux naturalisés et mis en scène dans leur décor naturel. Mais aussi des expo-

sitions spéciales telles que « Les Fables de la Fontaine » et « Entre proies et prédateurs: scène de chasse » ou encore des animaux « inventés » par le taxidermiste Christian Schneider.

Après cette visite, un bon repas nous attendait à l'Hôtel de l'Ours à Courroux avant le retour sur la région de Fribourg.

Merci aux participantes et participants pour leur participation.



## IMPRESSUM

3000 Bern 6, 031 357 57 57, [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

**Abonnements et changements d'adresse:** [mutation@sev-online.ch](mailto: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](mailto:zeitung@sev-online.ch),

**Pré-press:** CH Regionalmedien AG

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

**Le prochain journal paraîtra le 28 août. Délais pour les annonces et l'agenda: 17 et 18 août à 12h.**

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

**Tirage:** 8189 ex. (total 30322 ex.), certifié REMP au 12 mars 2026.

**Editeur:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

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

**Adresse de la rédaction:** Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale,

## CONDITIONS DE TRAVAIL

# Canicule: salarié·es des TP touchés



Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**La vague de chaleur de juin a été extrême. Une réalité appelée à devenir plus fréquente. Si l'infrastructure a souffert, le personnel a aussi été impacté par cette canicule, avec au moins six personnes à la conduite qui ont fait un malaise au volant. Pour protéger leur santé, les entreprises de transports publics doivent prendre des mesures.**

Selon MétéoSuisse, le niveau 3 d'alerte canicule correspond à un danger marqué, tandis que le niveau 4 correspond à un fort danger, avec des températures élevées durant plusieurs jours et des nuits qui ne permettent plus au corps de récupérer correctement. Lors de l'épisode de juin, où la barre des 36 degrés a été franchie, plusieurs régions suisses ont atteint le niveau 4, le plus élevé utilisé pour les canicules, du bassin lémanique au plateau, de Genève à Zurich, en passant par le Valais central et le Nord-Ouest.

Conductrices et conducteurs de bus, mécaniciennes et mécaniciens de locomotive, personnel de navigation, équipes de maintenance des voies, agents des ateliers ou employé·es de bureau, toutes et tous peuvent être confrontés à des températures qui mettent en danger la santé et compliquent fortement le travail quotidien. Face à cette situation, le SEV demande que la protection du personnel devienne une priorité et que les entreprises adaptent leur organisation à la nouvelle donne climatique.

Dans les transports publics (TP), les conséquences sont multiples. Les conductrices et conducteurs de bus sont exposés pendant des heures derrière de larges surfaces vitrées. Même avec une climatisation fonctionnelle, les ouvertures répétées des portes à chaque arrêt laissent entrer l'air brûlant. Dans les trains, les cabines de conduite et certaines rames peuvent également devenir difficiles à supporter lorsque les systèmes de refroidissement sont fortement sollicités. Au moins six cas de conducteurs de bus (tl et transN) et train (MBC) ayant fait un malaise en conduisant nous ont été rapportés, heureusement sans provoquer d'accident.

Le personnel travaillant sur les voies, les installations de sécurité ou les lignes de contact est encore davantage exposé. Sous le soleil direct, la chaleur rayonnée par les infrastructures s'ajoute à celle de l'air ambiant. Quant au personnel administratif, il n'est pas épargné lorsque les bureaux, ateliers ou locaux de pause sont insuffisamment ventilés ou rafraîchis.

La climatisation constitue certes une partie de la réponse, mais elle ne résout pas tout. D'abord parce qu'elle n'est pas disponible partout. Ensuite parce qu'elle peut tomber en panne précisément lorsque les températures atteignent des records. Enfin parce qu'elle ne compense pas toujours les contraintes particulières du travail dans les transports, comme les arrêts fréquents des bus ou les déplacements constants entre des espaces chauffés et refroidis.

## Infrastructures sous pression

Les fortes chaleurs ne touchent pas seulement les êtres humains. Elles mettent aussi les infrastructures à rude épreuve, déformant les voies à Baar (ZG), Olten, dans l'Oberland et le Jura bernois. À Genève, une quarantaine de véhicules

des tpg (bus thermiques Citaro en particulier) ont dû rester au dépôt en raison de surchauffes mécaniques, de défaillances des systèmes de refroidissement ou de problèmes liés à la climatisation et à la hausse de la température de l'huile à moteur. Certaines courses ont dû être supprimées.

Aux CFF aussi, la chaleur a provoqué plusieurs incidents: surchauffes de moteurs de traction, défaillances de systèmes de climatisation et dilatation d'éléments d'infrastructure. Les fortes températures augmentent notamment les risques de déformation des rails ou de dysfonctionnement des aiguillages. En cas de panne, les CFF tentent de remplacer la voiture. Si cela n'est pas possible, celle-ci est mise hors service. Environ 98% de tous les trains des CFF sont équipés d'un système de climatisation, indiquent-ils.

Ces situations montrent que la question climatique dépasse désormais le seul confort. Elle concerne aussi la santé, la sécurité, la qualité du service public et l'organisation du travail.

## Ce que demandent les syndicats

Le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) rappelle que les employeurs ont l'obligation de protéger la santé de leur personnel. La SUVA souligne que la chaleur représente une contrainte physique supplémentaire qui peut devenir dangereuse, en particulier lors de travaux physiques ou d'expositions prolongées au soleil.

Dans ce contexte, le SEV estime qu'un ensemble de mesures techniques, organisationnelles et de protection personnelle devrait être systématiquement mis en œuvre par l'employeur lors des épisodes de forte chaleur.

Pour le **personnel de conduite**, cela implique notamment la mise à disposition de boissons fraîches en quantité suffisante, des pauses régulières, l'accès à des toilettes et des points d'eau aux terminus,

si nécessaire par des temps de battement adaptés et suffisants. La climatisation des véhicules doit être assurée et, si elle est défectueuse, ceux-ci doivent être retirés du service.

Pour les équipes travaillant **sur les voies et le réseau**, en plus des boissons, il apparaît nécessaire d'adapter les horaires afin d'effectuer les tâches les plus pénibles aux heures les moins chaudes, d'organiser des pauses fréquentes à l'ombre (15 minutes par heure), de fournir des équipements de protection contre les UV et, lorsque les températures deviennent extrêmes, d'interrompre les travaux les plus lourds.

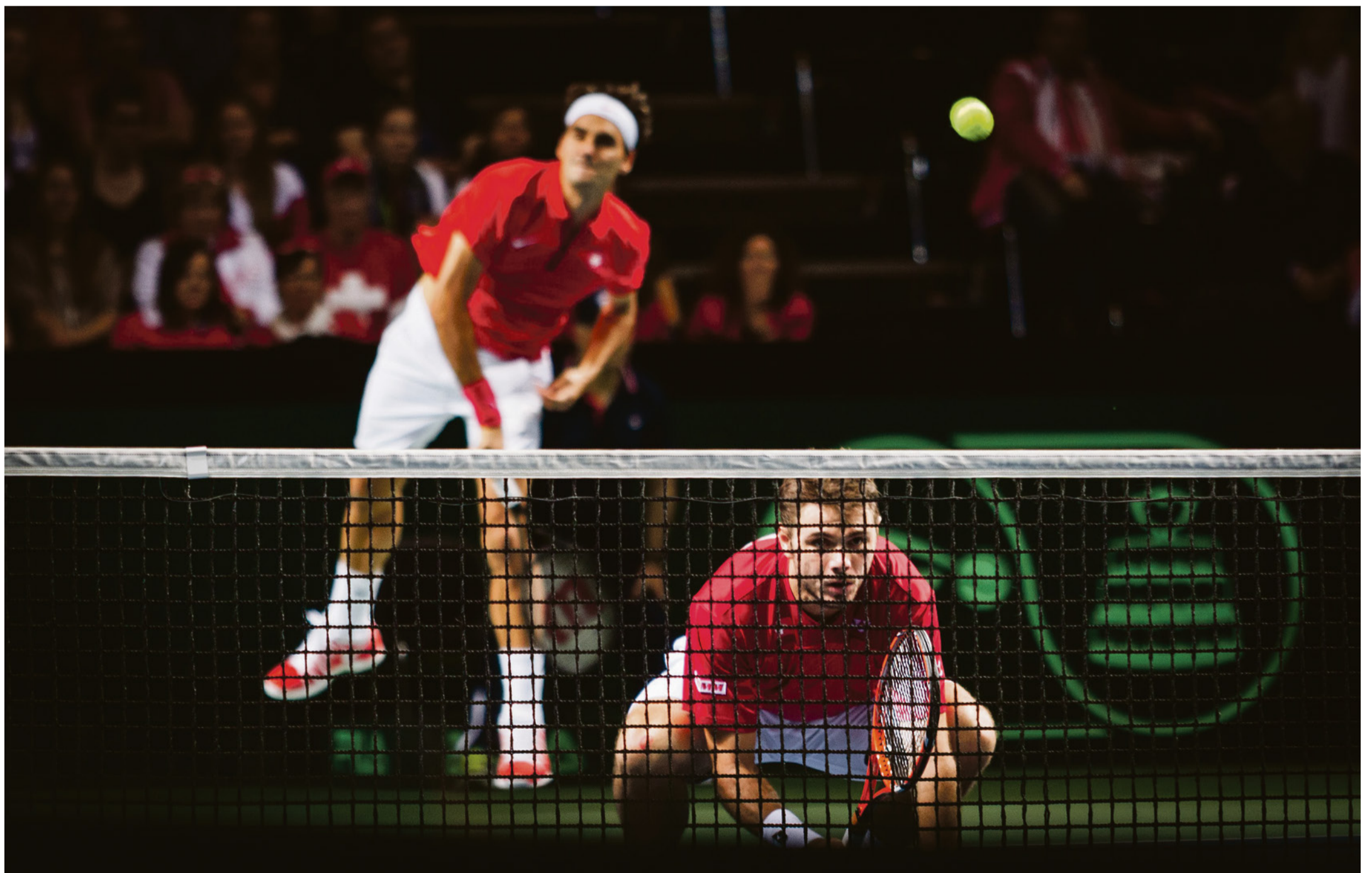
Dans les **bureaux, ateliers et locaux fermés**, il faut une ventilation adéquate, des espaces de repos tempérés et des pauses supplémentaires permettant une récupération efficace en adaptant le rythme de travail (15 minutes de pause considérées comme du temps de travail payé, toutes les heures).

En Romandie, le SEV est ainsi intervenu récemment auprès d'un certain nombre d'entreprises du secteur pour rappeler les obligations de l'employeur et proposer un catalogue de mesures en ce sens.

## Question syndicale, sociale et de santé publique

Même si cet épisode caniculaire-là a pris fin, la question reste entière. Sous l'effet du dérèglement climatique, les vagues de chaleur deviennent plus fréquentes, plus longues et plus intenses. Les transports publics, qui jouent un rôle essentiel dans la transition écologique, doivent eux aussi s'adapter à cette nouvelle réalité.

L'enjeu est double: protéger la santé et les conditions de travail du personnel tout en garantissant aux voyageuses et voyageurs des déplacements sûrs et supportables. La canicule est devenue une question syndicale, sociale et de santé publique.



## UN CHAMPION HORS PAIR

Omar Cartulano

Dans quelques mois, l'un des plus grands sportifs suisses de l'histoire raccrochera sa raquette, lui qui, incroyablement, n'a pas connu toute la gloire qu'il aurait méritée. Et cela uniquement parce qu'il a joué à la

même époque que d'autres grands noms. Jouer au tennis à la même époque qu'une génération de phénomènes, avec en prime une légende absolue comme compatriote, ne l'a en effet pas aidé à cet égard.

Et pourtant, grâce à sa grande détermination, il a peu à peu réussi à se relever de derrière le filet et à occuper la place qu'il méritait sous les feux de la rampe. Tu vas nous manquer, Stan « the Man » Wawrinka!

?

QUIZ

# Es-tu incollable?

## 1. Les décisions du Conseil des État favorisent-elles ... ?

- le transfert de la route au rail.
- le transfert du rail à la route.
- le transfert des grandes routes aux petites routes.

## 2. Le cœur de Matthias Pittet bat pour ...

- un coucher de soleil sur la Jungfrau.
- un clair de lune à Maubeuge.
- une loc Re460 conçue par Pininfarina.

## 3. À la SNL, la gestion des avoirs de la caisse de pension a été confiée à ...

- Galileus.
- Copernicus.
- Ptolemeus.

## 4. Pour 2027 et 2028, les CFF envisagent une réduction des postes à temps plein chez Infra de ...

- 1%.
- 2%.
- 5%.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 18 août 2026**:

Par e-mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Sur internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Par carte postale: SEV, Quiz, Case Postale, 3000 Berne 6

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

Solution du quiz N° 8 / 2026:

c/b/c/a

C'est **Thomas Kamer**, Winterthour, membre de la PV Winterthour-Schaffhausen, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

# Matthias Pittet, mécanicien de locomotives



Renato Barnetta  
[renato.barnetta@sev-online.ch](mailto:renato.barnetta@sev-online.ch)

Étudiant en sciences culturelles, mécanicien de locomotives et président de la LPV Zürich: Matthias Pittet parvient à concilier les différents aspects plutôt contrastés de sa vie et jongle entre la cabine de conduite et le syndicat. Lorsqu'il s'agit de ses collègues zurichois, il accorde une grande importance à la solidarité.

Les grandes vagues de pendulaires du matin sont déjà passées, cependant les choses vont toujours bon train à la gare principale de Zurich. À la voie 5, Matthias Pittet salue le mécanicien de locs qui vient d'arriver en gare avec le train direct de Lucerne. Dès que son regard se pose sur la belle locomotive rouge son cœur s'emballa.

« Cette locomotive, la Re460, a été conçue par le célèbre studio de design italien Pininfarina, celui-là même qui travaille également pour Ferrari », s'exclame notre mécanicien de 38 ans. Ce qui l'impressionne en particulier, c'est le mélange entre esthétique et performance: « D'une part il y a ce design unique et le rouge emblématique des CFF et d'autre part, la puissance des 8300 chevaux; c'est à chaque fois un réel plaisir de la conduire », nous confie Matthias Pittet avec un enthousiasme manifeste pour cette locomotive très spéciale.

### Entre responsabilités et perspectives

Ce jour-là, Matthias débute son service seulement l'après-midi. Il effectue très souvent les tours du soir et de nuit pour assurer la conduite des RER. « Cela comprend beaucoup d'arrêts et de redémarrages », explique-t-il. Toutefois, il préfère les trajets plus longs. « J'aime conduire en direction de Coire, c'est beau, surtout le soir. On roule au crépuscule, durant l'heure bleue avant que la nuit tombe, c'est juste fantastique ! » En tant que mécanicien de locs, il bénéficie d'une perspective que le voyageur ne connaît pas: depuis la cabine de conduite, il a une vue imprenable sur le paysage qui défile.

Cependant la vue n'est qu'un effet collatéral plutôt agréable. Sa profession implique beaucoup plus que cela, ajoute-t-il avec un sourire. Bien sûr, les mécanicien-nes de locs portent une grande responsabilité vis-à-vis de centaines de voyageur-euses et doivent être préparé-es à toutes les situations imaginables. « C'est le cœur même de ma profession et c'est ce qui la rend si intéressante. »

### Vacances sans voiture

Quand il était plus jeune, Matthias ne rêvait pas du tout de conduire des locs, il se destinait à une tout autre vocation: il a commencé des études de droit avant de décider d'entrer aux CFF. En 2015, il a terminé sa formation de mécanicien de locs. Il a depuis toujours un lien

étroit avec les transports publics: « nous n'avions pas de voiture, nos destinations de vacances devaient toujours être accessibles en train », raconte-t-il. Il possède un abo général depuis 2003. Déjà au temps du gymnase, il profitait des trajets en train pour étudier. « Mon trajet préféré était Schaffhouse-Tirano et retour. Cela me laissait le temps de potasser mes livres et de profiter d'un voyage agréable. » Aujourd'hui, il étudie quand il est dans sa cabine de conduite: il accomplit des études de sciences culturelles en plus de son travail de mécanicien.

### Fier du rail, critique face aux économies

En plus de ses études et de sa profession, Matthias Pittet s'engage aussi sur le plan syndical. Depuis une année, il préside la section LPV Zurich, ce qui représente une grande responsabilité. Il aime les nombreux aspects de sa profession, simultanément il en reconnaît les défis: « C'est tout de même exceptionnel de pouvoir exploiter un réseau de transport aussi complexe en observant une telle ponctualité. » Il en est fier. Par contre, il considère d'un œil critique les contraintes croissantes liées aux économies.

Il s'engage avant tout pour défendre les intérêts des mécanicien-nes de locs. Il souligne que l'exploitation ferroviaire ne peut fonctionner que si tout le monde tire à la corde. « Du nettoyage à l'accompagnement des trains en passant par l'entretien, beaucoup de groupes pro-

fessionnels contribuent à ce que les trains puissent rouler. » Pour lui, il est important que toutes et tous disposent de bonnes conditions de travail et puissent accomplir leur travail avec enthousiasme. « Le SEV représente tous ces groupes professionnels en tant que syndicat de toute la branche. Je défends ces valeurs. »

### La solidarité compte

Il garde le souvenir de nombreuses situations dans sa profession. « Heureusement, je n'ai encore jamais vécu un accident de personne », nous dit-il. Cependant, il a été une fois indirectement confronté à un tel événement. Alors qu'il voyageait en tant que passager dans le RegioExpress de Schaffhouse à Zurich, il s'est produit un tel accident à l'avant de son train. Il ne connaissait alors pas le mécanicien de loc. Cependant, notre collègue a pris contact avec lui et lui a proposé son aide. « Je lui ai demandé si je pouvais venir devant avec lui et l'aider de quelque manière que ce soit. » Cette situation difficile a créé un lien entre eux. « Maintenant, quand on se croise, on échange toujours quelques mots. »

Pour Matthias Pittet, c'est justement à ces occasions que la solidarité syndicale prend tout son sens. Les collègues doivent savoir qu'ils-elles ne sont pas seul-es dans les situations difficiles. « Cela fait partie des tâches les plus importantes d'un syndicat de se tenir aux côtés des personnes qui ont besoin d'un soutien. »

## TECHNOLOGIE EFFICIENTE

Timothy Hofmann

