



SEV N°13

Le journal du Syndicat du personnel des transports



SALAIRES MINIMUMS

La dignité ne se négocie pas à la baisse

Édito de Pablo Guarino, vice-président SEV

Le 7 octobre, le SEV a déposé, avec une large alliance, plus de 100 000 signatures pour le référendum «*Pas touche aux salaires minimums!*». Le référendum est une réponse claire à une attaque contre les salaires.

Dans plusieurs cantons et communes, le peuple a décidé de fixer un salaire minimum adapté aux réalités locales. Au mépris du fédéralisme et des décisions démocratiques de la population, le Parlement veut que les CCT nationales déclarées de force obligatoire prient sur les salaires minimaux locaux. Les protections salariales votées par la population pourraient ainsi être contournées au profit de salaires plus bas.

Cette réforme est présentée comme une consolidation du partenariat social. Soyons clairs. Cet argument relève d'un cynisme absolu!

Une CCT doit améliorer les conditions de travail ; elle ne doit jamais servir à justifier des salaires inférieurs aux salaires minimums votés.

Au SEV, nous connaissons la valeur des conventions collectives de travail.

Dans de nombreuses entreprises de transport, un peu partout en Suisse, notre engagement collectif a permis d'obtenir des systèmes salariaux qui prévoient une évolution des salaires sur plusieurs années.

Mais nous connaissons aussi une autre réalité, celle de la sous-traitance, des prestations externalisées et des différences de conditions entre des personnes qui contribuent toutes au même service public.

Défendre les salaires minimaux, c'est aussi combattre cette pression sur les salaires.

Les premières personnes touchées par cette réforme travaillent déjà dans des branches où les salaires sont bas. Il s'agit notamment du nettoyage et de l'hôtellerie-restauration.

Et ce sont en grande majorité des femmes qui seraient pénalisées par cette réforme.

Le travail doit permettre de vivre dignement. C'est pour cela que notre solidarité doit être totale avec les travailleuses et travailleurs qui pourraient voir leurs protections salariales affaiblies au nom d'un argument cynique.

Défendre les salaires minimums, c'est défendre la volonté populaire, mais aussi une conviction fondamentale : les CCT doivent faire progresser les conditions de travail et ne jamais servir à les tirer vers le bas.

La dignité ne se négocie pas à la baisse.

Formation

Le SEV propose à ses membres un programme de formation continue varié

2

Comité SEV

Massimo Brigatti, nouveau vice-président par intérim du comité SEV

3

Transport régional

Pression accrue sur le TRV due à des exigences de rentabilité à la hausse

5

Canicule

L'été 2026 a mis les salarié·es à rude épreuve. Face à ces épisodes caniculaires, il est urgent de prendre des mesures. Aux tl, une commission va commencer ses travaux débuts 2027 (voir p.6). Aux transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV), le SEV a interpellé l'entreprise pour qu'un plan fortes chaleurs destiné à protéger la santé des travailleur·euses soit discuté avec le syndicat et mis en œuvre d'ici le printemps 2027. VMCV travaillera à un plan fortes chaleurs avec le chargé de sécurité, les RH et les cadres, tandis que le SEV travaille d'ores et déjà sur un plan général pour le secteur. Direction et syndicat mettront ensuite en commun leur travaux en mars 2027 pour finaliser le plan fortes chaleurs de l'entreprise.

Réponse à la SNL

Le SEV, Unia et l'OCST rejettent fermement le discours de la Société de navigation du lac de Lugano (SNL), qui se présente comme victime d'un complot ourdi par les institutions, les syndicats et le personnel. Pour les trois syndicats, les critiques visant l'entreprise reposent sur des faits graves : non-respect de la loi sur la durée du travail (LDT), licenciements-représailles et irrégularités dans la gestion de la caisse de pension du personnel, qui ont conduit l'autorité de surveillance à intervenir. Les syndicats soutiennent les revendications du personnel actif sur le lac Majeur.

Un jour sans les femmes

Le 24 octobre 1975, 90 % des Islandaises ont refusé de travailler, de s'occuper des enfants et des tâches domestiques, paralysant tout le pays. En lien avec l'USS, Ciné-Doc va diffuser le doc **ISLANDE, UN JOUR SANS FEMMES** dans toute la Suisse romande, à l'occasion de la Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes. Raconté avec humour par les femmes qui l'ont vécue. À Vevey (Astor, 24.11, 18h), Fribourg (Les Rex, 25.11, 18h15), Orbe (Urba, 26.11, 19h30), Chexbres (Ciné de la Grande Salle, 27.11, 20h30), Porrentruy (Cinémajoie, 29.11, 10h), Le Noirmont (Cinélu-carne, 29.11, 17h), Sion (Capitole, 30.11, 18h), Martigny (Corso, 1.12, 18h), Bulle (Le Prado, 2.12, 18h15), Échallens (Ciné d'Échallens, 3.12, 20h), Payerne (Cinéma Les Apollo, 4.12, 18h15), Château-d'Oex (CinEden, 6.12, 10h30), La Neuveville (Ciné 2520, 6.12, 17h) et Tavannes (Royal, 8.12, 19h).



MICHAEL SPAHR

FORMATION 2027

Une offre de formation qui fait bouger

Magalie Caspard
magalie.caspard@sev-online.ch

Que dit exactement la loi sur la durée du travail, comment défendre efficacement son point de vue et comment se préparer sereinement à l'examen périodique? La nouvelle offre de formation du SEV, incluse dans la brochure Movendo envoyée avec ce journal, montre toute la diversité du programme 2027, avec de nombreux cours proposés en Suisse romande. Tu souhaites en savoir plus, renforcer tes compétences ou maîtriser les questions juridiques? Alors, jette un œil.

Nul n'est censé ignorer la loi. C'est pourquoi le cours «Introduction à la loi sur la durée du travail» offre une base essentielle pour permettre aux participant·es de mieux connaître et comprendre leurs droits et leurs devoirs. Conçue spécialement pour le personnel des transports publics, la LDT y remplace la loi sur le travail (LTr), valable dans la plupart des autres secteurs.

Connaître ses droits

«La LDT a pour but de garantir la sécurité et de protéger la santé», explique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical et spécialiste LDT. «Avec nos cours, nous voulons que nos membres soient capables de réagir et d'argumenter face à leurs supérieur·es et aux répartiteurs et répartitrices, afin d'atteindre cet objectif.» Le travail en équipe, les temps de déplacement et les tours de service y jouent un rôle important.

Animé par les secrétaires syndicaux Jean-Pierre Etique, René Zürcher et Vincent Barraud, le séminaire aura lieu le mardi 13 avril 2027 au secrétariat régional SEV de Lausanne (Espace Dickens, à côté). Il s'adresse aux membres du SEV et à toutes les personnes soumises à la LDT.

Savoir argumenter

Que ce soit en négociation ou dans une discussion avec la hiérarchie, la manière de défendre ses arguments compte autant que leur contenu. Le cours «Savoir argumenter» apprend à s'adapter à son interlocuteur, à garder l'objectif en vue

et à gérer le temps imparti, sans oublier la gestuelle et la communication non verbale. Il est donné par Stéphane Montangero, formateur et spécialiste en communication, le 10 juin 2027 à Lausanne. Il s'adresse aux membres des comités de section SEV et des commissions du personnel.

Au-delà de l'apprentissage, les échanges personnels sont essentiels. «C'est tout autre chose quand on a rencontré en personne celle ou celui à qui l'on peut s'adresser en cas de question», souligne Sibylle Lustenberger, responsable de l'égalité et de la formation au SEV.

Bien préparé·e pour l'examen périodique

Pour les mécanicien·ne·s de locomotive, l'examen périodique est une échéance importante. Deux cours préparatoires permettent de se mettre à niveau avec des collègues, sous la direction de mécanicien·nes expérimenté·es, et de s'entraîner à l'aide d'épreuves fictives :

- la préparation à l'examen périodique de l'OFT pour conducteurs et conductrices de train cat.B voie normale, sur deux jours (sans nuitée), proposée à trois reprises : 16 et 17 mars, 20 et 21 avril, 12 et 13 octobre 2027 ;
- le cours préparatoire à l'examen périodique France, d'une journée, le 12 mai ou le 7 septembre 2027.

Les deux cours ont lieu au secrétariat régional SEV de Lausanne et à l'Espace Dickens, à côté, et s'adressent aux conducteurs et conductrices de train cat.B voie normale membres du SEV.

Se protéger au contact de la clientèle

Le personnel en contact direct avec la clientèle est de plus en plus souvent confronté à des situations tendues. La sous-fédération ZPV propose un cours d'autodéfense alliant théorie et pratique : techniques simples et réactions à adopter en cas d'agression. Il est donné par Urs Herger, chef assistant clientèle CFF à Lucerne et instructeur de krav maga depuis 2010. Le cours a lieu le mardi 16 mars 2027 à Lucerne, en allemand avec traduction simultanée en français sur demande. Il est limité à 26 participant·es, et l'inscription doit parvenir au plus tard le 10 fé-

vrier 2027. Les membres d'autres sections peuvent y participer moyennant une garantie de prise en charge des frais de leur section.

Des rencontres qui rassemblent

La mission de formation comprend aussi des offres destinées spécifiquement à certains groupes. La journée de formation des femmes SEV en est un exemple. Avec environ 20 % des effectifs, les femmes sont minoritaires dans les transports publics comme au SEV. «Ce jour-là, des femmes très différentes se retrouvent et montrent : nous sommes présentes, nous sommes nombreuses», résume Sibylle Lustenberger. Sous le titre «Travailler en bonne santé. Perspective de genre en ligne de mire», la journée abordera les sujets où le bât blesse depuis longtemps, comme les vêtements de travail, les installations sanitaires ou l'aménagement des cabines de conduite, mais aussi des thèmes encore trop peu pris en compte : stress psychologique, équilibres hormonaux, menstruations ou regard porté sur la ménopause. Elle aura lieu le vendredi 5 novembre 2027 à Berne, avec traduction simultanée en français, en allemand et en italien.

La jeunesse n'est pas en reste. Une Journée des jeunes ZPV aura lieu le 16 septembre. Un voyage de la jeunesse complète le programme à titre d'offre spéciale et aura lieu pour la première fois en 2027, avec de nouvelles expériences et rencontres de syndicalistes de nos pays voisins.

En tant que membre, tu en profites

En tant que membre du SEV, tu peux suivre gratuitement un cours Movendo par an. La participation aux cours du SEV n'est pas limitée : tu peux t'inscrire à autant d'offres que tu le souhaites. Certains cours étant vite complets, mieux vaut s'inscrire le plus rapidement possible.



Scanne le code QR ou rends-toi sur www.sev-online.ch pour plus d'informations et les liens vers les cours.

COMITÉ DU SEV

« La paix sociale n'est pas une voie à sens unique »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Dès à présent, Massimo Brigatti épaula le président du comité du SEV. Le comité a débattu de l'usage des caméras corporelles et des tasers dans les transports publics. Il s'est également prononcé en faveur d'un oui au financement de l'AVS lors de la prochaine votation populaire du 29 novembre.

Depuis le départ de la vice-présidente du comité du SEV Hanny Weissmüller, ce poste était resté vacant. Afin d'épauler René Schnegg, président du comité, celui-ci a décidé d'engager Massimo Brigatti dès à présent et à titre intérimaire pour assurer la vice-présidence jusqu'à l'assemblée des délégués du SEV, qui se tiendra le 10 juin 2027. À ce moment-là aura lieu l'élection intérimaire formelle pour une durée de mandat limitée jusqu'au prochain congrès en 2029.

Le Tessinois Massimo Brigatti est assistant clientèle aux CFF et vice-président de la ZPV, la sous-fédération du personnel des trains. Il a commencé sa carrière professionnelle aux CFF en 2012 en tant que régulateur du trafic ferroviaire. « Je suis entré dans la grande famille du SEV dès les débuts de ma formation. À l'époque, il était absolument clair pour moi que la seule décision raisonnable à prendre consistait à adhérer au syndicat le plus fort », déclare Massimo qui, outre l'italien sa langue maternelle, parle couramment l'allemand et le français. En 2022, il est devenu

secrétaire de la section tessinoise, puis en 2024 vice-président de la ZPV. « On peut s'interroger sur les raisons qui poussent quelqu'un à s'exposer pour défendre les droits de ses collègues, a fortiori dans un monde et une époque où prévalent l'individualisme et les intérêts personnels. Je dois dire que j'ai toujours eu un sens aigu de l'équité et une certaine propension à vouloir aider les autres. Il était donc évident de m'engager d'abord en faveur des assistant-es clientèle, puis aujourd'hui de tous les membres de la grande famille du SEV. » Massimo se veut combatif: « À tous ceux qui veillent à ce que la Suisse reste en mouvement, je dis: vous n'êtes pas seuls. À toutes les entreprises qui pensent que nous ne sommes que des ressources et non des êtres humains, je dis: respectez celles et ceux qui vous permettent de remplir vos contrats et vos concessions, et souciez-vous d'eux. Car la paix sociale n'est pas une voie à sens unique, encore moins un concept auquel on ne se cramponne que quand ça nous chante ».

Massimo Brigatti raconte aussi à quel point les agressions perpétrées par les voyageurs ne cessent de l'affecter. Il n'est pas le seul membre du comité à devoir lutter contre la multiplication des agressions. Les débats au sein du comité n'en sont donc que plus vifs: chacun se demande comment améliorer la sécurité du personnel. Concrètement, la discussion a porté sur l'usage des tasers et des caméras corporelles (bodycams). Afin d'assurer une meilleure sécurité dans les TP, le Conseil fédéral entend réviser deux ordonnances: celle concernant les organes de sécurité des en-



Dès aujourd'hui, Massimo Brigatti (à g.) épaula René Schnegg à la présidence du comité du SEV

treprises de transports publics (OOST) et celle concernant la vidéosurveillance dans les transports publics (Ovid-TP). La première est appelée à autoriser la police des transports à faire usage d'armes dites de déstabilisation, par exemple des tasers. La seconde vise à réglementer l'utilisation des caméras corporelles. Les membres concernés du SEV sont nombreux à approuver les adapta-

tions apportées à ces ordonnances. Il n'en demeure pas moins clair que les bodycams et les tasers ne suffiront pas à accroître la sécurité dans les transports publics. Le SEV continue d'exiger des effectifs suffisants pour améliorer la sécurité. Le comité se prononce donc en faveur d'une participation du SEV à la procédure de consultation lancée par le Conseil fédéral.

Pourquoi le SEV dit oui au financement de l'AVS?

En 2024, les syndicats ont remporté une victoire historique dans les urnes avec l'acceptation par le peuple de l'introduction d'une 13^e rente AVS. Cette rente sera versée pour la première fois à la fin de cette année, ce qui représente un soutien important pour beaucoup de gens dont la rente est modique. Afin que cette 13^e rente puisse être financée sur le long terme, un financement supplémentaire a été décidé. Les syndicats et le Conseil fédéral se sont prononcés en faveur d'un financement mixte comprenant un prélèvement en pour cent sur les salaires et une augmentation de la TVA. Mais une majorité du Parlement a enterré cette proposition. Finalement, le Parlement s'est mis d'accord pour une hausse indéterminée de la TVA de 0,4 point sur les produits qui ne sont pas de première nécessité.

Voici pourquoi le comité du SEV dit OUI.
1. Pour des millions de personnes, l'AVS est la principale source de revenus à la retraite. Or, sans recettes supplémentaires, le financement

de la 13^e rente AVS ne peut pas être garanti sur le long terme. Cette hausse vaut la peine: en effet, 7 francs de TVA en plus par mois équivalent en moyenne à 2 000 francs de rente en plus par an (selon des calculs effectués par l'USS).
2. Chaque franc versé à l'AVS renforce l'équilibre social: les biens de première nécessité, tels les denrées alimentaires ou les médicaments, ne seront pas concernés par la hausse de la TVA. Les bas et moyens revenus profiteront de manière plus que proportionnelle de chaque franc qui sera versé dans l'AVS. Après 44 ans de cotisations, une personne dont les revenus se chiffrent en millions touche la même rente qu'un mécanicien de loc ou une conductrice de bus, alors qu'elle aura cotisé beaucoup plus.
3. Sans financement supplémentaire, l'âge de la retraite risque d'être relevé. Les opposants souhaitent empêcher un financement stable et sûr, privilégiant à la place un relèvement de l'âge de la retraite ou des réductions de rentes.

+

Les partenaires sociaux ont convenu d'augmentations salariales pour 2026 dans les principales CCT. Selon l'OFS, les salaires effectifs ont **augmenté en moyenne de 0,5%, tandis que les salaires minimaux ont progressé de 0,8%**. Dans le secteur des transports et de la logistique, la hausse a même atteint 1,2%. Les négos syndicales produisent donc des résultats malgré un contexte difficile. Comme ces augmentations ne compensent pas entièrement, dans de nombreux cas, le renchérissement actuel et accumulé, les syndicats revendiquent des hausses salariales supplémentaires.

-

Les transports publics sont soumis à des pressions d'économies dans plusieurs cantons. À Saint-Gall, des réductions de l'offre ainsi que le renoncement à certains développements sont en discussion. Dans les cantons de Vaud et de Genève (voir p. 7), les contributions destinées aux entreprises de transport devaient être réduites. Cela se traduit par une diminution des liaisons, des correspondances moins bonnes et une charge de travail accrue pour le personnel. Cette politique d'austérité est contradictoire au regard des objectifs politiques visant à développer les TP.



RENÉ ZÜRCHER répond

Fermeture de guichets ? Pas de gare fantôme !

Au nom de la baisse de fréquentation des guichets, les CFF vont supprimer dès le 1^{er} janvier treize points de vente dans différentes régions qui passeront au libre-service. Même s'il n'y a pas de licenciement, qu'en pense le SEV ?

Les usager-es achètent certes de plus en plus leurs billets sans passer par le guichet. Le personnel se consacre davantage au conseil et au service après-vente qu'à la vente de titres de transport. Est-ce une raison pour autant de démanteler les points de vente et de déshumaniser encore davantage les gares ? Nous ne le pensons pas.

Ce que l'application ne remplace pas, c'est le conseil humain : pour les liaisons complexes, les voyageur-euses étranger-es, les personnes âgées ou les touristes qui cherchent bien plus qu'un billet. Le personnel de guichet est l'un des

visages des CFF. Supprimer ce lien, c'est appauvrir le service public et transformer les gares en gares fantômes.
La mécanique est connue : d'une part, on réduit les heures d'ouverture ; d'autre part, on incite, y compris au guichet, les usagers à apprendre à se passer du personnel ; la fréquentation baisse et l'on s'en sert pour justifier la fermeture. Un cercle vicieux qui n'a rien d'une décision neutre. Le nombre de points de vente CFF a chuté de 262 à 102 (- 62 % !) entre 2005 et 2027.
Il n'y a certes pas de licenciements, mais les postes supprimés ne seront pas remplacés, par exemple, lors de départs à la retraite. Ce sont bien des emplois qui disparaissent, progressivement et silencieusement.
René Zürcher est secrétaire syndical SEV pour les divisions Voyageurs (MP&PP) aux CFF. Une question ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch

ACTION SUR LE TERRAIN

Forte présence du SEV aux tpf

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le 8 octobre, sous une pluie automnale battante, le SEV assurait une présence syndicale à Givisiez aux tpf de Fribourg. L'occasion de faire rimer fromage à racler et solidarité.

Une centaine de collègues des Transports publics fribourgeois (tpf) ont pu goûter à la délicieuse raclette aux tomates séchées offerte par la section SEV-VPT-tpf. Cette action sur le terrain au centre opérationnel des tpf à Givisiez a permis de très bons échanges sur les conditions de travail, les questions de pouvoir d'achat, la santé et la sécurité au travail.

Un four spécial turbo-raclette permettait de servir entre six et douze belles portions simultanément. Le temps pluvieux automnal se prêtait particulièrement bien à cette action raclette, café, solidarité et thé aux épices !

Petit retour en photos.



Une action très bien organisée par le comité SEV-VPT-tpf à Givisiez en présence de la secrétaire syndicale et du président de la VPT, a permis de bons échanges sous le signe de la bonne humeur.



ANGLE DROIT

Avoir de libre passage: pas d'obligation de retrait anticipé



Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Les services sociaux ne peuvent pas exiger qu'une personne retire l'avoir de sa caisse de pensions à l'âge de 60 ans s'il y a un risque que le montant soit totalement épuisé au moment du versement anticipé de la rente AVS. C'est ce qu'a décidé le Tribunal fédéral.

Exemple de cas

Monsieur X est au bénéfice de l'aide sociale depuis 2013. En 2022, la commune lui demande un remboursement d'environ 77 700 CHF au motif qu'il a caché l'existence de son compte de libre passage affichant 105 000 CHF, correspondant à un avoir de caisse de pensions d'un précédent emploi. Selon les autorités communales, il aurait pu toucher cet argent à 60 ans et en vivre.

Qu'en est-il ?

Seul-es les personnes qui ne peuvent pas subvenir à leurs propres besoins reçoivent l'aide sociale. Un avoir de caisse de pensions (2^e pilier) bénéficie toutefois d'une protection particulière, car il est destiné à assurer la retraite. Est-ce que les services sociaux ont le droit d'exiger qu'on le retire dès que possible ?

Qu'a décidé le Tribunal fédéral ?

Le Tribunal fédéral a donné raison à Monsieur X (jugement 8C_333/2023 du 1^{er} février

2024). Il a jugé disproportionné d'exiger qu'il retire à 60 ans son avoir de caisse de pensions étant donné qu'il risquait d'avoir utilisé tout l'argent avant d'avoir atteint 63 ans, qui est l'âge minimal pour une perception anticipée de l'AVS. Il redeviendrait alors dépendant de l'aide sociale et ne disposerait plus de ressources pour sa retraite.

L'estimation repose sur les besoins vitaux calculés dans le cadre des prestations complémentaires accordées en sus d'une rente AVS ou AI. En ce qui concerne Monsieur X, les dépenses ont été estimées à environ 40 000 CHF par année.

À noter que ce montant est supérieur au budget établi par l'aide sociale. Les quelque 100 000 CHF qui lui seraient restés de son avoir de caisse de pensions après avoir réglé les impôts auraient donc suffi pour couvrir ses frais durant tout juste deux ans et demi.

De ce fait, il ne doit pas rembourser les services sociaux.

Conclusion

- **Le calcul est simple :** si l'avoir ne suffit pas jusqu'à l'âge de perception anticipée de l'AVS, on ne peut pas exiger un retrait anticipé.
- **Pas de passe-droit :** en cas d'avoir considérablement plus élevé, un retrait anticipé pourrait être considéré comme supportable.
- **Il est nécessaire de transmettre ouvertement toutes les informations :** celui ou celle qui ne déclare pas un compte risque d'être pénalisé-e par l'aide sociale.

TRANSPORTS '45

Le SEV exige que l'entretien passe avant l'extension

Communiqué de presse du SEV. Le SEV salue la direction prise dans le projet du Conseil fédéral « Transports '45 ». Vu les besoins en investissement toujours plus élevés et des défis croissants concernant le financement de l'infrastructure ferroviaire, le SEV soutient le financement supplémentaire proposé, mais exige une fixation claire des priorités : l'exploitation et le maintien de la substance doivent occuper le devant de la scène. De plus à l'avenir, il faudra veiller à ce que l'aménagement de l'offre et les étapes de développement prévus soient réellement réalisables.

« À l'avenir, la Suisse aura besoin de transports publics performants et fiables. La condition pour cela est que le financement de l'infrastructure ferroviaire soit garanti sur le long terme et que l'entretien du réseau actuel puisse être effectué », déclare Simon Burgunder, coordinateur de la politique des transports du SEV.

Le SEV soutient le financement supplémentaire proposé pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Parallèlement, le syndicat indique qu'il faut accorder plus d'importance au maintien de la substance dans la planification du FIF. En particulier, il est urgent de rattraper les retards dans le maintien de la substance chez les gestionnaires d'infrastructure.

« Les nouveaux projets d'aménagement ne doivent pas être financés au détriment de l'exploitation et de l'entretien. Si l'infrastructure existante est négligée, c'est la qualité et la fiabilité des transports publics (TP) qui en pâtissent », explique Simon Burgunder. Les cri-

tères de sélection des projets d'aménagement doivent être appliqués de manière cohérente, exige le SEV. Les investissements doivent être réalisés là où ils ont le plus d'impact sur la capacité, la stabilité et la qualité de l'offre. Les futures étapes d'aménagement doivent profiter aux clients.

Extension, pas contre le personnel

Le SEV souligne que l'aménagement de l'offre doit toujours s'accompagner des ressources en personnel et des conditions d'exploitation nécessaires : « des TP attractifs nécessitent suffisamment de personnel qualifié. L'augmentation des exigences ne doit pas se faire au détriment des conditions de travail ou de la sécurité. »

Le SEV voit aussi un besoin d'agir au niveau du financement des projets pour les trams et le trafic d'agglomération. Du point de vue du syndicat, les réglementations actuelles créent parfois de fausses incitations et pénalisent les solutions efficaces dans le domaine des TP. « Les décisions en matière de politique des transports doivent être guidées par leur utilité pour les transports. Le financement ne doit pas créer des incitations inopportunes », souligne Simon Burgunder.

Dans la perspective de la suite des débats sur ce projet, le SEV réclame un financement des TP garanti sur le long terme, une priorité stricte accordée à l'exploitation et à l'entretien, ainsi qu'une planification qui tienne compte équitablement des besoins de la population, de l'économie et du personnel.

TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEURS

Une nouvelle prescription met en danger des offres pertinentes

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Aujourd’hui déjà, la Confédération ne verse des subventions aux lignes du transport régional de voyageurs (TRV) qu’à la condition qu’elles atteignent un degré minimal de couverture des coûts. Pour les offres qui vont au-delà de la cadence d’une demi-heure, la Confédération exige désormais un degré minimal de couverture des coûts de 30 %. Cette exigence plus contraignante de rentabilité minimale aura un impact direct sur le TRV : les lignes concernées devront modifier la fréquence de leurs cadences et l’utilisation de leurs véhicules. Et l’introduction de nouvelles lignes avec potentiel de transfert modal à moyen terme sera rendue plus difficile. Le SEV va suivre de près cette affaire.

Pour que la Confédération co-finance les lignes du TRV, certaines conditions doivent être remplies, parmi lesquelles une rentabilité minimale. En s’appuyant sur le rapport entre les coûts et les recettes tirées de la vente des titres de transport, on détermine pour chaque ligne le degré minimal de couverture des coûts (DCC). Jusqu’à présent les directives suivantes étaient en vigueur :

- **DCC de 10 %** pour les lignes de bus jusqu’à la cadence horaire (c’est-à-dire jusqu’à 20 paires de courses par jour du lundi au vendredi, ainsi que pour les bus à la demande et les funiculaires qui constituent l’unique ou principale desserte pour au moins une localité (desserte de base) ;
 - **DCC de 20 %** pour les autres lignes du TRV
- À partir de l’année horaire 2029/2030, un 3^e seuil entrera désormais en vigueur :**
- **DCC de 30 % pour les liaisons de bus et de train qui excèdent la cadence d’une demi-heure (c’est-à-dire avec plus de 40 paires de courses par jour du lundi au vendredi).**

Cette nouvelle prescription figure dans la directive remaniée sur la rentabilité minimale dans le transport régional des voyageurs (TRV), que l’Office fédéral des transports (OFT) a mis en vigueur le 1^{er} octobre après avoir auditionné les représentant-es de la branche.

Le SEV critique ce durcissement

Lors de cette audition, le SEV a rejeté la nouvelle prescription en s’appuyant sur les considérations suivantes relevant de la politique des transports : avec cette mesure, la Confédération envoie le signal problématique que les transports publics (TP) doivent en priorité satisfaire à des critères économiques. En fin de compte, il s’agit là d’une mesure d’économies par laquelle la Confédération accepte le risque que les offres en matière de TP soient démantelées au cas où les cantons ne seraient pas disposés à prendre en charge les coûts supplémentaires. Elle restreint la marge de manœuvre des cantons et des communes qui souhaitent étendre les offres déjà existantes ou en créer de nouvelles. Sont particulièrement impactées les lignes de décharge ou les lignes qui relient des zones rurales, des agglomérations ou des quartiers, bien qu’elles soient indispensables pour créer une nouvelle demande et favoriser l’utilisation des TP au lieu de la voiture. «Le SEV apprê-

cierait que l’OFT fasse passer les considérations de politique des transports et de l’environnement avant des directives qui relèvent de la politique budgétaire», déclare Simon Burgunder, coordinateur SEV pour la politique des transports.

Le programme d’allègement budgétaire 2027 exerce ses effets

« Bien que le Parlement ait rejeté les coupes dans le TRV prévues par le programme d’allègement budgétaire 2027 (EP 27) et même augmenté le crédit d’engagement pour le TRV, l’OFT durcit les prescriptions », poursuit Simon Burgunder. « Voilà qui soulève des questions, surtout si l’on sait que l’efficacité de la subvention par passager-kilomètre dans le TRV demeure constante à 0,20 CHF depuis un certain temps et que le DCC moyen se situe à 54 % . »

Concernant la nouvelle prescription, les conseillères nationales Brenda Tuosto (PS/VD) et Delphine Klopfenstein Broggini (Verts/GE) ont déposé en juin des interpellations critiques. Dans ses réponses, l’OFT souligne qu’il ne s’agit pas de réduire les moyens mis à disposition par la Confédération, mais d’accroître l’efficacité. Les entreprises et les cantons sont appelés à « optimiser » l’offre actuelle et future en matière de transport. »

Questions à l’OFT

Le journal du SEV a demandé à l’OFT en quoi cette optimisation consistait concrètement. « Il s’agit prioritairement pour les entreprises de transport et les cantons de vérifier que l’offre qu’ils fournissent est bel et bien la plus efficace par rapport à la demande existante. Ils sont censés se demander, p. ex., s’ils recourent aux bons modes de transport, si la fréquence des cadences est adaptée ou s’il n’existe pas des concepts d’offre plus efficaces (par exemple une connexion entre les lignes) », a-t-il répondu.

Le journal du SEV a également voulu savoir ce que l’OFT entendait, dans sa réponse à l’interpellation de Brenda Tuosto, par la nécessité « d’utiliser l’argent des contribuables de la manière la plus optimale possible pour le bien de la clientèle ». Voici la réponse de l’OFT : « Il s’agit pour les entreprises de transport de s’assurer que l’offre mise à disposition soit réellement efficace et adaptée aux besoins de la clientèle, et de veiller à ce que l’argent des contribuables soit utilisé avec parcimonie. Les lignes qui ne sont pas efficaces monopolisent en effet des moyens qui font alors défaut à d’autres endroits et qui pourraient donc être utilisés plus efficacement ».

Cette réponse étonne Burgunder : « Ce sont en effet les cantons et les communes qui établissent l’offre en TP, en fonction de concepts qui leur sont propres. Ceux-ci se fondent sur des planifications à long terme et détaillées, sur des études de corridor et des essais de fonctionnement chargés de vérifier les besoins et la pertinence. Tout se passe donc comme si l’OFT souhaitait accroître son influence sur la planification régionale de l’offre ».

Dans sa réponse à Brenda Tuosto, l’OFT écrit que pour les lignes (co)commandées par les communes, « une analyse intégrale était absolument indispensable ». À la demande du journal du SEV, l’OFT précise le point suivant : « Il s’agit d’empêcher que le financement entre les cantons et les



La ligne Lausanne-Flon-Échallens-Bercher (LEB) est aussi concernée par cette nouvelle mesure.

communes soit réglé de façon telle que les prescriptions qui figurent dans la directive puissent être contournées. Concrètement, il s’agit d’empêcher que les communes financent les paires de courses via la cadence à la demi-heure et qu’ainsi ce soit le niveau seuil le plus bas qui s’applique, à savoir 20 %, si l’on considère uniquement l’offre financée conjointement (...) L’OFT prévoit d’appliquer la directive avec discernement et d’examiner chaque cas avec soin. »

Selon l’OFT, 30 lignes seraient actuellement concernées par les nouvelles prescriptions. Mais l’OFT part du principe que « pour la majeure partie » de ces lignes, « une fois que les mesures indispensables visant à améliorer leur rentabilité auront été prises », un co-financement par la Confédération continuera d’être possible, peut-on lire dans la réponse faite à Delphine Klopfenstein Broggini. Le journal du SEV a alors demandé quelle forme ces mesures pourraient prendre concrètement. « Pour améliorer la rentabilité, on peut modifier la fréquence des cadences, ou recourir à d’autres modes de transport. De plus, avec les hausses de tarif décidées pour décembre 2026, les recettes vont augmenter, donc également la couverture des coûts ».

La nouvelle directive modifie les règles du jeu

Même si les mesures citées par l’OFT paraissent modérées à première vue, pour le SEV le problème persiste : les lignes vont en effet perdre en attractivité. « Et cela pourrait bien diminuer le nombre d’usagers, donc compromettre l’objectif consistant à accroître la répartition modale », précise Burgunder. « Et même si l’OFT promet d’appliquer les nouvelles prescriptions avec discernement, il n’en demeure pas moins qu’elles créent de l’insécurité, surtout en ce qui concerne les offres supplémentaires existantes financées par les communes. La condition selon laquelle les lignes co-financées par la Confédération doivent désormais être intégralement analysées constitue une atteinte à la planification régionale des cantons et des communes en matière de TP, avec potentiellement un effet inhibiteur ».

Une motion réclame la modification de la prescription

De plus, la rentabilité d’une ligne prise séparément ne peut pas être dissociée de sa fonction au sein de l’ensemble d’un réseau, comme l’a écrit Brenda Tuosto dans sa motion du 22 septembre. « L’interconnexion entre le trafic régional, le trafic de proximité et le trafic longue distance peut apporter une valeur ajoutée qui va bien au-delà de la simple rentabilité comptable de chaque ligne prise isolément », peut-on lire dans sa motion intitulée « Transport régional : le transfert modal ne doit pas être sacrifié sur l’autel de la rentabilité ».

La motion exige donc que la prescription de l’OFT soit modifiée de telle sorte que le co-financement par la Confédération puisse être maintenu pour les offres excédant la cadence d’une demi-heure « lorsque des motifs relevant de la politique des transports le justifient, notamment en raison du potentiel qu’elles représentent pour favoriser le transfert modal, de leur fonction de décharge, de leur incidence positive sur l’en-

semble du réseau ou de leur potentiel à moyen terme pour le développement de la demande ». Le SEV s’empresserait de saluer une telle modification de la nouvelle prescription de l’OFT et a d’ores et déjà formulé les requêtes suivantes lors de l’audition :

Les requêtes du SEV

- L’OFT se doit d’appliquer la nouvelle prescription sur la rentabilité avec retenue et mesure et, en cas de dépassement insignifiant du degré minimal de couverture des coûts, de faire passer les avantages que la ligne incriminée peut apporter à la politique des transports avant sa rentabilité, tout en privilégiant des solutions pragmatiques.
- L’OFT doit garantir que les lignes qui déchargent les centres urbains et desservent des nœuds de TP de première importance, par exemple, les lignes de bus tangentielle, soient également subventionnées. Il convient aussi de garder à l’esprit que, même en dehors des heures de pointe, il est indispensable de conserver un horaire cadencé attractif, afin de récupérer le potentiel de demande à moyen terme.
- Pas d’économie sur le dos du personnel des transports : les entreprises de transport ne sont pas autorisées à augmenter le degré minimal de couverture des coûts de leurs lignes uniquement en réduisant les frais de personnel ou en confiant de telles offres à des sous-traitants. À ce sujet, Simon Burgunder renvoie aux résultats préoccupants du sondage réalisé sur la santé des conductrices et conducteurs de bus.

Lignes impactées

À l’heure actuelle, 31 lignes de TRV avec plus de 40 paires de courses par jour affichent un degré minimal de couverture des coûts inférieurs à 30% (entre parenthèses : nombre de paires de courses et degré de couverture des coûts) :

TL 60 Lausanne – Cugy – Froideville (45,5 / 27,4) ;

VMCV 201 Villeneuve VD – Rennaz (94,5 / 28,2) ;

NStCM 815 Nyon – Gingins (44 / 22,6) ;

TPG 32 Thônex – Puplinge – Jussy (48 / 25,1) ;

TPG 37 Thônex – Jussy (45 / 25,3) ;

TPG 40 Carouge GE – Chancy (43 / 28,8) ;

TPG 41 Carouge GE – Chêne-Bourg (53 / 23,3) ;

TPG 43 Plan-les-Ouates – Carouge – Bernex (77,5 / 20,5) ;

TPG 44 Carouge GE – Croix-de-Rozon (47 / 22,2) ;

TPG 82 Plan-les-Ouates – Landecy (55,5 / 26) ;

TPG A Genève – Cologny – Meinier – Gy (48,5 / 25,1) ;

PAG (CarPostal) 7 Delémont – Montsevelier (60,5 / 27) ;

PAG 8 Charmoille – Delémont – Rebeveulier (55 / 18,8) ;

TRN 360 La Chaux-de-Fonds – Le Locle (46 / 25,7) ;

PAG 613 Cortaillod – Boudry – Perreux (50 / 28,3) ;

RBS 38 Schönbühl RBS – Bärswil – Mattstetten (48 / 22,4) ;

BSGU 24 Flurstrasse Süd – Grenchen Süd Bahnhof – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne Stadien (49 / 29,2) ;

BLT 19 (train) Waldenburg – Liestal (74 / 29,8) ;

BLT 33 Schönenbuch – Allschwil – Schifflände (95 / 23,8) ;

(...)

ZVB 651 Rotkreuz – Hünenberg Rony (45 / 25,3) ;

PAG 431 Lugano – Grancia – Casoro – Bissone (51 / 29,2) ;

ARL 461 Lugano – Sonvico – Villa Luganese (45 / 27,2) ;

BuS 3 Chur – Trimmis – Haldenstein (65,5 / 29,4) ;

LEB R20 (train) Lausanne-Flon – Bercher (71 / 25,6) ;

NStCM R55 (train) Nyon – St-Cergue – La Cure (54 / 24,2).

CANICULE

Le personnel tl obtient une commission pour mieux se protéger

Yves Sancey. Après un été 2026 éprouvant et un sondage aux résultats alarmants, la direction des Transports publics lausannois (tl) a accepté la demande du SEV : une commission spéciale sera chargée d'élaborer un vrai plan canicule d'ici au printemps 2027.

C'est une bonne nouvelle pour le personnel des tl. Lors d'une séance le 6 octobre, la direction a confirmé la création d'une « commission canicule », que le SEV réclamait depuis plusieurs semaines. L'entreprise ainsi pris en compte les alertes du syndicat : face à des vagues de chaleur de plus en plus fréquentes et intenses, les mesures actuelles ne suffisent plus à protéger la santé de celles et ceux qui font rouler les bus et les métros lausannois.

Qui va s'asseoir à la table ?

La commission réunira la direction des tl, les syndicats et la commission du personnel. Elle commencera ses travaux au début de l'année 2027, avec un objectif clair : disposer d'un plan canicule solide avant l'arrivée des premières chaleurs. Le SEV rappelle aussi la nécessité de faire appel à des médecins spécialisés dans la santé et la sécurité au travail, pour que les mesures retenues reposent sur des bases médicales sérieuses.

Un été à rude épreuve

L'été 2026 a enchaîné des épisodes de chaleur d'une intensité inédite. La section SEV-tl a donc interrogé les collègues. Les réponses sont sans appel : 95 % ont ressenti au moins un symptôme, la fatigue en

tête, suivie des difficultés de concentration et des maux de tête, autant de symptômes inquiétants au volant. À peine une personne sur dix a jugé ses conditions de travail « supportables », 13 % ont été en incapacité de travail au moins une fois en raison des fortes chaleurs et près de 90 % ont mal dormi. Plus de sept personnes sur dix ont craint pour eux-mêmes ou pour leurs collègues.

Des mesures à améliorer

Un tiers des répondant-e-s affirme qu'aucune mesure n'a été prise dans leur service, et plus de la moitié jugent celles qui existaient inadaptées. Moins de 5 % ont pu faire des pauses supplémentaires au frais, et deux tiers se sont vu demander de travailler « comme d'habitude ». Les trois quarts ont eu le sentiment que leur hiérarchie ne se souciait pas vraiment de leur santé.

« L'employeur doit tout mettre en œuvre pour protéger la santé de son personnel, mais le droit du travail suisse est rachitique sur la question des fortes chaleurs. Sur une planète qui se réchauffe, l'OIT insiste sur l'importance du dialogue social pour mettre en œuvre des mesures protectrices. La création de cette commission va donc dans le bon sens », souligne Aline Zuber, secrétaire syndicale SEV en charge des tl. « Nous voulons un plan canicule gradué, adapté à chaque métier et qui protège vraiment les travailleuses et les travailleurs. Les résultats du sondage serviront de base aux discussions. Merci aux collègues qui y ont répondu ! »

APPEL DE LA SOUS-FÉDÉRATION PV

Oui au financement additionnel de l'AVS

Comité central SEV-PV. Le 29 novembre, la Suisse votera sur la hausse de la TVA en faveur de l'AVS.

En mars 2024, le peuple suisse a accepté l'initiative pour une 13^e rente AVS. Cette 13^e rente sera versée pour la première fois en décembre 2026 à quelque 2,6 millions de retraité-es. Elle coûtera plus de 4 milliards de francs au départ, puis plus de 5 milliards. La Confédération doit en prendre en charge un bon cinquième. Le reste n'est pas financé à l'heure actuelle. Dès 2026, avec la 13^e rente, l'AVS dépensera

plus qu'elle n'encaisse. Sans recettes supplémentaires, le déficit se creusera d'année en année, et les finances de l'AVS seront de plus en plus déséquilibrées.

Pour financer en partie cette amélioration des rentes, obtenue de haute lutte par les syndicats, dont le SEV, le Conseil fédéral propose de relever la TVA de 0,4 point, de 8,1 % à 8,5 %. L'UDC et le PLR, notamment, combattent vivement cette hausse.

Pour que la 13^e rente soit garantie à long terme, l'AVS a besoin d'un fi-

nancement solide. C'est important et c'est socialement équilibré. En effet, les biens de première nécessité comme les denrées alimentaires, les médicaments et les prestations de santé sont exclus de la hausse. L'USS a fait le calcul : pour un salaire moyen, cela représente un coût de 5 à 10 francs par mois. C'est le prix pour garantir la 13^e rente AVS. De plus, les touristes étrangers paient aussi la TVA et contribuent ainsi au financement.

Autre avantage : avec un financement par la TVA, les retraité-es participent eux aussi à l'effort, alors qu'un financement par des cotisations salariales reposerait uniquement sur les actifs.

Les opposant-es au projet cité-es ci-dessus disent ouvertement qu'elles et ils veulent à la place : des mesures antisociales comme le relèvement de l'âge de la retraite ou la baisse des rentes. Ce serait réduire à néant le succès historique des syndicats. Nous ne pouvons pas l'accepter. Nous vous invitons à participer à la votation et à voter oui !



Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften
L'Institut de formation des syndicats
L'Istituto di formazione dei sindacati

Comment faire aboutir ses demandes sur son lieu de travail

Nos demandes sur nos lieux de travail n'obtiennent pas toujours gain de cause, même si elles sont justifiées. Comment les traiter au mieux pour avoir toutes les chances de les concrétiser, en tenant compte tant de nos intérêts que de ceux de notre interlocuteur ou interlocutrice, tel sera l'objet de cette formation.

Intervenant

Samuel Perriard (Médiateur et coach)

Date

09.12.2026 – 10.12.2026

Lieu

Yverdon-les-Bains, Grand Hôtel

Inscription

058 218 00 00, info@movendo.ch

movendo.ch

CFF CARGO

Thèmes actuels

SEV-Info du 5.10.2026
philipp.hadorn@sev-online.ch

Divers changements se profilent chez CFF Cargo, avec un impact important sur les conditions de travail et le quotidien du personnel. Le SEV les accompagne d'un œil critique et s'engage pour que les intérêts des collaborateurs-trices soient pris en compte.

Le SEV ne soutient pas le projet **G-ensis**, qui entraîne un démantèlement des prestations, des postes de travail et du savoir-faire. Pour cette raison, nous observons sa mise en œuvre d'un œil critique et prêterons une grande attention aux répercussions que ce projet aura sur le personnel.

Pour le SEV, une chose est claire : les changements ne doivent pas se faire aux dépens des collaborateurs-trices.

Avec l'évolution des besoins, la répartition est elle aussi adaptée. Les **nouveaux besoins dans la production** ne doivent pas détériorer les tableaux de service. Nous veillerons à ce que la planification tienne compte non seulement des exigences de l'entreprise, mais aussi des besoins justifiés du personnel.

Le retour de CFF Cargo dans l'entreprise mère soulève diverses questions. Un groupe de travail examine quels **accords spécifiques** à Cargo doivent être maintenus, sous quelle forme, et quelles **dispositions transitoires** doivent être prévues. Pour le SEV, les réglementations actuelles ne doivent pas tout simplement disparaître avec l'intégration organisationnelle.

Bonne nouvelle pour les **mécanicien-nnes de locs B100** : l'an prochain aussi, un **forfait journalier** sera octroyé lors des prestations B. Le SEV maintient par ailleurs son

objectif de faire reconnaître la profession comme « **personnel roulant** ». Des obstacles subsistent, mais nous restons mobilisés.

Nos membres le disent déjà : la situation du personnel est tendue, et l'on craint qu'elle s'aggrave avec le nouvel horaire. Nous vérifierons donc si la « **production ferroviaire optimisée** » annoncée demande réellement moins de personnel, ou si les sous-effectifs persisteront, voire augmenteront.

D'autant qu'une **vague de départs à la retraite** approche. CFF Cargo ferait bien de tenir compte des besoins du personnel dans les répartitions et de prendre soin du lien d'appartenance du personnel de longue date. Car si la charge augmente et que les conditions de travail perdent en attrait, c'est un **précieux savoir-faire qui risque de se perdre**.

Notre revendication est claire : les changements chez CFF Cargo doivent être mis en œuvre avec le personnel et non pas à leurs dépens. Le SEV remercie ses membres pour leurs retours et leur soutien. Si vous êtes touché-es par des problèmes concrets ou des détériorations, adressez-vous à vos représentant-es SEV. **Nous continuons la lutte, tous ensemble.**

COMITÉ CENTRAL VPT

Protéger la santé, améliorer les conditions de travail et renforcer l'action syndicale

Ueli Müller. Horaires de service éprouvants, mesures d'économies dans les transports publics, protection de la santé et recrutement de membres ont marqué la séance de deux jours du comité central (CC) VPT, les 14 et 15 octobre 2026 à Sigriswil. Au fil de discussions nourries, le CC a pris plusieurs décisions importantes et fixé des priorités pour les prochaines années.

Sous la conduite du vice-président René Schnegg, les membres du comité central de la sous-fédération VPT se sont réunis au Solbad-Hotel de Sigriswil. Barbara Keller et Pablo Guarino, membres de la vice-présidence du SEV, ainsi que Steffi Fürst, responsable du recrutement des membres au SEV, ont également participé à la séance.

Santé au travail: passer des paroles aux actes

Les contraintes croissantes qui pèsent sur la santé du personnel des transports publics a occupé une place centrale dans les discussions. Pablo Guarino a présenté la campagne nationale que le SEV entend lancer en 2027 sous le mot d'ordre « Transporter et rester en bonne santé ».

Elle portera notamment sur les horaires de travail et de service éprouvants, l'augmentation du stress, les violences et les agressions, les conséquences des vagues de chaleur ainsi que les effets à long terme du travail en équipe sur la santé. L'amélioration des possibilités de retraite anticipée figure aussi parmi les pistes évoquées.

Une intervention écrite de Sandro Bonomi, du Tessin, a illustré l'urgence d'agir. Chez Sottoceneri TPL, pas moins de 71 tours de service sur 200 devraient atteindre, en 2027, une amplitude de

11 heures 30 à 12 heures. Sandro Bonomi a dès lors réclamé des mesures syndicales nettement plus énergiques.

La discussion a montré que les contraintes et les réalités d'exploitation varient considérablement d'une entreprise à l'autre. Un constat a toutefois fait l'unanimité: la santé du personnel ne doit plus être reléguée au second plan au nom de considérations économiques.

Le comité central s'est prononcé en faveur d'une pétition et d'une manifestation. L'organisation des tours de service devra en outre être expressément intégrée à la nouvelle campagne du SEV sur la santé au travail.

Les politiques d'économies menacent le service public

Le CC a examiné avec inquiétude la volonté de l'Office fédéral des transports de durcir les exigences de rentabilité dans le transport régional de voyageurs. Le président central Gilbert D'Alessandro a averti que de nombreuses lignes de bus pourraient ainsi se retrouver sous pression.

Pablo Guarino a rappelé que les transports publics remplissent une mission de service public. La rentabilité ne saurait être le seul critère: les besoins de la population doivent aussi être pris en compte. Des réductions de l'offre ou des horaires moins denses auraient inévitablement des conséquences sur les conditions de travail du personnel.

La BLS subit elle aussi des pressions financières. Barbara Keller a évoqué les suppressions de postes annoncées et les restrictions prévues dans l'accompagnement des trains. Le nouveau système salarial de la BLS et les difficultés qu'il

soulève ont également été abordés.

Le message de la VPT est clair: des transports publics performants exigent des effectifs suffisants, de bonnes conditions de travail et une politique qui renforce le service public au lieu de l'affaiblir.

Recruter des membres et les fidéliser

L'évolution des effectifs demeure l'un des grands défis de la sous-fédération. Au 25 septembre 2026, la VPT enregistrait 481 nouvelles adhésions. Parallèlement, les démissions et les décès ont entraîné une légère diminution de l'effectif total.

La VPT se fixe à nouveau l'objectif ambitieux de 750 nouvelles adhésions pour 2027. Pour l'atteindre tout en fidélisant les membres actuels, la sous-fédération misera sur pas moins de cinq actions de recrutement et de fidélisation.

Celles-ci comprennent une aide financière aux actions de recrutement organisées par les sections, une prime supplémentaire de 35 francs pour la syndicalisation de personnes de moins de 35 ans, une indemnisation des membres de comité pour leur engagement dans le recrutement, ainsi que la populaire action « Recruter et gagner. »

Comme cinquième mesure, le comité central a adopté à l'unanimité une nouvelle action de fidélisation. Les sections seront désormais également récompensées lorsqu'elles parviennent à maintenir ou à augmenter le nombre de leurs membres actifs. Selon l'évolution constatée, les contributions iront de 500 à 1000 francs. La VPT reconnaît ainsi que fidéliser durablement les membres est tout aussi important que d'en recruter de nouveaux.



Ueli Müller.

Steffi Fürst a présenté les activités de recrutement prévues par le SEV pour 2027. Les échanges ont aussi porté sur les moyens d'encourager les membres à rester affiliés au syndicat après leur départ à la retraite. Il s'agira notamment de mieux comprendre les motifs de démission, tout en respectant les choix personnels de chacune et chacun.

125 ans de la VPT: une fête pour les membres

Un temps fort se profile déjà pour 2028: le samedi 24 juin 2028, la sous-fédération VPT célébrera ses 125 ans à Fribourg. Une grande fête réunissant plusieurs centaines de membres et d'invités venus de toute la Suisse est prévue.

Le comité d'organisation a déjà entamé les préparatifs. Outre un repas en commun et une tombola attrayante, l'accent sera mis sur les rencontres et la convivialité. Cette journée permettra de revenir sur 125 ans d'engagement syndical, tout en renforçant les liens au sein de la VPT.

En fin de séance, le président central Gilbert D'Alessandro a pris congé d'Ueli Müller, secrétaire central de longue date, en lui adressant des paroles très personnelles et chaleureuses qui l'ont profondément touché. René Koch reprendra la fonction de secrétaire central VPT dès le 1^{er} janvier 2027.

Ces deux journées à Sigriswil l'ont montré: les défis auxquels le personnel des transports publics doit faire face ne diminuent pas. Des sections fortes, des membres engagés et un syndicat déterminé à défendre de bonnes conditions de travail et un service public performant sont d'autant plus indispensables.

COALITION GENEVOISE CONTRE L'AUSTÉRITÉ

La réponse s'organise!



Yves Sancey. 248 millions de francs d'économies pour l'année 2027, près de 700 millions de coupes sur les quatre prochaines années, voilà le plan d'austérité proposé par le Conseil d'État genevois fin septembre. De la crèche aux EMS, en passant par la santé, l'aide à domicile, l'école, les TP, la culture et le sport, tout le monde passe à la casserole.

L'ampleur des coupes est immense. Tous les secteurs des services publics sont touchés, mais aussi le monde associatif avec des coupes linéaires dans les subventions de 4 %, parfois plus. Le monde de la culture, les associations d'entraide, de protection des mineurs ou des femmes voient l'État massivement désinvestir.

Ces coupes touchent également les transports publics du canton: 5,5 millions d'économies demandées aux tpg, réduction de 4 % de la subvention allouée aux Mouettes genevoises. Le personnel est contre !

Évidemment, les conditions de travail des employé-es de la fonction publique et du secteur subventionné sont touchées: non indexation des salaires, gel partiel des mécanismes salariaux, suppression du doublement du dernier salaire avant la retraite, non-remplacement des départs, etc. La population genevoise dans son ensemble va souffrir de ce désengagement massif de l'État. Cela se traduira par une augmentation de la participation directe des usager-ères au financement des prestations tandis que la qualité de celles-ci diminuera faute de moyens. Un exemple concret: la baisse des subsides à l'assurance maladie. Alors que près de 40 % de la population genevoise bénéficie de ces subsides, ceux-ci vont baisser tandis que les primes d'assurance maladie vont encore augmenter de 4,4 % en moyenne.

Ces mesures d'austérité aux conséquences certaines s'inscrivent dans un contexte compta-ble pourtant excédentaire. Depuis 2021, les comptes du Canton de Genève ont toujours présenté des chiffres positifs, malgré des baisses d'impôts qui ont grevé de deux milliards par an les recettes fiscales de l'État.

L'austérité est donc un choix politique. Et ce n'est ni aux travailleur-euses ni à la population d'en faire les frais. Les décisions budgétaires résultant de rapports de force, le SEV s'est engagé dans une coalition contre l'austérité.

Cette coalition réunit non seulement les syndicats du secteur public, mais aussi ceux du secteur privé, les partis politiques et un grand nombre d'associations et d'acteur-rices de la société civile. Un front si large, c'est du jamais vu ! La coalition continue son travail de mobilisation et appelle à une **manifestation** d'ampleur le **samedi 14 novembre**, à 13 h.

AUSTÉRITÉ VAUDOISE

Les TP aussi touchés

Yves Sancey. La mesure se trouve à la 43^e ligne d'un tableau Excel de l'État de Vaud qui compte 57 amendements au budget. On lit: *Adaptation du montant des indemnités en faveur des entreprises de transports publics*: 5,6 millions. Ce coup de rabot correspond au montant de la réduction à venir des indemnités globales versées par Vaud aux entreprises de transports publics (TP) opérant dans le canton.

Durant la campagne sur l'initiative patronale pour une baisse de 12 % de l'impôt cantonal, acceptée par le peuple en septembre, les initiants ont affirmé qu'il n'y aurait pas de baisse des prestations dans les services publics. Cela pourrait être le cas, même si le détail des coupes n'est pas encore connu. Le SEV suit attentivement le dossier afin de connaître précisément les conséquences concrètes de la réduction de 5,6 millions de francs sur les indemnités versées aux entreprises de TP.

Finalement, les salariés des TP et les usagers pourraient bien faire les frais de ces coupes par l'intensification du travail, dans une profession déjà bien marquée par les problèmes de santé, ou de suppression de cadences ou de lignes. Ce qui entre en contradiction avec le plan vaudois de mobilité multimodale, annoncé en juin qui vise une hausse de la part des TP à 35 % d'ici 2050 (contre 22 % en 2023).

Pour le SEV, les travailleuses et les travailleurs jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement des TP et ils ne doivent pas faire les frais de ces mesures d'économie, alors que le secteur est déjà fortement sous pression.

Selon les projections du Conseil d'État, la diminution fiscale à la suite de la votation des 12 % entraînera une perte de recettes annuelle de 272 millions de francs dès 2027. Pour res-

pecter les exigences constitutionnelles en matière d'équilibre budgétaire, le gouvernement propose un plan combinant 100 millions de francs de nouvelles économies et 172 millions de revenus extraordinaires. Les autres missions des services publics seront également impactées puisque les mesures d'austérité ne concerneront pas que les TP, mais conduiront notamment à des diminutions dans les subsides, la santé et la formation

Les organisations syndicales SSP, SUD et FSF estiment que ces orientations risquent d'affecter les prestations à la population ainsi que les conditions de travail dans les services publics et parapublics. Elles demandent notamment l'abandon des nouvelles coupes budgétaires, la pleine indexation des salaires et l'ouverture de véritables négociations avec le Conseil d'État sur le budget et le plan de retour à l'équilibre.

Réunie le 8 octobre en assemblée générale intersyndicale, une large représentation du personnel des services publics et parapublics vaudois a adopté à l'unanimité une résolution contestant l'orientation budgétaire du Conseil d'État et appelant à une mobilisation dans les semaines à venir.

Plusieurs étapes de mobilisation ont été annoncées dont une **manifestation** cantonale des employé-es des services publics et parapublics, des usager-ères ainsi que des bénéficiaires de prestations sociales qui est prévue le **jeudi 5 novembre**. Le rassemblement aura lieu dès 18 h à la place Montbenon et le départ de la manif est fixé à 18 h 30. Pour les TP comme pour d'autres secteurs du service public vaudois, les discussions budgétaires de l'automne s'annoncent déterminantes.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Rencontre internationale des assistant·es clientèle de quatre pays à Vienne



Service de presse ZPV. Du 12 au 14 octobre, les délégué·es de l'assistance clientèle venus d'Allemagne, du Luxembourg et de Suisse étaient invités à Vienne par leurs collègues autrichiens qui les ont cordialement accueillis.

Entre collègues qui exercent la même profession, l'échange est facile, car on sait tout de suite de quoi il est question. Nous avons bien vite compris que la Suisse n'était pas seule à s'orienter de plus en plus vers une exploitation sans agent de train (KLB), les autres pays font de même. Chaque entreprise de chemins de fer essaie à sa manière de réduire les temps de départ. Cependant toutes les idées ne sont pas forcément réalisables. On peut ainsi se demander si c'est vraiment une bonne chose de ne plus prendre garde aux signaux et de fermer les portes à l'heure du départ même si le signal est encore fermé. Dans un autre pays, l'autorisation de

départ peut être déjà donnée alors que le signal est encore fermé, ce qui aurait donné lieu par le passé à un cas de signal pour le personnel des locs. Un autre point critique dont il faut s'inquiéter est le mauvais état du matériel roulant. Et dans les quatre pays, on s'insurge avec véhémence contre le fait que des trains toujours plus longs sans personnel d'accompagnement soient mis en circulation.

Un autre thème qui nous préoccupe toutes et tous est la violence en augmentation envers le personnel des transports publics, qui rend nécessaire l'utilisation des bodycams. Au Luxembourg, en Autriche et en Suisse, le débat est toujours ouvert sur la nécessité d'autoriser ou non l'utilisation de ces appareils. En Allemagne, cela est déjà introduit, aussi bien dans le trafic régional que sur les grandes lignes. Jusqu'ici, les appareils fonctionnent sans le son, mais ceci va bientôt chan-

ger. Des clarifications sont en cours. Avant la première utilisation, le personnel des trains de la DB reçoit une formation qui dure entre quatre heures et une journée. Lors de l'utilisation, les voyageurs·euses sont informé·es que les caméras sont enclenchées et que les enregistrements peuvent être amenés devant un tribunal. L'expérience montre que les bodycams contribuent à calmer les situations. Il reste à espérer que leur utilisation puisse être autorisée dans un futur proche également en Suisse et dans les autres pays.

En Autriche, un train a dû être évacué après 30 minutes d'arrêt dans un tunnel. Malheureusement, jusqu'ici, le personnel des trains n'a pas reçu de formation régulière pour ces situations. Étant donné que les pompiers disposent d'une formation pour les tunnels, des discussions sont en cours afin que le personnel des trains puisse aussi bénéficier de cette formation.

Il est intéressant de constater les grandes différences parmi les examens périodiques. Alors qu'en Suisse nous faisons tous les cinq ans un test détaillé sur ordinateur plus un test de langue, dans un autre pays le personnel des trains doit passer un examen oral et écrit tous les deux ans et dans un autre encore, il suffit de suivre une journée de perfectionnement tarifaire et une autre sur le roulement, avec un bref contrôle de connaissances. Le spectre pourrait difficilement être plus large.

Nous avons appris avec grand étonnement que les collègues des pays voisins étaient récompensé·es financièrement pour chaque recouvrement du prix du billet, qu'il s'agisse d'une vente directe ou d'un encaissement ultérieur via le centre de recouvrement. Ceci s'appelle de la reconnaissance envers le personnel.

Une question intéressante a été mise en discussion : comment voyez-

vous votre avenir ? Est-ce que notre profil professionnel va changer ? Tout le monde le ressent : notre profil professionnel évolue sans cesse, que ce soit en raison de la modernisation du matériel roulant, des avancées techniques, de l'arrivée de nouveaux collègues recrutés selon des critères différents qui, par exemple, ne sont formés qu'au contrôle ou encore parce que la pression en matière d'économies est telle que toutes nos activités ne peuvent plus être menées avec la même intensité.

Outre les échanges syndicaux animés, notre rencontre a été agrémentée d'une visite au Prater, d'une visite guidée du château de Schönbrunn et de ses magnifiques jardins, et des multiples délices culinaires autrichiens. Un grand merci à nos collègues du syndicat VIDA, qui ont organisé cette superbe rencontre. Nous espérons les revoir lors de la prochaine rencontre en 2027 en Suisse.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV - COMITÉ CENTRAL

La pression des économies se fait sentir

Service de presse ZPV. Le 7 octobre 2026, le comité central ZPV s'est réuni pour sa 4^e séance à l'hôtel Linde à Stettlen. Étaient invité·es le président central Ralph Kessler, notre secrétaire syndical René Zürcher, Thea Radaelli pour représenter la jeunesse et Anaïs Ricciuto de la section ZPV Fribourg.

De la **discussion sur les priorités avec la direction AC** du 18.08.2026, il est ressorti qu'un **développement** était nécessaire pour la **sécurité** des **systèmes d'entrée dans nos voitures** VU IV, Apm/Bpm61 et IC2000, étant donné que la conduite UIC devient obsolète et que cela amène dans certains cas des départs avec des portes ouvertes puisqu'il n'y a pas de surveillance de la conduite UIC.

Dès février 2027, un essai sera effectué sur 30 Re 460 avec une surveillance de la boucle verte. Le nouveau processus de départ, également compatible avec KOA, sera conservé. À fin 2028, la surveillance de la boucle verte devra être déployée sur les 246 véhicules.

Défis AC

Dès 2027 (resp. au changement d'horaire de décembre 2026), on constate une diminution de 80 postes à temps plein (ETP) pour les assistant·es clientèle en comparaison avec 2026, pour un total de 1930 postes. Il n'y aura pas à proprement dit de postes supprimés, mais cela se fera par des fluctuations naturelles. Grâce à l'intégration partielle dans les tours des temps des tra-

vaux accessoires, il a été possible d'économiser 50 ETP.

Il y aura de plus une réduction du personnel de l'Escale Voyageurs ainsi qu'un changement dans l'offre de nuit en Suisse romande de IR à RE, de plus les tours de fermeture pour boucler les voitures seront réduits. Par ces mesures, l'effectif du personnel dès 2027 devrait être compensé. Étant donné que durant les dix prochaines années environ 800 collaborateur·trices partiront à la retraite, il est prévu d'ouvrir jusque-là des classes de formation dans toutes les régions.

Modifications dans les tours durant l'absence de collaborateurs·trices

Notre CCT règle la question du droit à la déconnexion pendant le temps libre. Ainsi, avant les vacances, on connaît son premier tour de service à la reprise. Pendant le temps libre ou les vacances, le personnel n'est pas tenu de répondre au téléphone. Un tour planifié avant les vacances est donc valable et, en cas de changement de ce tour, ce sont les CFF qui supportent le risque que personne concernée ne puisse pas, selon les circonstances, arriver à l'heure au travail.

Affaires actuelles ZPV

Planification intégrée de la production (IPP) : les CFF nous ont informés, et c'est pour nous assez surprenant, que les informations sur l'IPP devraient être transmises aux séances d'information de la production ferroviaire (BP). Ici

aussi, on ressent la pression des économies. Nous espérons qu'aux séances d'information BP il y aura assez de temps pour cela.

Violence dans les trains : le 3.09.2026, il y a eu dans toute la Suisse la journée d'action contre la violence envers le personnel des transports publics. Mis à part diverses actions dans les gares, ce thème a été bien repris par les médias.

Durant le premier semestre 2026, il y a eu 910 incidents envers les contrôleur·euses. En ce qui concerne les cas de harcèlement et les menaces, il semble qu'il y en ait beaucoup qui restent dans l'ombre, car ils ne font pas tous l'objet d'une annonce ESQ. Il y a eu aussi des nouvelles positives de Sion où le nouveau site de la police des transports CFF (TPO) est en fonction.

Bodycam : les bases juridiques pour l'utilisation des bodycams doivent être créées. Selon le niveau (loi ou ordonnance), cela pourra prendre encore un peu de temps avant que ce soit fait.

Projet « Processus de départ orienté vers la clientèle » (KOA)

La solution de secours prévue a donné lieu cette fois encore à des discussions animées car il y a toujours beaucoup de questions sans réponse. S'ajoute à cela le fait que les CFF veulent changer les prescriptions d'exploitation, afin d'autoriser la circulation des trains d'une longueur de plus de 300 m sans agent de train (KLB). Comme cela a été souvent déjà critiqué de notre part, souvent le mécanicien de loc n'a pas une bonne visibilité sur la caméra du côté extérieur des voitures. Pour cela, nous nous opposons fermement à ce changement : nous ne voulons pas que le risque aux dépens des postes sacrifiés soit encore plus grand.

Développement pour les chef·fes AC

L'application du développement se fait différemment sur chaque site et, malheureusement, tout ne se déroule pas correctement. Afin de pouvoir intervenir, il faut des faits. Ils peuvent volontiers être annoncés à info@zpv.ch. Concernant les modèles de travail à temps partiel, au

sujet des **systèmes pour les vœux et les préférences**, le premier workshop s'est déroulé le 24.9.2026. Y étaient présent·es des participant·es des CFF, des partenaires sociaux et des CoPe. Lors de la séance CC, nous avons reçu de premières informations et beaucoup d'inputs ont surgi. Ils seront transmis au prochain workshop. Actuellement, il y a encore beaucoup de points ouverts, en particulier dans le domaine du temps partiel.

Application des BAR 2026/2028

Convention au sujet du temps pour les travaux accessoires : comme on l'a constaté, la planification du dernier dimanche des vacances ne se laisse pas appliquer de la manière dont cela a été prévu dans les nouvelles BAR étant donné que le système de répartition SOPRE ne peut pas le faire. Nous sommes impatients de voir comment cette convention sera finalement mise en œuvre. Pour les mesures du temps pour les contrôles finaux, nous devrons accepter d'autres pertes selon les CFF. Toutefois, nous sommes unanimement d'avis que d'autres économies sur notre dos sont inacceptables. Avec grand plaisir et tous nos remerciements, nous faisons la rétrospective de l'événement pour les membres ZPV CFF du 2 octobre 2026. Nous remercions les sections de Bâle et de Berne pour leur parfaite organisation de cette riche journée à Bâle.

Formation 2027

La **journée de formation pour les femmes** SEV aura lieu le 5.11.2027. Étant donné que cette journée est toujours très vite complète, il est nécessaire de s'inscrire suffisamment tôt. De plus dans le cadre de la **journée de formation ZPV** du 16.03.2027, il y aura de nouveau le très apprécié cours de base d'autodéfense pour le personnel en contact direct avec la clientèle. Plus de détails à ce sujet sur notre site internet : www.zpv.ch, ainsi que sur les affichages dans les dépôts et dans le programme des cours de Movendo qui est inséré dans ce journal (*voir p. 2*).



Rejoins-nous sur Facebook !



www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft



PV VAUD – SORTIE 7.10.

Si le
« Gruyère »
m’était
« Comté »

Dominique Tissières*. Depuis l’Antiquité, les Séquanes, du Jura français, et les Helvètes, du Plateau suisse, fabriquaient le même type de fromage, tous deux exportés jusqu’à Rome proposés à des sénateurs déjà envoutés par leurs saveurs. Un même type de fromage pour deux saveurs convergentes. Avant l’heure, une ébauche antique du MERCOSUR !

Le train du Coni’fer :
Une expérience à faire !

À la mi-août, notre président Roland Basset fut envahi par le doute. Hormis quelques inscriptions récoltées lors de notre assemblée générale du 14 avril 2026, plus aucune annonce... ! À la fin septembre, on refusait du monde. Ainsi se souligne le succès ! En finalité, 60 collègues sont serrés dans un car prévu pour 57 places. Malgré quelques soucis administratifs et des appels téléphoniques intempestifs de dernière minute, tous, nous fûmes accueillis dans les voitures du train du Coni’fer, pour un repas, autour de la saucisse de Morteau. Un repas à s’en lécher les doigts...avec boissons comprises, le tout, à un coût modéré.

100 000... dans le fort Lucotte
de Saint Antoine

Construit entre 1879 et 1882, à 1100 m d’altitude, ce fort n’a accueilli aucune garnison. Motif : comme il est plus facile de détruire que de construire, le génie destructif de l’époque avait inventé une bombe-torpille qui, après perforation, explosait à plusieurs mètres de profondeur. Militairement, ce genre de fort s’avéra désuet. Aujourd’hui c’est mieux, nos dirigeants mondiaux réinventent la paix...à coups de bombes ! Donc, 100 000, c’est le nombre de fromages entreposés pour affinage



LDD

dans le fort. Alors que le fort était abandonné depuis des décennies, un fromager affineur de la région, Marcel Petite, eut l’idée géniale de le louer à la commune de Saint-Antoine pour y affiner les fromages de sa production et le fruit du travail d’autres fromagers de la région, le tout, à une température ambiante comprise entre 5 et 12 degrés. Une sympathique hôtesse nous guida dans les dédales des galeries pour nous mener jusqu’à la salle de dégustation des fromages à différents stades de maturité.

Un retour en car et en taxi

Le car commandité pour le transport ne pouvait pas passer la douane avec des passagers assis par terre. D’où le recours au taxi. Mais, taxi rime avec merci. Merci à Roland Basset, la cheville ouvrière de la réussite de cette découverte. Cordialement.

**Ceci est mon interprétation de l’événement du jour. Je sais qu’il y a 59 autres interprétations et le tout s’appelle : souvenir !*

.....

Invitation au Noël du
9 décembre 2026, à 14 h,
à la salle du Cazard,

Quoi ? Une invitation pour Noël en octobre ? Ça va le chalet ! Oui, c’est logique ! Regardez dans vos surfaces commerciales, on y monte déjà les étales à cadeaux. Alors, le 9 décembre 2026 nous vous accueillerons en fanfare à la salle du Cazard à Lausanne pour des retrouvailles avec accordéons, réflexions, nominations et friandises. Venez nombreux. dt.

PV BIEL/BIENNE

« La météo
n’était pas de
notre côté »

Gerhard Bigler. Le 8 octobre, 15 membres passionnés de randonnée se sont retrouvés à la gare de Bienne pour la randonnée d’automne. Malgré des prévisions météo peu encourageantes, nous avons pris l’IR55 en direction d’Olten, les yeux rivés sur le ciel.

Notre prochaine étape était Langenthal. Nous y avons rejoint la salle d’escalade, près de la gare – non pas pour grimper, mais pour une pause-café ! Bien à l’abri, nous avons savouré le café et le croissant offerts par la section.

Entre-temps, une pluie battante s’était abattue sur Langenthal. Les organisateurs ont donc décidé de poursuivre la « randonnée » avec l’ASm jusqu’à Saint-Urban. Depuis l’arrêt « Ziegelei », nous avons rejoint l’ancien monastère.

Avant le dîner, nous avons pu visiter brièvement la somptueuse église du monastère.



LDD

Datant du XVIII^e siècle, elle mêle architecture baroque et cistercienne. Nous étions ensuite attendus à l’auberge du monastère « Löwen », où nous avons dégusté notre repas dans la salle de réunion « Leona », au fil de discussions animées.

La pluie ne faiblissant pas, nous avons renoncé à la randonnée de retour vers Langenthal et repris l’ASm. Nous avons ainsi regagné le Seeland sains et saufs et au sec.

Si l’objectif sportif de cette randonnée d’automne n’a pas été atteint cette année, les échanges animés et les « Tu te souviens ? » spontanés ont largement compensé le manque de marche. Malgré la pluie, cette excursion restera un bon souvenir.

Un grand merci aux deux organisateurs, Ruth et Pesche Habegger.

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS RPV

La sous-fédération RPV doit
conserver son autonomie

Service de presse de la sous-fédération RPV. Le 5 octobre, le président central (PC) Danilo Tonina a ouvert au Seehotel à Bönigen la conférence des président-es du personnel de la manœuvre de cette année qui s’est déroulée avec la séance du comité central.

Il a salué les membres de la commission centrale (CoCentr), du comité central (CC), de la commission de gestion (CG), Dace Handke de la commission des femmes ainsi que les président-es de section ou leurs représentant-es. Les traducteurs Patrick Rouvinez pour le français et Pietro Gianolli pour l’italien étaient également les bienvenus. Ils ont été remerciés par avance pour cette tâche qui n’est pas toujours facile. Pour commencer, un grand MERCI à toutes les personnes qui ont participé à la conférence des président-es RPV de cette année et qui y ont contribué par leur engagement et les bonnes discussions.

Mis à part les points habituels à l’ordre du jour que nous avons traités, le thème principal de la conférence de cette année était l’avenir de la sous-fédération RPV. Pour cette raison et afin d’avoir suffisamment de temps pour aborder ce thème, nous avons renoncé à inviter un orateur. À la question de savoir quel chemin devra prendre la RPV à l’avenir, les personnes présentes se sont étonnamment assez vite mises d’accord. La sous-fédération RPV du SEV, fondée en 1897, doit rester autonome et continuer d’exister dans sa forme actuelle. Ainsi la direction pour l’avenir de la RPV en tant que sous-fédération autonome du SEV est donnée et le premier pas vers une nouvelle ère a été franchi.

Naturellement, les autres thèmes ont également été traités. Le recrutement des membres

représente un grand défi pour le SEV et ses sous-fédérations. Afin que nous soyons plus efficaces dans ce domaine, il a été fait mention une fois de plus de la liste des nouvelles entrées aux CFF. Cette liste permet aux sections de contacter directement les nouvelles et nouveaux employé-es et de les recruter activement. Ceci ne doit pas obligatoirement être fait par les président-es de section, mais d’autres personnes peuvent s’en charger.

La sécurité occupe toujours une place très importante et notre vice-président Christian Eichenberger nous a expliqué, au moyen d’une présentation, comment, avec un test acoustique sur les wagons marchandises, il est possible de détecter des roues endommagées. Les irrégularités à la division P et le projet pilote sur la vitesse de manœuvre de 15 km/h après le signal nain indiquant « avancer prudemment » qui a bien vite été retiré ont aussi déclenché de nombreuses discussions.

Chez CFF Cargo, on attend de voir ce que va donner la mise en commun de la CCT CFF Cargo avec celle du groupe CFF. Tous les détails ne sont pas encore clarifiés et on attend impatiemment la solution pour cette réunification. Avec cela nous pouvons être sûr-es que le travail ne manquera pas, à nous les représentant-es du syndicat et de la sous-fédération RPV, et nous aurons encore besoin à l’avenir d’une commission centrale et d’un comité central fiables et engagés, ainsi que de sections intactes et en état de fonctionner, afin de pouvoir accomplir nos tâches auprès de nos membres avec succès.

Cette dernière phrase termine cet article, mais elle représente le coup d’envoi pour tous les collègues de la RPV, afin d’engager à l’avenir notre sous-fédération sur une voie sûre.

SOUS-FÉDÉRATION PV

La PV s’engage pour le
pouvoir d’achat des retraités

Alex Bringolf. Du point de vue de la sous-fédération PV, les préoccupations des retraité-es doivent bénéficier d’une plus grande visibilité dans les médias SEV. Avec notre webmaster, nous souhaitons adapter la page d’accueil. L’objectif est de mieux faire connaître à nos adhérent-es, ainsi qu’aux nouvelles et nouveaux retraité-es, les avantages pour les pensionné-es d’adhérer au syndicat.

L’un de nos axes prioritaires est le maintien du pouvoir d’achat des personnes âgées. À ce sujet, il est réjouissant de constater que les rentes AVS/AI seront indexées sur l’inflation à partir de janvier 2027. La rente maximale augmente de 40 francs pour atteindre désormais 2 560 CHF, tandis que la rente plafonnée pour les couples mariés passe à 3 840 CHF. Le premier versement de la 13^e rente AVS en décembre 2026 peut également être considéré comme un succès des syndicats. Hélas, ces succès ne s’obtiennent pas « gratuitement ». Le 29 novembre, nous voterons notamment sur l’augmentation de la TVA de 0,4 % destinée à financer la 13^e rente AVS. D’après les premiers sondages, le « oui » à cette augmentation n’est pas assuré ; un « non » menace. Au cours des prochaines semaines, nous devons déployer encore beaucoup d’efforts pour convaincre les gens de voter « oui ». L’augmentation de la TVA nous coûte également et réduit en partie la compensation du renchérissement. Mais si cette augmentation est rejetée, d’autres problèmes surgiront : les partis de droite remettront alors l’accent sur la question du relèvement de l’âge de la retraite.

Lors du prochain Congrès de l’USS, l’ordre du jour comprendra des propositions que le SEV et la PV défendront avec détermination. Dans la prise de position sur le pouvoir d’achat, les retraité-es ont été oublié-es. Le Comité SEV a demandé une modification : « Politique fiscale et sociale en faveur des salarié-es et des retraité-es ». Ajoutons à cela : « Une politique sociale et de retraites qui garantit aussi aux retraité-es un pouvoir d’achat accru ».

Faut-il inclure les primes d’assurance maladie dans l’indice national des prix à la consommation ? Une question qui préoccupe depuis longtemps notre président Roland Schwager. Cette demande est même rejetée par l’USS, notamment au motif qu’il faudrait davantage de relevés et de meilleure qualité. Pour les retraité-es, c’est incompréhensible. Nous attendons avec impatience la suite de la discussion.

En ce qui concerne l’évolution du nombre de nos membres, nous constatons avec satisfaction que la baisse se stabilise. Fin septembre, nous étions 9 762. Lors de la prochaine assemblée des délégués PV, fin octobre, nous aurons, outre la discussion du budget 2027 et d’autres points statutaires, un exposé sur « l’intelligence artificielle » pour les pensionné-es. Quels sont les dangers et à quelles informations peut-on encore se fier ?

Pour finir, au cours des prochaines semaines, nous devons définir des orientations et des axes stratégiques. Un « OUI » convaincant à l’augmentation de la TVA et le maintien de notre pouvoir d’achat dépendent de plusieurs votes et décisions. Chaque adhésion à la PV nous renforce et nous aidons nos membres lorsqu’ils rencontrent des problèmes.

SEV et sous- fédérations

21. 11. Journée VPT Romandie

Journée VPT Romandie 2026 à Saignelégier.
Détails du programme de la journée, inscriptions et trajets en transports publics : voir nos deux dernières éditions.

9. 12. Journée B100

5^e journée B100 du SEV. Nous discuterons tous ensemble des différents problèmes et défis que rencontrent les CVM B100 et échangerons des informations. Détails et inscription, voir l'agenda SEV Online.

sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/9-12-2026
10h15 à 16 h (café de salutation dès 9h45),
Hotel Bern, Berne.

Sections

7. 11. RPV Lausanne

Assemblée d'automne de la section. Assemblée à 18h, à la Salle de Cour, entrée 5A sur le Quai 1, (Badge CFF pour Entrée) et souper au restaurant le New Delhi Rahman, Av. Louis-Ruchonnet 2bis, 1003 Lausanne. OdJ:
1-2. Ouverture et liste des présences
3-4. Rapports du président et du caissier
5. Rapport de la commission de gestion
6. Correspondance et communication.
7. Divers.
Un souper vous sera offert après l'assemblée. Inscription pour l'assemblée et le souper Jusqu'au : 30.10.2026
Envoyer votre réponse à : Joray Sébastien, chemin de Gravernay 19, 1030 Bussigny, Tél : 079/444.70.42 ou par email : sebastienjoray@bluewin.ch

7. 11. BAU Arc-Lémanique

Assemblée d'automne. Elle aura lieu à Renens, Bâtiment CFF A1, salle de réunion au 3^e étage (badge CFF) de 9h30 - 12h, puis le repas. Une rencontre importante pour faire le point sur l'année écoulée, obtenir des informations actuelles du SEV et échanger directement entre collègues dans une ambiance conviviale. Un moment clé pour la section. Cette assemblée permettra notamment d'aborder les principaux thèmes syndicaux en cours et de célébrer les jubilaires 2026. Les membres recevront en outre des informations actualisées du SEV, ainsi que des communications de la sous-fédération BAU et de la CoPe. Organisation et accès: L'accès au bâtiment CFF A1 nécessite un badge CFF. En cas de besoin, les organisateurs peuvent être contactés afin de faciliter l'entrée.
Après la partie officielle, la rencontre se poursuivra dans une ambiance conviviale autour d'un repas dans un restaurant de la place.

7. 11. BAU Arc-Jurassien

Assemblée d'automne. Elle aura lieu à 10h15 au Restaurant Le Joran, Quai Philippe-Su-chard 1, Neuchâtel. Détails dans notre dernière édition et sur site internet SEV, Agenda. Délai d'inscription d'ici le 31 octobre, à l'adresse

courriel suivante : sevbauaj@bluewin.ch
Pour le comité de section SEV-BAU Arc-Juras-sien: Daniel Hauri.

10. 11. AS Ouest

Assemblée d'automne. Elle aura lieu à 18h15 – Espace Dickens (Av. Dickens, à côté du secrétariat SEV), à Lausanne.
Invitée, sur le thème de la cybercriminalité : Mme Nastia Kordo, de la Police Lausannoise
Invités : Andreas Lüdin, président central AS et Vincent Barraud, secrétaire syndical.
Après l'assemblée, un repas sera offert par la section au restaurant Le Ticino (place de la gare). Ordre du jour
1. Accueil et salutations
2. Parole à l'invitée
3. Election des scrutateurs
4. PV de l'assemblée d'automne 2025
5-6. Rapport caissier, commission de gestion
7-8. Budget 2026 et Rapport d'activités 2025
9-13. Elections, Jubilaires, Propositions. Affaires syndicales, Divers/Discussion
Les propositions que vous souhaitez soumettre lors de l'assemblée sont à faire parvenir par écrit jusqu'au 30 octobre 2026 : marie-jo.juillet@sev-as.ch ou Marie-José Juillet, Rue de la Servette 30A, 1202 Genève.
Pour le repas, nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 30 octobre 2026 auprès de : SEV AS Ouest / marie-jo.juillet@sev-as.ch
Menu végétarien: le préciser à l'inscription.

19. 11. VPT transN

Assemblée générale aura lieu à 19h30 à l'hôtel des communes aux Geneveys-sur-Coffrane.

Retraités·es

5. 11. PV Fribourg

Assemblée d'automne. Veuillez svp retirer votre agenda SEV 2027 dès 13h45 avant le début de l'assemblée fixé à 14h15 à Guin, salle du Buffet de la Gare.
Départ trains Fribourg : 13h42 et 13h55. L'ordre du jour sera distribué sur les tables.
Après le déroulement de la partie statutaire, la parole sera donnée à M^e Michel Mooser, professeur titulaire à l'Université, notaire à Bulle, sur le thème « Planification successorale ». La collation : plateaux de fromages.
Veuillez annoncer votre présence, avec votre conjointe/conjoint au secrétaire, JL Scherz, soit par email : jlscherz@bluewin.ch ou SMS ou tél au n° 079 252 02 51
Dernier délai : lundi 2 novembre 2026, 12h.

20. 11. PV Fribourg

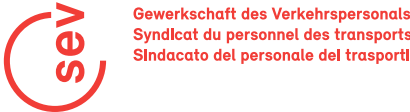
Visite des Archives fédérales (max 24 participant-es) de 10 h 30 à 11 h 45. Exclusivement en français et organisée en deux groupes de 12. Infos dans notre dernière édition. Départ en train de Fribourg à 9h26. **Inscriptions jusqu'au 11.11** auprès de Roland Julmy : rjulmy@bluewin.ch, 079 502 72 11 (SMS ou WhatsApp).

4. 12. PV Bienne

Traditionnelle fête du St. Nicolas à 14h, au Restaurant Bahnhof, à Brugg (BE). Hommage aux membres de longue date (remise des certificats correspondants), chanson du chœur d'hommes des cheminots à la retraite et «Gschichtli» de Marianne ? Goûter offert par la section. Nous organisons cette fête de Noël afin d'entretenir les liens entre nous. Ce sera l'occasion de se revoir et de faire connaissance avec les conjoints des membres, qui sont cordialement invités à cet événement *Le comité.*

9. 12. PV Vaud

Fête de Noël à 14 h., à la salle du Cazard, Lausanne. Avec : fanfare, accordéons, réflexion, nominations et friandises. Infos, p. 9.



Le Syndicat du personnel des transports SEV, le plus grand syndicat de la branche des transports publics, recherche de suite, ou pour une date à convenir, une personne pour le poste de

Supporter ICT à 50 %

au secrétariat central à Berne

Tu veilles au bon fonctionnement de notre IT au quotidien.

Nous recherchons pour notre secrétariat central à Berne une personne engagée et serviable pour soutenir nos collaboratrices et collaborateurs de manière compétente dans toutes les questions liées à l'informatique. Notre infrastructure informatique est gérée en collaboration avec un partenaire IT externe. Tu soutiens nos collaboratrices et collaborateurs, tu te charges de la coordination avec nos partenaires IT et tu t'assures que nos systèmes fonctionnent de manière fiable. Tu collabores également au service des membres.

Tes missions

- Tu veilles au bon fonctionnement de nos systèmes informatiques et de communication.
- Tu gères notre environnement informatique, entre autres Citrix, Active Directory et Microsoft 365.
- Tu réponds aux demandes de support et aux annonces de dérangement, tu les analyses et tu trouves des solutions dans le cadre d'un support de 1er et 2ème niveaux.
- Tu installes et configures le hardware et le software et en assures la maintenance.
- Tu soutiens notre personnel dans les questions liées à l'informatique et tu donnes des formations.
- Tu documentes les processus, les solutions et le savoir-faire.
- Tu es responsable de l'envoi annuel des cartes de membres et des diverses documentations.
- Tu es responsable et apporte ta contribution à l'établissement de modèles ainsi qu'à diverses interfaces entre le service des membres et les partenaires.
- Tu établis diverses statistiques pour nos services internes et externes.

Ton profil

- Expérience dans le domaine du support IT, idéalement dans un environnement similaire
- Bonnes connaissances de Windows, Microsoft 365 et des environnements client et serveur
- Connaissances de base ou bonnes connaissances dans le domaine des réseaux
- Une connaissance de SQL / CrystalReports constitue un avantage
- Intérêt pour les contacts directs avec les utilisateurs et sens aigu du service
- Capacité à travailler de manière autonome, structurée et axée sur les solutions
- Très bonnes connaissances de l'allemand et connaissances du français ; d'autres langues sont les bienvenues

Ce qui te caractérise

Tu aimes t'impliquer, analyser les problèmes de manière systématique et garder une vue d'ensemble lorsque plusieurs demandes arrivent simultanément. Tu commu-ques de manière compréhensible, tu vas volontiers vers les autres et tu trouves des solutions pragmatiques.

Nous te proposons

Une activité variée et indépendante avec une grande marge de manoeuvre. Tu travailles dans un environnement collégial où tes compétences en informatique sont mises en avant. Tu profites au SEV de conditions de travail modernes et progressistes.

Tu as des questions ?

Stephan Schütz, responsable IT et service des membres, te donne volontiers des renseignements complémentaires : Tél. 031 357 57 57.

Ce poste t'intéresse ?

Nous nous réjouissons de recevoir ta candidature électronique complète à l'attention de : Angela Meili, responsable des services internes et de la gestion administrative du personnel, angela.meili@sev-online.ch

Pour de plus amples informations sur le SEV : www.sev-online.ch

IMPRESSUM

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

Rédaction: Michael Spahr (réd' en chef), Renato Barnettta, Magalie Caspard, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, 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 20 novembre. Délais pour les annonces et l'agenda: 10 novembre à 12h.

Primmaz Carmen; 1943; Veuve de René, Vallorbe, PV Vaud.

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

DÉCÈS

Agenda 13/26

RAPPORT SUR LA RÉPARTITION DE L’USS

L'écart salarial s'est creusé

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

Alors que l’économie est en plein essor et que la productivité augmente, beaucoup de travailleur-euses bouclent leur fin de mois avec moins d’argent. Le rapport sur la répartition de l’Union syndicale suisse (USS) montre une évolution préoccupante: les fruits du labeur sont répartis de manière de plus en plus inégale. Les personnes à bas ou moyens revenus sont mises sous pression alors que celles qui gagnent de gros salaires ainsi que les fortunés ont pu voir leurs revenus nettement progresser sur la même période.

Entre 2016 et 2025, le revenu disponible des personnes à bas ou moyens revenus a baissé. Simultanément, les salaires du sommet de l’échelle ont fortement augmenté. On remarque cette évolution en particulier chez les personnes les mieux rémunérées: elles ont vu leur revenu disponible augmenter de plusieurs milliers de francs par mois.

D’un point de vue syndical, il est particulièrement alarmant que les salaires réels médians stagnent depuis près de dix ans. Alors qu’entre 2006 et 2016, les salaires réels progressaient encore de 0,9 % par an en moyenne, leur crois-

sance annuelle moyenne est tombée à 0,1 % entre 2016 et 2026. Ainsi les travailleurs-euses ne profitent guère des gains de productivité engendrés par leur travail.

De plus, l’écart salarial s’est creusé: les salaires réels parmi les plus bas revenus ont légèrement diminué depuis 2016 alors que les revenus du haut de l’échelle ont augmenté de presque 17 %.

Pour l’USS, une chose est claire: quiconque travaille doit pouvoir vivre de son salaire. L’adaptation automatique des salaires au renchérissement doit redevenir une évidence. Il faut en outre une hausse tangible des salaires réels pour les faibles et moyens revenus.

Les femmes gagnent toujours bien moins que les hommes

La situation des femmes reste particulièrement inquiétante. Selon le rapport sur la répartition, la moitié des femmes gagne moins de 5000 francs par mois alors que le salaire médian des hommes se situe vers 7000 francs par mois. Cette différence de quelque 2000 francs mensuels a de grandes conséquences, en particulier au niveau de la prévoyance professionnelle. Les femmes continuent d’assurer la majeure partie des tâches ménagères et du travail de soins non rémunérés. Elles travaillent très souvent à temps partiel et sont pour la plupart occupées dans des profes-

sions moins bien payées. À cela s’ajoute un écart salarial considérable et inexpliqué qui laisse supposer l’existence d’une discrimination. Près de la moitié de la différence salariale entre les sexes ne s’explique pas par des facteurs objectifs.

Pour cette raison, l’égalité des salaires reste pour l’USS une revendication syndicale centrale. Il faut en outre introduire des contrôles et des sanctions plus efficaces et revaloriser les métiers typiquement féminins.

La vie devient plus chère

Même là où les salarié-es ont bénéficié d’augmentations, elles sont souvent absorbées par la hausse du coût de la vie. Les primes de caisse maladie pèsent particulièrement lourd dans la balance. Depuis l’introduction de l’assurance maladie obligatoire, les primes moyennes ont presque triplé. De nombreuses familles doivent aujourd’hui consacrer bien plus de 10 % au paiement de leurs primes d’assurance maladie.

Ici également cette charge pèse particulièrement sur les bas et moyens revenus tandis que les bien lotis profitent d’allègements fiscaux.

La tendance est actuellement à la hausse pour le renchérissement. En septembre, les prix étaient en moyenne 1% plus élevés que l’année précédente. Les prix de l’énergie en sont la principale cause. Le conflit entre les États-Unis et l’Iran a fait flamber le cours du pétrole brut.

S’ajoutent à cela les loyers toujours plus élevés ainsi que la hausse des prix des services. Au moins, les denrées alimentaires et certaines autres marchandises sont devenues un peu moins chères.

Baisses d’impôt pour ceux d’en haut surtout

Le rapport montre en outre que de nombreux cantons procèdent une nouvelle fois à des baisses d’impôts. Mais ce sont les hauts revenus qui profitent en première ligne de ces avantages. Alors que les baisses sont modestes pour les personnes aux revenus moyens, les plus hauts revenus économisent parfois plusieurs milliers de francs par an. Ces moyens font défaut au service public, aux logements abordables ou à l’allègement des primes d’assurance maladie.

Du point de vue de l’USS, la Suisse a besoin d’un changement de cap. Au lieu d’accorder de nouveaux allègements fiscaux à la classe aisée, il faut renforcer le pouvoir d’achat des salarié-es et limiter efficacement les coûts de la santé. Le rapport de répartition le dit clairement: les inégalités croissantes sont le résultat de décisions politiques et d’une lutte acharnée pour la répartition des richesses. Il est donc d’autant plus important aujourd’hui d’afficher une politique syndicale forte afin que les salarié-es reçoivent une part équitable de cette belle prospérité.



LE LAC FANTÔME

Omar Cartulano

À Moynaq, en Ouzbékistan, dans ce qui fut autrefois le principal port ouzbek de la mer d’Aral, les navires reposent aujourd’hui sur le sable, tels les épaves d’un avenir perdu. Jadis, ces embarcations sillonnaient les eaux de la mer d’Aral, aujourd’hui

presque entièrement disparue et retirée de 35 kilomètres plus au nord à la suite d’une catastrophe environnementale sans précédent. Là où l’économie reposait autrefois sur la pêche et le commerce du poisson, toute activité de transport s’est arrê-

tée, laissant derrière elle un paysage fantomatique et un avertissement clair: lorsque l’équilibre de la nature est rompu, aucune route n’est à l’abri. Omar est photographe, mais aussi correspondant de la RSI au Palais fédéral, rédacteur et journaliste vidéo.



QUIZ

Es-tu
incollable?

1. Lequel de ces cours SEV n'existe pas ?
a. Savoir estimer la valeur d'une locomotive miniature de collection.
b. Prépa à l'examen périodique pour conducteur-ices de train cat. B, voie normale.
c. Savoir argumenter.
2. La moitié des femmes en Suisse gagnent...
a. moins de 8 000 francs par mois.
b. moins de 5 000 francs par mois.
c. moins de 2 000 francs par mois.
3. Quelle section SEV fêtera ses 125 ans en 2027 ?
a. ZPV Calanda.
b. BAU Tessin.
c. BAU Tessin.
4. Quelles ordonnances le Conseil fédéral souhaite-t-il réviser ?
a. Les ordonnances relatives aux organes de sécurité des entreprises de transport public et à la vidéosurveillance dans les transports publics (TP).
b. Le financement des transports publics et les droits d'utilisation des TP.
c. L'admission à la circulation et les exigences techniques applicables aux véhicules routiers.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 10 novembre 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 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° 12/2026:
c/c/a/a

C'est **Fabio Cippà**, Arbedo, membre de la section PV Ticino e Moesano, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Rebeca Eicher, cheffe de train RhB, ensemble et les uns pour les autres

Renato Barnetta
renato.barnetta@sev-online.ch

Rebeca Eicher, cheffe de train aux Chemins de fer rhétiques (RhB), assure leur bon fonctionnement et la sécurité des passagers sur les plus belles lignes ferroviaires de Suisse. À 27 ans, cette native de Coire apprécie tout particulièrement les rencontres avec des voyageurs venus des quatre coins du monde. Mais lorsque les passagers dépassent les bornes, elle sait aussi s'imposer.

Avec un large sourire aux lèvres, Rebeca Eicher traverse le principal sous-voie de la gare de Coire. Sur le trajet qui la mène au local du personnel, elle s'arrête brièvement pour partager quelques mots avec l'équipe de nettoyage qui vient de nettoyer une rame du Bernina Express. « Les RhB, c'est un peu comme une grande famille », explique-t-elle. Dans l'entre-saison, il ne se passe pas grand-chose à la gare de Coire. La température automnale est plutôt fraîche, et les arbres perdent déjà de leur éclat. Rebeca est en route depuis 7 h du matin. Son poste de travail, c'est le train qui l'emmène à travers les montagnes grisonnes, là où d'autres vont en vacances. « Bon, aujourd'hui je n'étais pas sur une ligne très spectaculaire », dit-elle en esquissant un sourire. « J'ai effectué plusieurs fois l'aller-retour de Landquart à Klosters. » C'est le début de l'après-midi, la fin de sa journée de travail approche.

La jeune femme de 27 ans adore son travail aux Chemins de fer rhétiques. Et même si tout ne marche pas toujours comme il faudrait, elle apprécie surtout le contact avec les voyageurs.

Des clients du monde entier

Avec son uniforme rouge-noir et son sourire enjoué, elle est populaire auprès de la plupart des usagers. Elle se rappelle avec plaisir de rencontres qui sont restées gravées dans sa mémoire. « Un jour, j'ai eu dans le train un groupe de voyageurs tibétains constitué de personnes merveilleuses avec lesquelles j'ai bien rigolé », raconte-t-elle. Le genre de rencontre qui enrichit son travail quotidien. « C'est juste quelque chose de beau que tu gardes en toi toute ta vie. »

Rebeca a commencé sa carrière aux RhB par un apprentissage d'agente des transports publics (TP), avec accent sur la planification. Durant sa formation, elle a eu l'occasion d'accompagner les trajets en train pendant deux mois et de faire plus ample connaissance avec l'exploitation ferroviaire. Cette expérience a bouleversé ses projets professionnels. « Après ces deux mois, il est devenu évident qu'après mon apprentissage, je ne resterais pas dans un bureau et que je continuerais de travailler dans les trains. »

Une grande responsabilité

Après son apprentissage, elle a donc suivi une formation complémentaire de quatre mois. Devenue cheffe de train, elle sillonne la région. « Je



RENATO BARNETTA

dispose en quelque sorte d'un bureau ambulant et, en grande partie, je peux organiser moi-même mes tâches ». En tant que cheffe de train, Rebeca est responsable de la bonne marche du convoi et de la sécurité des voyageurs. Ce qui implique aussi, dans les situations difficiles, de fixer des limites claires. Elle a elle-même vécu des moments où cela s'est avéré nécessaire. Et de rappeler cet incident où un passager s'est dénudé dans le train et a commencé à se caresser de manière suggestive devant les autres voyageurs. « J'ai dû faire venir la police pour évacuer cet individu », raconte-t-elle avec détermination. « J'ai clairement fait comprendre que mon train ne repartirait pas tant que cet homme n'aurait pas vidé les lieux », poursuit-elle. « Dans de telles circonstances, en tant que cheffe de train je dois être capable d'agir de manière rigoureuse. »

Engagée contre la violence

Fort heureusement, en général, Rebeca ne rencontre au quotidien que des voyageurs paisibles. Les touristes profitent en effet de leur excursion dans les montagnes grisonnes et sont de bonne humeur. Elle-même n'a jamais été victime d'agression sexuelle. En revanche, elle doit parfois essuyer des remarques scabreuses lâchées par des hommes d'un certain âge. De telles expériences montrent à quel point il est important de thématiser la violence, les incivilités et les débordements dans les TP. C'est pourquoi Rebeca s'est engagée comme bénévole lors de la journée d'ac-

tion « Stop à la violence ». À Zürich, elle a distribué des flyers et répondu aux nombreuses questions posées par des voyageurs intéressés. Dans ses échanges avec des collègues d'autres entreprises de transport, elle a découvert l'existence d'incidents parfois bouleversants. Les discussions qu'elle a pu avoir lors de cette journée d'action lui ont aussi donné du courage. Beaucoup de voyageurs ont réagi positivement au fait que le syndicat s'engage pour la protection du personnel des transports.

ZPV Calanda : 125 ans d'existence

Rebeca Eicher est aussi engagée sur le plan syndical : elle siège en effet en tant qu'assesseuse au comité de la ZPV. Elle fait aussi partie du comité d'organisation du jubilé à venir, car, l'année prochaine, la section fêtera ses 125 ans. Sa motivation à s'engager syndicalement est immense. Elle a envie d'aider, de faire bouger les choses et d'améliorer les conditions de travail. Jusqu'à présent, elle n'a jamais eu à regretter d'avoir adhéré au SEV. « Il est gratifiant de savoir qu'on peut changer et améliorer les choses. C'est juste génial d'agir ensemble, les uns pour les autres. » Juste avant la fin de sa journée de travail, Rebeca prend encore le temps de plaisanter avec un conducteur de locomotive. Native de Coire, elle se sent visiblement bien dans cette ville, entre la gare, ses collègues et les montagnes de son coin de pays, et elle effectue son travail avec enthousiasme.

RESTER
ZEN
TOMZ

