



# SEV N°3

Le journal du Syndicat du personnel des transports



USINES  
ÉLECTRIQUES

## Rester au courant

▶ p.6

**EDITORIAL** de Matthias Hartwich

## Pression de l'UE – le SEV reste ferme

▶ p.2

L'UE menace la Suisse, informe l'Office fédéral des transports (OFT) par blogs interposés : si la Suisse n'autorise pas rapidement davantage de concurrence en matière de transport international de voyageurs (TIV), à partir de 2024 les compagnies ferroviaires et autres fabricants de matériel roulant suisses ne pourront plus profiter de la procédure simplifiée de l'Agence ferroviaire européenne relative à l'homologation des nouveaux véhicules et à l'établissement des certificats de sécurité pour le TIV. Voilà ce qui est ressorti le 2 décembre 2022 du comité mixte sur l'Accord sur les transports terrestres. L'OFT parle d'une « situation nouvelle » qui rendrait nécessaire de répondre aux sollicitations de l'UE. En clair : Flixbahn ou Westbahn doivent pouvoir exploiter en Suisse des liaisons

transfrontalières pour leur propre compte. Ces prestataires low cost veulent accaparer les lignes les plus profitables et laisser aux chemins de fer nationaux tant détestés les liaisons non-rentables. Les profits aux privés, les pertes à l'état.

Que certains bureaucrates de l'UE veuillent libéraliser le transport ferroviaire et fassent pression en ce sens, il n'y a là rien de bien nouveau, après quatre paquets ferroviaires. Ce qui est nouveau, c'est que depuis janvier le ministre suisse des transports est issu d'un parti bourgeois. Que l'OFT remette précisément aujourd'hui à l'ordre du jour ses projets de libéralisation, pourtant stoppés en 2019, ne doit donc rien au hasard. Le Conseil fédéral rappelait clairement, encore en juin 2021, qu'il ne voulait pas d'une telle ouverture. Les perdants de la concurrence sont d'ores et déjà

connus : le système suisse des transports publics, pourtant efficace, les voyageurs et, enfin et surtout, le personnel des chemins de fer. Les entreprises plateformes comme Flixbahn ne s'en tiendront pas au principe « des salaires suisses sur les rails suisses ».

Céder aujourd'hui, c'est ouvrir la boîte de Pandore et inviter les bureaucrates de l'UE à poser sans cesse de nouvelles exigences. Le Parlement doit veiller à ce que l'Administration ne mette pas en danger le transport ferroviaire en Suisse, car celui-ci fonctionne à satisfaction. Au contraire de la Scandinavie ou de la Grande-Bretagne. C'est pourquoi nous devons faire preuve de fermeté, d'autant plus qu'un pays alpin comme le nôtre, au milieu de l'Europe, a des atouts solides en main en matière de politique des transports.

### Accident Zollikofen

L'OFT ignore les avertissements du personnel des locomotives

3

### Indexation

Résultat acceptable aux TMR et MBC. Consultation aux tpg, avec la pénibilité

5 et 7

### B100

Invitation à la 2e journée nationale organisée par le SEV à Olten

7

## Drame de la privatisation

« Derrière la tragédie, la privatisation du rail » titrait *Le Temps* le 2 mars suite au choc frontal entre deux trains en Grèce qui a causé la mort d'au moins 57 personnes dont les conducteurs. S'il y a certes eu une erreur humaine, il y a surtout eu une négligence criminelle liée à la privatisation. En effet, depuis la privatisation du rail imposée en 2017 suite à la crise des subprimes à la Grèce par ses créanciers, le FMI, la BCE et l'UE, rien ne fonctionne. Les investissements n'ont pas suivi, aucune condition n'ayant été posée à l'acheteur, la société privée italienne Ferrovie dello Stato, pour améliorer un réseau vétuste. Tout le système de signalisation était actionné manuellement et les systèmes de sécurité ne fonctionnaient pas. Et près de 80% des lignes qui desservaient la plus grande partie du pays ont disparu ! On a assisté à des milliers de licenciements. La rentabilité plutôt que les investissements: la privatisation en Grande-Bretagne avait déjà montré où mène ce chemin que l'OFT veut faire emprunter à la Suisse.

## LPV Delémont

Assemblée annuelle des membres le mercredi 5 avril. Dès 12h, repas ouvert aux membres de la LPV - Delémont au restaurant Victoria. Dès 13h30, assemblée, au bâtiment de service, Delémont

## Swiss réussit à se redresser

« Malgré de nombreux défis, Swiss a renoué avec la rentabilité en 2022 et a réalisé un résultat exceptionnellement bon de 456 millions de francs (2021 : 405 millions de francs) », écrit la compagnie aérienne. Elle planifie 2023 « avec une capacité conservatrice d'environ 85 % par rapport à l'année 2019, avant Corona » et veut assurer la plus grande stabilité possible dans les opérations de vol. « Ce succès est à mettre au crédit des collaborateurs qui l'ont rendu possible grâce à leur engagement loyal », déclare Philipp Hador, président de SEV-GATA. « Cela montre que la restructuration avec licenciement collectif était précipitée. Elle a conduit à un désastre personnel pour de nombreuses personnes licenciées - et aujourd'hui, Swiss cherche à la force du poignet de nouveaux collaborateurs. Il faut espérer qu'à l'avenir, la direction prendra la voix des syndicats au sérieux ».



Les CFF desservent l'Allemagne et l'Italie avec des ETR 610. La CE souhaite également voir bientôt des trains Flixtrain entre Zurich et Munich.

## TRAFIC VOYAGEURS INTERNATIONAL

# Libéralisation : arrêtez !

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**La Commission européenne demande une liaison Flixtrain Zurich-Munich en concurrence avec l'offre existante des CFF et de la Deutsche Bahn. Et elle menace la Suisse de tracasseries si elle refuse d'ouvrir le trafic voyageurs international (TVI). « Malgré cela, le Conseil fédéral doit s'en tenir au modèle de coopération, car le maraudage nuit au système ferroviaire suisse et le modèle d'affaires de Flixtrain est néfaste pour le personnel ferroviaire », tel est l'avertissement de Matthias Hartwich, président SEV. « Céder n'amènerait pas la paix à la Suisse mais plutôt davantage de demandes de libéralisations allant plus loin encore ».**

La liaison Flixtrain Zurich-Munich est un des dix « projets pilotes » avec lesquels la Commission européenne (CE) ne veut créer de nouvelles liaisons TVI ou améliorer celles qui existent déjà, comme elle l'a annoncé le 31 janvier. Elle s'en prend ainsi à l'offre que les CFF et la Deutsche Bahn opèrent en commun sur cette ligne. En Allemagne, celle-ci a été électrifiée et modernisée récemment mais des problèmes techniques entraînent encore retards et suppressions de trains. Avec des trains Flixtrain ? Pas mieux.

Que la CE insiste sur le libre accès en trafic voyageurs international n'a rien de nouveau. Le 3e paquet ferroviaire de 2007 le prévoyait déjà en principe dès 2010. Mais, à ce jour, la plupart des Etats membres de l'UE n'ont pas ou pas totalement achevé cette ouverture, comme le constatait en juin 2021 le rapport du Conseil fédéral (CF) sur l'organisation future du marché en trafic à longue distance : « Bien qu'il ait été dès lors possible pour les entreprises européennes de transport ferroviaire (ETF) d'offrir de nouveaux services transfrontaliers sous leur propre responsabilité, ces transports restent basés sur la coopération, à quelques exceptions près. Dans la pratique, les avantages que l'UE visait en libéralisant le marché ne se sont donc pas réalisés ». Avec ce rapport, le CF répondait au mandat du postulat Regazzi de 2014 d'expliquer quelle forme devrait prendre l'organisation du marché dans le transport national de voyageurs après l'expiration de la concession CFF en 2017. Plus de concurrence, de libéralisation et de privatisations, tels étaient les objectifs déclarés de l'Office fédéral des transports (OFT) en été 2014 pour la politique des transports de la Suisse. Il voulait

fractionner la concession grandes lignes des CFF lors de l'appel d'offres, ce que le SEV a aussitôt combattu. Après beaucoup d'agitation, l'idée a prévalu que la coopération est une meilleure solution que la concurrence. Les CFF ont conservé la concession unique avec la responsabilité globale et ont cédé certaines lignes à BLS et au SOB.

### Ouverture stoppée par le Parlement

A l'époque, l'OFT a continué à pousser à l'ouverture du TVI, jusqu'à ce que, en 2018/2019, le Parlement mette un terme à l'exercice avec l'adoption de la motion « Modèles des coopérations au lieu de la libéralisation du trafic ferroviaire international de voyageurs ». Le Conseil fédéral a donc été clairement empêché de décider d'une éventuelle ouverture du TVI de sa propre autorité mais doit la soumettre au Parlement.

En juin 2021, le Conseil fédéral a déclaré dans ledit rapport que la Suisse ne devrait pas chercher à ouvrir le TVI et devrait continuer à s'appuyer sur la coopération entre les services publics de différents pays. Le rapport mentionne comme chances d'une ouverture de meilleures nouvelles offres, « une pression sur les prestataires pour plus de qualité » et « l'accès au marché UE pour les entreprises ferroviaires suisses ». Les inconvénients et les risques cités sont : « risques qualitatifs liés à l'accès d'ETF européennes, augmentation des conflits de sillons, difficultés d'application des normes sociales au personnel en service international, cabotage compromettant le transport ferroviaire national ».

### L'OFT revient sur l'ouverture du TVI

La coopération en TVI est donc la position du Conseil fédéral depuis 2021. Mais l'OFT revient aujourd'hui sur le thème de son ouverture. C'est ainsi qu'après la réunion du 2 décembre de la Commission mixte Suisse-UE sur l'accord sur les transports terrestres, il a communiqué que les représentants de la CE avaient souhaité prolonger d'un an seulement la solution transitoire pour les homologations et les certificats de sécurité pour le matériel roulant suisse, en coopération avec l'Agence ferroviaire européenne. En conséquence, les chemins de fer suisses et les fabricants de matériel roulant sont menacés de procédures plus complexes et plus longues à partir de 2024. L'OFT écrit : « Une nouvelle prolongation dépendrait de la volonté de la Suisse d'adopter les 3e et 4e paquets ferroviaires de l'UE et, en particulier, de prendre des mesures pour ouvrir le marché dans le cadre du TVI ». La délégation

suisse était constituée de représentant-e-s de l'Administration fédérale et des cantons et conduite par le directeur de l'OFT Peter Füglistaler. Fin janvier, il écrivait sur LinkedIn : « La Suisse peine toujours à ouvrir le TVI. Tôt ou tard, nous ne pourrions pas éviter ce pas si la Suisse veut rester une plaque tournante importante ».

A la question de la *Schweiz am Wochenende* sur la compatibilité de cette déclaration avec la position du Conseil fédéral, l'OFT a expliqué que la situation avait « évolué » depuis 2021 parce que l'UE fait pression sur la Suisse. A la demande de *Journal SEV*, l'OFT a complété en déclarant que l'ouverture du TVI par la Suisse « répond à une préoccupation importante de l'UE et que la situation actuellement bloquée dans le transport terrestre international Suisse-UE pourrait être débloquée ». Cependant, l'importance du TVI pour l'Union européenne est discutable.

### Personnel et service public en danger

Pourquoi la CE s'appuie-t-elles précisément sur Flixtrain, c-à-d. une société de plate-forme qui n'a elle-même ni matériel roulant ni personnel ferroviaire mais achète des services aussi bon marché que possible pour faire baisser les prix des billets par rapport aux chemins de fer d'Etat ? Le fait que ceux-ci doivent également exploiter des liaisons non rentables, alors que Flixtrain choisit des lignes qui rapportent, ne semble pas déranger la CE. Etant donné que Flixtrain n'a pas conclu de CCT jusqu'ici, le personnel ferroviaire ne fait certainement pas partie des bénéficiaires de ce modèle d'affaires. « Nous, les syndicats, ne tolérons pas les pressions exercées par le dumping sur les conditions d'emploi et les employés » déclare l'ancien président SEV Giorgio Tuti, président de la section ferroviaire de la Fédération européenne des transports (ETF).

Tuti souligne : « L'UE doit enfin faire le point sur les résultats obtenus par ses paquets ferroviaires. L'ETF l'a fait : la concurrence motivée par l'idéologie a fait plus de mal que de bien au transport ferroviaire en Europe, et en particulier aux employé-e-s ». « Les transports publics sont un service public - et cela ne signifie pas maximiser les profits mais offrir des avantages. La Suisse doit s'en tenir au modèle de coopération en TVI car l'ouverture à la concurrence serait le premier pas vers le démantèlement du système de transport public suisse et l'UE exigerait des libéralisations plus poussées. Nous ne devons pas perdre notre sang-froid mais dire de manière décisive : c'est hors de question ! »

Voir aussi l'éditorial en page 1.

SÉCURITÉ

# L'OFT a ignoré les avertissements du personnel des locs

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

Depuis des années, le personnel des locomotives réclame l'adoption de prescriptions plus restrictives en cas de circulation d'un véhicule avec le contrôle de la marche des trains désactivé. Toutefois, malgré l'accident survenu à Zollikofen en 2022 et le rapport connexe du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) qui donne raison aux mécaniciens de locomotive, l'Office fédéral des transports (OFT) n'a encore émis aucune directive à cet égard. Et son inaction ne s'arrête pas là.

Le 2 juin 2022, un drame a failli se produire en gare de Zollikofen, lorsqu'une locomotive dont le contrôle de la marche des trains était désactivé a embouti un train de marchandises à l'arrêt. Heureusement, l'accident n'a occasionné que des blessures légères à un mécanicien de locomotive, en plus de dégâts matériels.

Dans le cas présent, la composition du train de marchandises était telle qu'elle lui a permis de bien absorber le choc, mais si la collision s'était produite avec un train transportant des marchandises dangereuses ou des matières inflammables, ou avec un train de voyageurs arrêté en

gare pour l'échange de passagers, le bilan aurait été bien plus grave.

### L'OFT fait la sourde oreille

Immédiatement après l'accident, BLS Cargo a réagi en durcissant ses prescriptions internes, suivi par quelques autres entreprises de transport ferroviaire (ETF). Et qu'a fait l'Office fédéral des transports, en tant qu'organe de surveillance? Rien. Et cela malgré le fait que la LPV s'engage depuis des années à introduire des mesures de restriction dans de tels cas, comme l'explique Thomas Giedemann, alors vice-président de la LPV Tessin et aujourd'hui secrétaire syndical: «La LPV Tessin avait proposé de modifier les prescriptions relatives à la circulation avec le contrôle de la marche des trains désactivé: nous souhaitons une réduction de la vitesse maximale de 80 à 60 km/h ou la présence d'un second mécanicien de locomotive à bord, ceci pour réduire les risques d'accident».

Hanny Weissmüller, président de la LPV, ajoute: «C'est un problème qui a été remonté à l'OFT depuis des années déjà, mais ils n'ont jamais rien fait dans ce sens pour améliorer la sécurité. Je me suis rendu à deux reprises à l'OFT pour discuter de la question, la dernière fois le 5 novembre 2021, soit quelques mois seulement avant l'accident de Zollikofen. Mais ils ont nié le



Zollikofen, 2 juin 2022 : position de la loc accidentée Re 475 après l'arrêt de tous les véhicules.

problème, estimant que la mise en œuvre de notre proposition était inappropriée».

### Le rapport du SESE

Le 12 janvier dernier, le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) a publié le rapport final sur l'accident et préconisé l'application de mesures préventives encore plus strictes que celles proposées par la LPV à l'époque. Mais à ce jour, l'OFT n'a encore imposé aucune restriction applicable à toutes les ETF, afin d'uniformiser les mesures de sécurité.

« Une fois de plus, l'OFT se soustrait à ses de-

voirs de surveillance. L'accident de Zollikofen est au final mineur, les conséquences ont été somme toute limitées, mais continuer à jouer avec le feu n'est pas tolérable. Au lieu de se répandre en déclarations racoleuses sur la libéralisation du trafic international de voyageurs, l'OFT ferait mieux de renforcer les contrôles sur le fret, qui a déjà été libéralisé et rencontre des problèmes liés à la sécurité depuis des années. Le directeur de l'OFT est conscient de ces risques au moins depuis le Congrès du SEV de 2015: il est temps qu'il agisse!», conclut Thomas Giedemann.

## Quand on joue avec le feu

Le 20 janvier dernier, à Fürnitz (Autriche), un autre accident impliquant un train roulant avec le contrôle de la marche des trains désactivé aurait pu se terminer en tragédie. Le train ne s'est pas arrêté à temps au signal rouge, entrant alors en collision avec un autre train qui arrivait en sens inverse. Dans ce cas également, les conséquences ont été somme toute limitées par rapport à ce qui aurait pu se passer: deux trains de marchandises sont entrés en collision latérale, plusieurs véhicules ont déraillé, notamment des wagons-citernes contenant du kéro-

sène, dont environ 80000 litres se sont déversés au sol, heureusement sans atteindre la nappe phréatique. Seul le mécanicien de loc qui ne s'est pas arrêté au signal a été légèrement blessé. Malheureusement, là aussi, un accident a dû se produire pour que des prescriptions raisonnablement restrictives soient mises en place: au bout de dix jours, la vitesse maximale autorisée pour les trains circulant avec le système de contrôle de la marche des trains désactivé a en effet été ramenée de 100 à 50 km/h, avec un seul mécanicien à bord.



Lors de la session de printemps, le Conseil national a décidé de soutenir l'accueil des enfants à hauteur de 710 millions de francs. Dans le cadre d'un programme d'impulsion, la Confédération a soutenu les cantons au cours des 20 dernières années dans le financement des offres d'accueil extra-familial pour enfants. Elle peut désormais inscrire ce soutien dans la loi. Ce soutien est absolument nécessaire pour promouvoir l'égalité et la conciliation de la vie professionnelle et de la vie familiale.

Le 4e paquet ferroviaire de l'UE autorise toujours les adjudications directes, au même titre que les appels d'offres pour le transport ferroviaire. La Commission européenne veut faire de ces dernières une exception et rendre les appels d'offres obligatoires – et ce par la petite porte, sans passer par le Parlement, grâce à son interprétation de l'obligation de service public de 2021 qui modifie le sens des textes de loi. L'ETF a manifesté son opposition (photo) devant le Parlement européen, deux jours avant le débat.



Manif de l'ETF, Fédération des syndicats des transports d'Europe, le 28 février à Bruxelles.

PATRICK KUMMER répond

## Au lieu de caméras, plus de personnel!

### Que pense le SEV du projet de surveillance de la clientèle par des caméras dans les gares?

Le SEV s'oppose strictement à l'identification biométrique au moyen de systèmes de reconnaissance faciale ainsi qu'à la catégorisation biométrique des personnes sur la base de leurs caractéristiques. Cela vaut en principe, que ce soit dans les gares ou dans d'autres lieux accessibles au public. Le SEV estime également que l'installation d'une infrastructure de reconnaissance faciale biométrique est dangereuse, car elle crée les conditions pour des mesures de surveillance inappropriées.

Le projet des CFF a suscité des inquiétudes et des questions compréhensibles. Les CFF affirment cependant que la reconnaissance faciale n'est pas utilisée, ni aujourd'hui ni à l'avenir. De plus, aucune donnée biométrique ne sera collectée. Ces affirmations sont très importantes, mais elles doivent être accompagnées de mesures appropriées! En outre, il faut également s'assurer que ces affirmations restent valables à l'avenir. En fait, il s'agit

pour les CFF de mesurer la fréquence des clients dans les gares, fait-on remarquer.

Du point de vue du SEV, les CFF devraient se concentrer en priorité sur leurs tâches principales, à savoir leurs prestations de service public dans le trafic voyageurs et l'infrastructure ferroviaire. Le SEV doute que la mesure de la fréquence des clients y contribue de manière significative.

Il n'y a pas besoin de caméras supplémentaires dans les gares pour mesurer la fréquentation des clients. Par contre, il faut à nouveau plus de personnel dans les gares, plus de conseils personnalisés et plus de contacts personnels avec les clients. Avec plus de personnel dans les gares, le sentiment de sécurité des voyageurs et du personnel ainsi que la satisfaction des clients augmentent de manière significative.

Patrick Kummer est secrétaire syndical et responsable au SEV des divisions Immobilier et Groupe des CFF.

As-tu une question pour lui ou pour le SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch

## COMMUNICATION SEV

# Michael Spahr arrive et Vivian Bologna part

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Il y a environ sept ans, Vivian Bologna a repris le poste de responsable de la communication au SEV et il a fait bouger les choses. Il suit une autre voie et confie à son successeur Michael Spahr une équipe bien rôdée et des défis à relever.**

**Vivian, qu'est-ce qui t'a amené au SEV, ainsi qu'à la tête de la communication ?**

J'ai débuté au SEV le 1er septembre 2013 en tant que spécialiste de la communication. L'idée de la direction de l'époque était de développer la communication du SEV en Suisse romande et de positionner le SEV comme syndicat solide outre-Sarine. Nous y sommes parvenus, notamment lorsque les TPG ont annoncé en été 2014 qu'ils voulaient supprimer plus de 100 postes. La section des TPG a décidé de ne pas accepter ce démantèlement et de faire grève. Cette expérience m'a profondément marqué.

**Et qu'est-ce qui t'a poussé à devenir responsable de la communication SEV ?**

Je me perds un peu dans mes souvenirs... (il rit). Le travail de communication en Romandie et mon perfectionnement en communication d'entreprise en 2015 m'ont permis de postuler à la succession du responsable de la communication de l'époque, Peter Moor. J'ai donc repris son poste à la mi-août 2016. Le fait que je comprenne l'allemand, le suisse-allemand et l'italien, m'a aidé.

**Quels sont les plus grands défis relevés ces dernières années ?**

Quand j'ai repris le département de la communication, le comité SEV venait de décider de réduire notre budget de 300 000 francs. Ceci nous a poussés à analyser en profondeur notre concept de communication. Trop de produits imprimés, pas assez de communication digitale. Notre concept a donc été entièrement remanié.

L'unification de l'identité visuelle pour le centenaire du SEV en 2019 a été un immense défi qui s'est soldé par une belle réussite. Avant cela, entre les logos des sections, des sous-fédérations et celui du SEV, on avait l'impression qu'il ne s'agissait pas du même syndicat.

Il y a encore un potentiel d'amélioration, mais globalement notre nouvelle identité visuelle a été bien acceptée et appliquée.

**Quels sont les événements qui t'ont marqué ?**

J'ai constaté avec satisfaction l'augmentation des nouvelles adhésions en 2022. Et j'espère que la courbe descendante de l'effectif des membres a maintenant été inversée. Parmi les autres excellents souvenirs, je garde en tête les négociations CCT aux CFF en 2018 et la mobilisation des cheminot-e-s dans la rue ! On avait d'ailleurs vu des résultats dans les adhésions 2018, comme on l'a vu aussi en 2022 où le SEV s'est battu contre les mesures d'économies aux CFF et pour des hausses salariales. On peut faire un lien entre mobilisations syndicales et hausse des adhésions !

**Et voilà que tu quittes le SEV...**

Après presque dix ans au SEV, il est temps de voir autre chose. À bientôt 45 ans, je vais reprendre la fonction de secrétaire politique auprès du Parti ouvrier populaire (POP) du canton de Neuchâtel. C'est dans la continuité de mon mandat politique vu que je siège au parlement de la ville du Locle depuis début 2021.

**Qu'est-ce que tu transmets à ton successeur ?**

Nous avons mis en place une organisation de la communication qui soutient le travail syndical. L'équipe est composée de personnes fantastiques qui collaborent étroitement. Avec Michael Spahr comme successeur et avec une telle équipe, la communication du SEV peut continuer son travail fondamental pour notre syndicat.

**Le SEV souhaite tout de bon à Vivian Bologna pour sa vie professionnelle et privée.**

**Un candidat interne remporte l'offre d'emploi**

Michael Spahr reprend le poste de responsable de la communication, fort des expériences qu'il a acquises en cette matière. Depuis septembre 2021, il fait déjà partie de l'équipe de la com SEV en tant que spécialiste de la communication et rédacteur. Son bagage solide et son expérience en tant que journaliste vidéo ont déjà été des vecteurs importants pour le développement de la com' numérique au SEV.

**A presque 50 ans, tu reprends ce poste clé. Quels sont les défis qui t'attendent ?**

Il y en a beaucoup... (il rit). Je veux poursuivre ce que Vivian a mis en place. Nous avons un très bon esprit d'équipe et je veux le conserver. Il faut un bon team pour garantir une bonne communication. Celle-ci est un outil important pour faire entendre notre voix dans le monde syndical et dans le monde du travail. Un autre défi réside dans les changements de personnel au sein du SEV. Ainsi la mutation au niveau de la présidence entraîne des besoins différents au niveau de la communication. Parallèlement aux défis syndicaux, il y en a assurément d'autres auxquels la communication devra donner suite - ne serait-ce qu'en matière de numérisation.

**De quoi te réjouis-tu le plus ?**

Avant tout, je me réjouis de consacrer davantage de temps à mon travail au SEV. J'ai vécu très intensément cette période d'une année et demie, rencontré beaucoup de personnes et découvert de nombreux domaines professionnels. Souvent j'ai remarqué qu'il faudrait investir plus de temps pour cela. J'aime mon travail au SEV et me réjouis de pouvoir m'investir encore un peu plus dans ma nouvelle fonction.

**Qu'est-ce qui te cause le plus d'appréhension ?**

Je vais citer deux mots-clés: responsabilité et stratégie. D'une part, je me réjouis d'être davantage impliqué dans la réflexion stratégique du SEV et de pouvoir proposer de nouvelles idées. D'autre part, j'ai la responsabilité de veiller à ce que l'esprit d'équipe reste bon et que nous ayons suffisamment d'énergie pour mettre en œuvre les idées que nous avons mises au point.

**Comment te représentes-tu la communication SEV dans le futur ?**

Nous serons davantage axés sur le digital, c'est certain. Je pourrais m'imaginer que nous offrirons encore plus à nos membres dans le domaine audiovisuel; je peux apporter beaucoup d'expérience professionnelle à ce niveau. Nos outils de travail seront constamment modernisés. Cependant, à mon avis, tant qu'il existera des billets de train en papier, nos informations continueront à être imprimées sur du papier sous la forme d'un journal.



Vivian Bologna (à dr.) remet symboliquement le mégaphone du SEV à Michael Spahr.

## ANGLE DROIT

## « Mais je n'ai pas signé ça ! »

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

**Autrefois, une poignée de main suffisait, alors qu'aujourd'hui nous recevons un contrat d'une centaine de pages, avec du texte en petits caractères. Et pourtant, il existe toujours des litiges liés aux contrats. Mais pourquoi de nos jours la parole ne fait-elle plus foi ?**

Si nous voulons faire l'acquisition d'un objet que nous avons devant nous, au prix qui est affiché, il semble que nous n'avons pas besoin d'un contrat. Mais que se passe-t-il si nous constatons par la suite que cet objet présente

des défauts ou qu'il ne répond pas à nos attentes ? Ou, pire encore, si le vendeur prétend ne pas nous connaître et ne rien savoir sur l'objet en question ? Alors là, nous avons un problème. Et nous ne sommes pas en mesure de prouver quoi que ce soit.

Apposer une signature sur un contrat prouve que nous sommes au clair avec son contenu et atteste que nous sommes manifestement d'accord. Cependant, le contrat est une base qui peut impliquer d'autres engagements. S'agissant d'un contrat de travail, de location, d'achat – ou autre – il peut entraîner certaines obligations, des prestations, des responsabilités ou des remboursements. Ceux qui signent de leur plein gré un contrat juridiquement valable devraient être conscients de ce qui les attend.

On devrait donc bien réfléchir à certains aspects avant de signer un contrat.

**Qu'est-ce que je veux au juste ?**

Qu'il s'agisse de location, d'achat ou de prestations, je fais bien de me rendre compte à quoi je m'engage et à quel prix. Le prix est celui de la location, d'achat ou du travail à effectuer. Je devrais ainsi contrôler si c'est vraiment ce que je veux et si on m'a montré ou décrit l'objet ou le travail dans son intégralité.

**Combien suis-je prêt à payer ?**

Le prix d'achat ou le loyer semblent clairs. Mais je devrais m'assurer que d'autres frais ne sont pas impliqués et que cela pourrait me coûter finalement bien plus cher que je ne l'avais pensé.

Par exemple, les frais de dédouanement ou d'envoi devraient être clairement stipulés, de même que les charges dans les contrats de location. Quant aux contrats de travail, à mentionner les frais pour des cours requis, des habits de travail, les frais de déplacement et de dépenses. Les montants peuvent se révéler importants.

**Que se passe-t-il si je ne veux plus ?**

Pour la plupart des contrats, il est possible de les résilier ou de s'en retirer. Différentes règles s'appliquent pour chaque contrat selon la loi. Cependant, les coûts supplémentaires engendrés peuvent être plus élevés que le prix initial convenu. Il faut également prendre en compte que l'autre partie contractante peut aussi résilier le contrat et que ceci peut engendrer des frais ou des obligations pour moi. Je dois en être conscient.

Un contrat est donc juridiquement valable s'il contient toutes les informations nécessaires pour que je puisse le conclure de plein gré. S'entendent par là bien sûr également les points annexes du contrat et les conséquences juridiques et financières. Plus ces points sont particuliers, plus la partie contractante impliquée est tenue de les mentionner clairement. S'ils sont dissimulés ou si l'obligation d'informer n'est pas respectée, il faut voir si la signature est juridiquement valable.

Donc là aussi : vérifie qui s'engage à quoi et demande si on t'a vraiment tout dit.

TMR

## Indexation : lutte difficile mais résultat positif de +2,3%



YVES SANCEY

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Une ultime séance de négociations a eu lieu le 24 janvier. Un résultat jugé « acceptable » par la délégation SEV a été trouvé : compensation du coût de la vie à hauteur de 2,3% pour tout le personnel et garantie du passage dans les échelons pour celles et ceux qui sont en progression salariale.**

L'ultime séance de négociations s'est déroulée avec deux délégations renforcées : pour les syndicats, les président-e-s de section, les secrétaires syndicaux et deux membres des centrales syndicales ; pour la direction, le président du Conseil d'administration, le directeur et le responsable RH. La délégation syndicale n'a pas ménagé ses efforts pour augmenter le pourcentage dévolu à la compensation du coût de la vie.

Fin décembre 2022, la proposition de la direction était de 1,7%. La délégation syndicale a reparlé du climat de travail difficile ressenti par le personnel dans l'entreprise : absentéisme et départs de l'entreprise en hausse faisant peser sur celles et ceux qui restent une charge supplémentaire de travail ; pres-

sions ; période covid mal vécue ; perte d'acquis historiques. La direction s'est dite ouverte à la discussion, p. ex. en ce qui concerne la question de la perte de l'indemnité de sac. Une compensation pourrait être envisagée, mais aucune garantie n'a été donnée à ce stade.

A la fin de la séance, les parties se sont accordées sur un pourcentage de 2,3% pour l'ensemble du personnel et la garantie du passage dans les échelons (3% d'augmentation globale pour les personnes en progression salariale).

Une votation par poste a été mise en place au début du mois de février. Ainsi chaque collègue syndiqué-e du SEV a reçu le matériel de vote à domicile et a pu se prononcer sur l'accord négocié.

La participation s'élève à 56,25%. Le oui l'a emporté à une large majorité de 83,3% contre 16,7% de non. L'accord entre en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 2023.

Le taux modeste de participation questionne les représentant-e-s syndicaux sur la mobilisation des collègues. C'est pourquoi une visite sur le terrain a été programmée pour le 4 mai. Son but : rencontrer les collègues pour discuter de leurs attentes et de leurs préoccupations.

MBC

## Négociations salariales : 1755.- francs pour tout le personnel

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Une ultime séance de négociations a eu lieu le 6 février 2023. Un résultat jugé acceptable par la délégation SEV a été trouvé : compensation du coût de la vie par un montant de CHF 1755.- versé en 13 fois pour l'ensemble du personnel ; arrêt de PerfoRem ; prime de pénibilité pour les mécaniciens marchandises et mesures disciplinaires simples sans impact sur l'annuité. Un accord plébiscité par la quasi-unanimité du personnel actif syndiqué.**

Après plusieurs séances de négociation, un accord a pu être trouvé entre le SEV et la direction des MBC. Cet accord permet de lutter contre l'inflation qui sévit actuellement. La délégation SEV-MBC considère qu'il s'agit « d'un résultat de négociations satisfaisant » et recommandait au personnel syndiqué de l'accepter.

Au SEV ce sont les membres qui décident. Chaque collègue syndiqué-e a reçu chez lui le matériel pour lui permettre de voter. Chacun devait dire s'il acceptait le résultat des négociations, puis se déterminer entre deux variantes concernant les modalités de la fin du système PerfoRem. Dans tous les cas, l'arrêt de PerfoRem met un terme au lien entre la progression salariale et l'atteinte des objectifs. Par contre, l'entreprise poursuit la mise en place

d'objectifs et leur suivi avec un certain nombre d'entretiens.

Plébiscite

Le 23 février, dans l'après-midi, a eu lieu le dépouillement de tous les bulletins reçus. Le taux de participation qui s'élève à 72% a été jugé « très bon » par Patricia Alcaraz, secrétaire syndicale SEV en charge du dossier. Le résultat de négociations a été plébiscité à 99,08% (aucun non et 0,9% de bulletins blancs) ; le choix A a remporté 89,18% des suffrages.

Ce résultat signifie : une augmentation sur le salaire de tout le personnel soumis à la CCT de CHF 1755.- versé en 13 fois en compensation de l'augmentation du coût de la vie ; l'arrêt immédiat du système PerfoRem et la garantie de la pro-

gression dans les échelons ; une prime de pénibilité de CHF 20.- par tour de service pour les mécaniciens marchandises ; l'arrêt de l'impact des mesures disciplinaires simples sur l'annuité. Cet accord entre en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 2023.

Solidarité

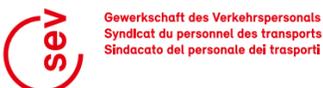
La délégation du SEV est satisfaite de ce résultat et remercie les votant-e-s qui, par ce vote positif, ont exprimé leur confiance envers les représentant-e-s du SEV. La délégation tient à les remercier pour leur solidarité, leur engagement et leur mobilisation – notamment la pétition signée par 162 collègues remise le 5 décembre – qui ont permis d'atteindre ce résultat.



YVES SANCEY

Remise de la pétition (162 signatures) au directeur des MBC, Pierre-Alain Perren, le 5 décembre 2022.

PUBLICITÉ



Le Syndicat du personnel des transports (SEV), qui compte près de 37'000 membres, recherche pour une date à convenir un/une

### Juriste à 100% dans le domaine de l'assistance judiciaire professionnelle

Vous assistez et conseillez nos membres en cas de différends avec les employeurs ou les assurances sociales, intervenez en leur nom de manière informelle ou par voie judiciaire (droit public majoritairement) et les accompagnez lors d'entretiens. Vous entretenez le contact avec les employeurs, divers services et les avocats/tes externes. Vous travaillez au sein d'une petite équipe ainsi qu'en collaboration avec vos autres collègues. Vous bénéficiez d'un soutien administratif. Votre lieu de travail est Berne et votre activité se déploie dans toute la Suisse romande.

Vous avez achevé une formation juridique et êtes au bénéfice de compétences solides en matière de droit du travail et des assurances sociales. Vous examinez les cas de manière autonome, savez travailler avec minutie même en étant sous pression en regard des délais à respecter, et êtes en mesure de réagir de manière flexible. Vous disposez d'une excellente compétence sociale dans vos rapports avec les différents acteurs et dans toutes les situations. Vous savez vous imposer et avez une bonne aptitude à travailler en équipe. Vous gardez le contrôle ainsi qu'une vue d'ensemble et savez prendre la distance nécessaire dans les situations de stress et pour les questions complexes. La question syndicale vous intéresse. Vous êtes de langue maternelle française et avez de bonnes connaissances de l'allemand.

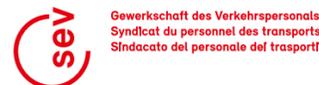
Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes. Ce poste vous intéresse-t-il ?

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements auprès de Christian Fankhauser, vice-président (tél. 079 742 96 32).

Angela Meili, cheffe du personnel SEV, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique. E-mail: angela.meili@sev-online.ch.

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

PUBLICITÉ



Le Syndicat du personnel des transports (SEV), qui compte près de 37'000 membres, recherche pour le 1er mai 2023 ou pour une date à convenir, un/e

### Secrétaire syndical/e à 80% au secrétariat régional de Coire

En tant que nouvelle collaboratrice ou nouveau collaborateur, vous traitez les dossiers syndicaux et relatifs aux conventions collectives de travail dans le domaine des entreprises de transports publics. Vous préparez les négociations, vous dirigez les délégations de négociation, vous accompagnez les cas particuliers lors de conflits professionnels et soutenez nos militants des sections dans leurs activités ainsi que dans le recrutement des membres. Vous soignez de façon indépendante les contacts avec nos membres ainsi qu'avec les autorités publiques et politiques.

Après votre formation, vous avez acquis une expérience professionnelle de plusieurs années dans une entreprise de transports publics ou dans une organisation sans but lucratif. Vous savez négocier, êtes capable d'imposer votre point de vue et disposez d'une aptitude à la communication. Vous êtes en mesure d'organiser votre travail de manière autonome, êtes apte à travailler en équipe, avez une bonne résistance au stress et arrivez à garder votre sang-froid dans toutes les situations. Des connaissances en matière de droit du travail et des assurances sociales, ainsi que dans les questions de politique des transports et de politique syndicale sont requises. Une expérience dans la gestion de projets et la direction de négociations est vivement souhaitée.

Vous êtes prêt-e à vous investir pour défendre les intérêts de nos membres. Vous êtes de langue maternelle allemande avec de bonnes connaissances du français. Vous vous exprimez par écrit dans un style sûr et n'avez aucune crainte à vous produire en public. Votre lieu de travail est principalement Coire et vous disposez également d'un poste de travail à Zurich.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes. Ce poste vous intéresse-t-il ?

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements auprès de Christian Fankhauser, vice-président (tél. 079 742 96 32).

Angela Meili, cheffe du personnel SEV, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique. E-mail: angela.meili@sev-online.ch.

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## USINES ÉLECTRIQUES CFF

# Le SEV au contact de collègues un peu oubliés

Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Aux CFF, il y a des domaines d'activités qui ne coulent pas de source: parmi ceux-ci la production d'électricité. Le secrétaire syndical SEV René Zürcher et le vice-président TS Sylvian Sahli ont donc rendu visite à des membres et membres potentiels aux usines électriques du Châtelard et de Nant de Drance le 16 février. Avec Bruno Ryf, René Zürcher avait aussi rendu visite à la dizaine d'employés de Vernayaz.**

Sur les deux sites du Châtelard et de Nant de Drance, ce sont quelque 27 personnes employées des CFF qui travaillent, entre autres, comme monteurs-électriciens, automaticiens, mécaniciens, polymécaniciens, afin de s'occuper de la maintenance des centrales hydro-électriques. Parmi, des membres SEV des sous-fédérations des travaux et de TS. «Le SEV est le plus grand partenaire social des CFF», a rappelé René Zürcher aux employés du Châtelard, l'usine qui produit 160 gigawattheures par année et dirigée par Jacques Gay-Crosier.

La plupart d'entre eux sont déjà affiliés au SEV, mais pour ceux qui n'avaient pas encore adhéré, René Zürcher et Sylvian Sahli ont pu présenter les avantages, notamment sur les questions de temps de travail, de négociations salariales et de la convention collective. «Il serait d'ailleurs utile que vous ayez un représentant au sein de la conférence CCT CFF. L'un des gros avantages du SEV c'est que les membres ont leur mot à dire dans divers organes», a relevé Sylvian Sahli.

Après cette rencontre, le coordinateur de site Didier Rosset a mené avec passion la délégation du SEV dans les méandres de l'usine et du musée du Châtelard, que l'on peut visiter sur réservation.

## Nant de Drance, la dernière construction

L'après-midi, le SEV a rencontré les employé-e-s de la dernière centrale en date, celle de Nant de Drance – qui n'appartient pas seulement aux CFF. Mise en service en été 2022, c'est une immense batterie qui permet de stocker 20 millions de kWh dans le bassin supérieur du Vieux Emosson pour les restituer sur le réseau lorsque la demande est plus importante, a rappelé le chef du site Stéphane Claivaz. Elle présente la caractéristique d'être enfouie au creux de la montagne. «Les collègues travaillent donc dans des conditions nocturnes qui peuvent entamer leur moral. Nous avons d'ailleurs eu quelques départs en lien avec cela», signale Stéphane Claivaz.

CFF Energie a donc cherché des solutions avec les RH et Nant de Drance SA pour indemniser à sa juste valeur ce travail pénible. Des mesures organisationnelles et d'aménagement de la luminosité doivent aussi être mises en œuvre pour améliorer les conditions de travail.

René Zürcher a invité les employé-e-s à le contacter pour toute question liée à ces conditions de travail bien particulières.

## La production électrique

Les CFF misent depuis 100 ans sur leur propre production d'électricité pour l'exploitation ferroviaire. Ils arrivent à couvrir 90% de l'énergie consommée grâce à la production hydro-électrique de leurs 9 centrales et 7 convertisseurs de fréquence. En 2025, la centrale du Châtelard fêtera les 100 ans du barrage de Barberine. Au menu, de somptueuses festivités auxquelles s'attellent déjà Didier Rosset, un vrai passionné, coordinateur de site à la centrale du Châtelard.



La visite s'arrête devant l'un des tubes de 7 mètres de diamètre qui permet de relier les lacs d'Emosson et du Vieux-Emosson.



René Zürcher et Sylvian Sahli présentent les avantages d'une syndicalisation au SEV aux employés du Châtelard.



La centrale de Nant de Drance est enfouie dans la montagne, parsemée de galeries. Un vrai labyrinthe.



Didier Rosset à la manoeuvre dans l'ancienne salle de commande du Châtelard, devenue musée.



Le chef de site de Nant de Drance Stéphane Claivaz explique avec passion le fonctionnement de l'usine électrique.



Dans l'usine du Châtelard, les générateurs rotatifs d'origine font le lien avec le réseau électrique CFF en courant ferroviaire 16,7 Hz depuis près de 100 ans.

## SOUS-FÉDÉRATIONS BAU, RPV, LPV, TS ET AS

# Invitation à la 2e journée nationale SEV des B100



YVES SANCEY

**SEV et sous-fédérations BAU, RPV, LPV, TS et AS.** Quelque 700 collaboratrices et collaborateurs des CFF et de CFF Cargo occupent une fonction principale ou complémentaire de mécanicien-ne de locs B100. Dans leur domaine, ces personnes sont les maillons indispensables au bon fonctionnement de l'exploitation, sans elles rien ne serait possible. Malgré cela, elles sont toujours en quête de reconnaissance, au niveau salarial mais aussi dans d'autres questions plus générales concernant les conditions de travail.

En juin 2022, 50 B100 de CFF Cargo et d'Infrastructure provenant de toute la Suisse se sont retrouvés pour la première rencontre qui avait été mise sur pied. Dans de nombreux domaines, nous avons constaté après coup des améliorations et des changements. Cependant, d'autres stagnent ou contiennent encore beaucoup d'éléments à clarifier. Donc il est grand temps de se rencontrer une nou-

velle fois, d'informer et d'échanger. C'est pourquoi le SEV vous invite à une **rencontre de réseautage : lundi 5 juin 2023 de 10h15 à 16h00 à l'hôtel Olten, près de la gare d'Olten.** Toutes les personnes concernées sont invitées.

Ensemble, nous voulons discuter des différents problèmes et défis du B100, échanger des informations et formuler des exigences pour l'avenir. Cette journée des B100 doit vous permettre de faire entendre votre voix. Plus vous viendrez nombreux, meilleur sera l'impact! Matthias Hartwich, président du SEV, sera présent pendant la matinée.

## S'inscrire par code QR

Merci de t'inscrire **jusqu'au 15 mai 2023 au plus tard** – via [www.sev-online.ch/fr/aktuell/journee-des-b100-2023](http://www.sev-online.ch/fr/aktuell/journee-des-b100-2023) ou avec le QR code. Après l'inscription, le programme détaillé sera envoyé avant le congrès.



## TPG

# Pénibilité: la direction ne comprend pas l'urgence. Personnel consulté

**Yves Sancey.** Dans notre dernière édition, nous rappelions que le 18 janvier 2023, le SEV avait écrit à la direction des tpg pour dénoncer l'immobilisme de son groupe de travail sur les conditions de travail du personnel de la conduite qui manquait de saisir l'urgence nécessaire d'apporter une réponse à la souffrance du personnel. Une date de réponse avait été fixée au 17 février, à laquelle la direction des transports publics genevois (tpg) s'est conformée.

Le SEV n'étant que la porte-parole de ses membres et de leurs revendications, il leur a soumis lors d'une consultation qui a débuté le 3 mars les réponses données par la direction à leurs revendications.

Ce sera à la base de donner mandat au SEV de continuer à discuter au sein de ce groupe de travail suivant l'agenda de la direction, ou bien d'engager des mesures de lutte allant jusqu'au dépôt d'un préavis de grève afin d'obtenir une amélioration de ses conditions de travail, de manière concrète et rapide.

### Participation du SEV au groupe de travail suspendue

En attendant le résultat de la consultation, le SEV refuse que sa participation au groupe de travail soit utilisée par la direction pour s'attaquer aux acquis de ses employé-e-s. Il a donc suspendu le 21 février sa participation. Pour rappel, à l'issue de la grève des 12 et 13 octobre 2022, le personnel réuni en assemblée avait voté une résolution concernant les condi-

tions de travail à l'Exploitation. Cette résolution demandait l'organisation de négociations afin de répondre rapidement à la souffrance du personnel, qui se traduit depuis l'été 2022 par un taux d'absentéisme hors norme. Après trois mois de participation à ce groupe de travail, né du travestissement par la direction des tpg de la demande syndicale de négociation, le SEV n'a pu qu'observer le manque d'avancées sur les sujets les plus urgents tels que la prévisibilité des horaires et la durée de travail. Pire, la direction a décidé la mise en application de mesures qui s'attaquent aux acquis du personnel comme la réduction des « vacances garanties » aux mois de juillet et août, et ce malgré le refus catégorique du SEV.

### Indexation à 1,83 ou 2,44% ?

La consultation porte également sur l'acceptation de l'indexation décidée le 2 mars par la direction. Le problème, c'est que le chiffre qu'elle a avancé, 2,44%, n'est pas clair! Elle ne précise en effet pas si elle compte l'indexation de 0.6% qui est déjà entrée en vigueur au 1er janvier 2023. L'indexation au 1er avril ne serait alors en fait que de 1.83%. De plus, la direction considère que les salaires ont été trop indexés par rapport à l'inflation depuis 2010, et donc que le personnel des tpg possède une dette. Cette prise en compte d'un « historique » est incohérente et a toujours été refusée par le SEV sur mandat de ses membres.

Nous vous informerons des résultats de la consultation dans notre prochaine édition.

PUBLICITÉ



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale del trasporto

Le Syndicat du personnel des transports SEV, qui compte près de 37000 membres, recherche de suite ou pour une date à convenir un/e

### Spécialiste de la communication à 50%

Dans cette fonction très intéressante, vous êtes chargé/e d'informer nos membres sur l'actualité syndicale et utilisez différents canaux à cet effet: le journal SEV, le site internet et les médias sociaux.

En tant que spécialiste de la communication, vous assurez également la communication externe pour la Suisse alémanique. Vous travaillez en étroite collaboration avec les secrétaires syndicaux/cales et leur procurez votre soutien en matière de communication. Votre lieu de travail est Berne, un poste de travail est également à disposition à Zurich.

Vous avez accompli une formation de journalisme et/ou bénéficiez d'expérience dans ce domaine ou en communication d'entreprise. Vous vous identifiez aux revendications des syndicats de l'Union syndicale suisse. De plus, vous maîtrisez parfaitement la langue allemande et vous exprimez avec aisance en français.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes.

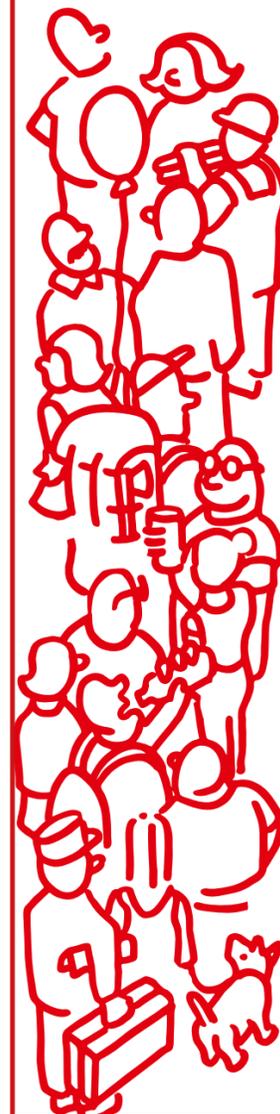
Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à Michael Spahr, responsable de la communication (076 361 93 41).

Ce poste vous intéresse-t-il ? Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch, 031 357 57 57), cheffe du personnel, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique.

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



Personal privater Transportunternehmen  
Personnel des entreprises de transport privées  
Personale delle aziende private di trasporto



## Recruter les jeunes vaut vraiment la peine !

2022 a été une année exceptionnelle en matière de recrutement.

La VPT veut faire encore mieux en 2023 et met sur pied une action spéciale pour **syndiquer les moins de 30 ans**. Le but est de rajeunir les effectifs.

Ainsi, pour chaque membre de moins de 30 ans recruté-e entre le 1er mars et le 30 novembre 2023, **la prime de 50 fr. offerte par le SEV au recruteur ou à la recruteuse est complétée par une prime de 30 fr. de la VPT.**

Nous avons besoin de toi.  
Aide-nous à nous renforcer.

En cas de question :  
**Gilbert D'Alessandro 076 281 64 19**  
**René Schnegg 079 301 74 23**



Rejoins-nous sur Facebook !



[www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft](http://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)



## Sections

### 10.3 PV Biel/Bienne

Sous la direction de notre président Roger Schweizer les points de l'ordre du jour prévu selon les statuts seront traités: présentation des comptes 2022 et du budget 2023 ainsi que la fluidité des membres de la section depuis octobre 2022. Un nouveau membre pour la commission de gestion est à repourvoir et un membre doit être désigné pour la prochaine assemblée générale PV du 9 mai 2023.

Nous saluons volontiers tous les partenaires des membres à cette rencontre.

### 14.3 VPT MOB

L'assemblée de printemps de la section VPT MOB aura lieu le mardi 14 mars à 18h15 (nouveau horaire !!) au Buffet de la Gare à Château-d'Oex. Venez nombreuses et nombreux !

### 14.3 PV Genève

Nous vous invitons à participer à l'assemblée générale de section du mardi 14 mars à 14h30, à l'Université ouvrière Genève.

L'ordre du jour est statutaire: discuter et approuver les comptes et divers rapports. Elections partielles. Le comité cherche toujours un vice-président. Intéressé ? N'hésitez plus !

Nous devons parler des finances de la section, du programme de la sortie et ferons le tour de l'actualité syndicale. Une large part sera laissée à la discussion. Le verre de l'amitié ne manquera pas de clôturer ce moment. Nous vous attendons nombreuses et nombreux.

### 16.3 Bau Arc Jurassien

L'assemblée des membres aura lieu le 16 mars à 14h à l'Espace Dickens, Avenue Dickens 4, 1006 Lausanne (à côté du secrétariat SEV).

### 17.3 TS Romandie

Notre assemblée générale des membres se tiendra à Yverdon-les-Bains le vendredi 17 mars dès 18h au restaurant Le Tempo. L'invitation et l'ordre du jour suivront.

D'autres journées locales seront organisées à Genève et en Valais en février ou sur demande. Pour toute information: bruno.ryf@sev-ts.ch

### 23.3 PV Fribourg

Nous avons le plaisir de vous convier à l'AG de printemps de notre section qui aura lieu à Grolley, à l'Auberge de la Gare, à 10h15. L'ordre du jour sera distribué sur place. Les diplômes d'honneur et les distinctions seront remis aux jubilaires. Nous accueillons Matthias Hartwich, nouveau président SEV. Un repas suivra auquel vous êtes conviés avec votre conjoint/e, la caisse de section prenant en charge les repas, les eaux minérales et le café. Au menu salade, sauté de veau, pommes mousseline et légumes, et d'une salade de fruits. Veuillez annoncer votre participation, avec votre conjointe/conjoint/partenaire, en précisant les noms et prénoms au secrétaire: Jean-Louis Scherz, soit par e-mail: jlscherz@bluewin.ch ou SMS ou tél au no 079 252 02 51  
Dernier délai: lundi 13 mars 2023, 12h00.

### 24.3 PV Valais

105ème Assemblée générale à 10h30 à l'hôtel Good Night Inn à Brig-Glis. Nous traiterons les affaires courantes suivi d'un apéritif et d'un repas. Invité et orateur: Peter Bodenmann, ancien conseiller national et président du PS. Le prix incluant l'apéritif, les boissons et le repas reste inchangé et s'élève à CHF 25.- Inscriptions par téléphone (079 872 38 37) ou par email (pv.vs@bluewin.ch) chez Walter Schmid jusqu'au plus tard le mardi 21 mars. Le comité espère une forte affluence.

Notre prochain événement est la sortie annuelle de la section qui aura lieu le samedi 24 juin 2023 à Domodossola. Détails dans le journal SEV du mois de mai ou sur notre page internet [www.sev-pv.ch/wallis-valais](http://www.sev-pv.ch/wallis-valais).

### 24.4 ZPV Bienne

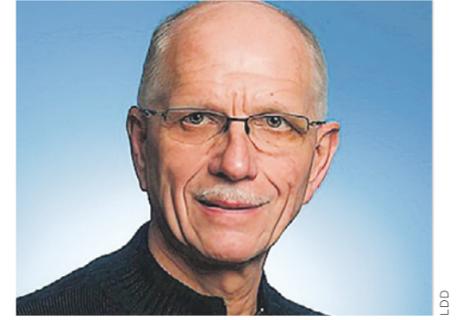
Assemblée générale à 17h à la salle de l'Association de quartier Mösli, Beundenweg 21 à Bienne.

### 26.4 PV Vaud

Notre assemblée des membres aura lieu à 14 h, à la salle Jean-Villard Gilles de la Maison du Peuple, pl. Chauderon 5 à Lausanne. Points statutaires: adoption des comptes, rapport d'activité 2022 et présentation des activités 2023. Eléction du nouveau caissier. Nous ferons connaissance de REPR Lausanne qui soutient les familles, proches et enfants de personnes détenues en Suisse romande. Accompagnants bienvenus. Boissons prises en charge par la section. Venez nombreux !

## SOUS-FÉDÉRATION PV

# Bienvenue Daniel!



**Roland Schwager** Le 7 février, le Comité central PV s'est retrouvé à Zurich pour sa première séance de l'année. Pour Daniel Pasche, c'était sa première séance en tant que nouveau caissier central, tâche qu'il a reprise des mains d'Egon Minikus dès le 1er janvier. Le Comité central lui souhaite une cordiale bienvenue et beaucoup de satisfactions. Il se réjouit déjà d'une collaboration qui s'annonce agréable.

Comme de coutume, la Commission de gestion (CG) participait à cette première séance, après avoir examiné la gestion et la comptabilité. Il est dès lors clair que les finances ont eu une place particulière dans cette séance. Si notre sous-fédération s'était imposée un frein aux dépenses – réduction des dépenses de 3% par an – au cours des quatre dernières années, et l'objectif a été atteint, on voit se profiler un déficit structurel pour la PV car le nombre de membres est en recul. L'échange a été vif avec notre CG très impliquée, les chiffres et leur évolution ont été replacés dans un contexte plus large et

analysés. Les possibilités sur la meilleure façon de maîtriser cette évolution négative ont été discutées. Une tâche difficile que le Comité central doit – et va – assumer.

Le rapport annuel 2022 est paru. Il renseigne sur ce qui a été accompli par le CC PV, il peut être consulté sur notre page internet.

Le rapport annuel 2022 et les Infos sur les FVP sont à découvrir sur notre site web: [sev-pv.ch](http://sev-pv.ch)

La nouvelle convention sur les FVP entrera en vigueur en janvier 2024 pour nous les pensionné-e-s: il s'agit concrètement du maintien du droit acquis pour l'AG FVP. Les détails peuvent être trouvés dans le n° 2/2023 du *Journal SEV* et sur notre page internet PV.

Nous recommandons à tous les membres soit de renouveler sans interruption leur AG actuel soit de l'acquiescer jusqu'à mi-décembre 2023 s'ils veulent profiter du rabais de 50%.

**Lambiel André;** 1951; chef de groupe, Riddes, PV Valais.

**Porchet Charlotte;** 1926; veuve de Robert, Cottens FR, PV Fribourg.

**Richard Cécile;** 1922; veuve d'André, Morges, PV Vaud.

**Stirnimann Yvette;** 1930; veuve de Joseph, Lausanne, VPT TL.

**Trosset Pascal;** 1965; chauffeur de bus, Penthalaz, VPT MBC.

**Vuillaume André;** 1931; chef de manœuvre, Grandfontaine, PV Jura.

## DÉCÈS

**Conus Roger;** 1935; Lausanne, VPT TL.

**Eschmann Marie Louise;** 1942; veuve de Jean-Louis, Delémont, PV Jura.

**Roger Fitze,** 1936, Neuchâtel, PV Neuchâtel

**Godoy Parra Luis Francisco;** 1965; mécanicien M1, Crissier, VPT TL.

## IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7828

Tirage: 8 943 ex. (total 33 832 ex.), certifié REMP au 6 octobre 2022

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

Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler

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

Abonnements et changements d'adresse: [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–.

**Annonces:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch), 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

**Pré-presses:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)

**Imprimerie:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Le prochain journal paraîtra le 31 mars 2023.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 31 mars 2023 à midi, celui de l'agenda au 20 mars 2023 à midi.**

# Agenda 3/23



## Décisions du congrès 2022: écoulement du délai référendaire

Pour les décisions prises lors du congrès 2022, le délai référendaire échéant au samedi 25 février 2023 n'a pas été utilisé.

### Les décisions:

- sur le rapport social SEV 2019 – 2022
- sur les textes d'orientation 2022 – 2024 et
- sur les nouvelles propositions au congrès sont donc entrées en vigueur.

SEV Syndicat du personnel des transports

La secrétaire du congrès  
Christina Jäggi

PUBLICITÉ

# IMPÔTS 2022

Nous remplissons votre déclaration d'impôt dans toute la Romandie !

Lieux - dates - tarifs - rendez-vous sur demande

Huguenot Daniel 079 295 25 08

Di Blasi Vincent 079 680 76 68

Bee Pierre 079 603 72 25

## ATTAQUE SUR LES RETRAITES

## Le 7 mars, une France à l'arrêt?



Yves Sancey  
yves.sancey@  
sev-online.ch avec  
Services Publics, SSP, 3/23

**Face à un gouvernement qui veut imposer une contre-réforme des retraites rejetée par l'immense majorité de la population, les syndicats appellent à un durcissement de la lutte à partir du 7 mars. Pour le monde du travail, une bataille décisive se joue.**

Recul progressif de l'âge du départ à la retraite de 62 à 64 ans en 2030, allongement de la durée de cotisation de 42 à 43 ans d'ici 2027 et suppression des régimes spéciaux pour les futurs agents, notamment à la RATP. Telles sont les mesures phares de la «réforme» des retraites voulue par le président Macron et dont les principales victimes seront les classes populaires, les plus précaires et les femmes en premier lieu. Pourquoi cette «réforme»? Pour sauver un système en péril? L'argument ne résistant pas à l'analyse, alors le gouvernement change de justification. Mais il ne veut pas révéler le fond : cette attaque permettra de fi-

nancer des cadeaux aux entreprises et leurs actionnaires via la suppression de la CVAE (cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises). Derrière l'objectif comptable, c'est un transfert du travail au capital de 8 milliards d'euros par an, financé par des coupes claires sur les retraites.

En attendant, le projet de loi avance au pas de charge. Le 17 février à minuit, l'Assemblée nationale a clos deux semaines de débats sur la réforme des retraites – sans vote final et sans avoir discuté le fameux article 7, portant sur le report de l'âge légal de départ à 64 ans. La faute à un gouvernement qui avait décidé de limiter la durée des discussions à quinze jours. Le 28 février, les sénateurs ont approuvé en commission, le projet très controversé de réforme des retraites. Plusieurs amendements ont été retenus, notamment en faveur des mères de famille et de l'emploi des seniors.

#### L'importance des syndicats

«C'est un fait, dans cette bataille, les syndicats ont la main». Comme le souligne le quotidien *Libération* du 17 février, ce n'est pas sur les bancs de l'Assemblée nationale au Palais Bour-

bon que se joue le vrai match sur les retraites, mais dans la rue et sur les lieux de travail. L'Intersyndicale, qui réunit les principaux syndicats du pays (soutenus par les syndicats étudiants), a ainsi organisé, depuis le 19 janvier, plusieurs journées de mobilisation massivement suivies. La cinquième et dernière a réuni 1,3 million de manifestant-e-s dans tout le pays le 16 février, un chiffre en légère baisse selon le décompte des syndicats. Cinq jours plus tôt, 2,5 millions de manifestant-e-s étaient descendu-e-s dans la rue. «Au-delà des chiffres, un constat s'impose selon l'hebdomadaire *Politix* : dans les petites villes comme dans les grandes se sont mélangés tous les âges, jeunes comme retraités, habitués des mobilisations comme des personnes n'ayant jamais battu le pavé».

#### Appel à un durcissement

Confrontés à l'intransigeance d'un gouvernement désireux d'imposer à tout prix une réforme particulièrement impopulaire (selon les sondages, 90% de la population active la rejette!), les syndicats ont décidé de monter d'un cran dans le rapport de forces. Le 7 mars (soit après le bou-

clage de ce journal), l'Intersyndicale appelle ainsi à «durcir le mouvement et à mettre la France à l'arrêt dans tous les secteurs, y compris par des débrayages quotidiens». Des grèves reconductibles ont déjà été annoncées dans plusieurs secteurs, notamment les raffineries et les transports, laissant présager un durcissement du conflit. L'ensemble des syndicats de la SNCF appellent à une grève reconductible à partir de cette date.

#### Jonction avec le 8 mars

Comme le note le quotidien *Le Monde* du 20 février, la réforme d'Emmanuel Macron et Elisabeth Borne se révèle «particulièrement sévère pour les femmes, inégalitaire pour ceux qui ont commencé à travailler tôt et beaucoup moins favorable qu'annoncé pour ceux qui touchent de petites pensions». En parallèle, le texte de loi nie la dureté du travail à l'œuvre dans de nombreux secteurs – construction, éboueurs privés, grande distribution, soins, etc. – où une part importante de salarié-e-s doivent quitter leur emploi prématurément, cassé-e-s par la pénibilité. L'élévation de l'âge de la retraite aura aussi pour conséquence de ren-

forcer les inégalités entre les hommes et les femmes. Dans cette optique, les syndicats ont décidé de se saisir du 8 mars, Journée internationale de lutte pour les droits des femmes «pour mettre en évidence et dénoncer l'injustice sociale majeure de cette réforme des retraites envers les femmes». Le jour suivant, ce sont les organisations de jeunesse qui appelleront à la mobilisation.

#### Répondre enfin à l'offensive néolibérale

S'il réussit son pari de montée en puissance, le mouvement du 7 mars pourrait ainsi, analysent les journalistes de *Mediapart* Fabien Escalona et Romaric Godin, devenir «l'occasion de répondre enfin dans les mêmes termes à une offensive néolibérale menée en conscience par des élites qui déroulent une politique de classe continue, systématique, déterminée et transformatrice».

Une victoire des salarié-e-s français-e-s sur la bataille des retraites représenterait aussi une vibrante inspiration pour les luttes syndicales qui essaient depuis cet automne sur tout le continent européen.



## NOUS ET EUX

Omar Cartulano

Le restaurant le plus chic de Gallipoli, dans les Pouilles au sud de l'Italie, est soudainement transformé en clinique. Une soixantaine de personnes entassées dans un petit voilier ont fait naufrage ici même.

Le vent souffle féroce-ment, sau-

veteurs et bénévoles donnent leur âme pour aider les blessés. Dans les vagues, les restes du bateau utilisé par les migrants. Dans mon assiette, un dîner que je ne finirai pas. C'est samedi soir, mais je n'ai vraiment pas envie de faire la fête.

?

## QUIZ

Es-tu  
incollable?

## 1. Sur quelle ligne l'UE demande-t-elle une liaison Flixtrain ?

- a. Bümpliz-Nord – Brème-Sud
- b. St. Gallen – Vienne
- c. Zurich – Munich

## 2. Pour quel parti le rédacteur en chef de ce journal, qui vient de quitter ses fonctions, travaillera-t-il après son départ du SEV ?

- a. POP
- b. ROCK
- c. JAZZ

## 3. Quelle quantité d'électricité la centrale du Châtelard produit-elle chaque année ?

- a. 80 gigawattheures
- b. 160 gigawattheures
- c. 320 gigawattheures

## 4. Dans quel pays un projet de réforme des retraites a-t-il entraîné de nombreuses grèves et manifestations ces dernières semaines ?

- a. Suisse
- b. Allemagne
- c. France

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 21 mars 2023**.

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

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

Par carte postale: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

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

Solution du quiz N°2 /2023 : a/b/c/b

C'est **Martin Koch**, de Dietikon, membre de la section **RPV Zürich**, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**

## SUR LES TRACES DE ...

# Brigitte Häfelfinger, caissière et matelote à la SGV

Chantal Fischer  
[chantal.fischer@sev-online.ch](mailto:chantal.fischer@sev-online.ch)

**C'est lors d'un magnifique lundi matin printanier que je rencontre Brigitte Häfelfinger sur le pont du «MS Winkelried» à Lucerne. Je ressens tout de suite ses ondes positives et au cours de notre discussion, j'acquiesce à la certitude qu'elle vit sa vie de manière fondamentalement optimiste.**

Brigitte débute sa carrière en tant qu'agente du mouvement aux CFF. Lorsque la situation se gâte au niveau du personnel, elle voit par hasard une annonce pour un stage au guichet des billets à la Société de navigation du lac des Quatre-Cantons (SGV) à Lucerne et tout de suite, cela l'intéresse. Les CFF la soutiennent et la «prêtent» durant la saison d'été à la SGV. L'été passe très vite et le travail plaît beaucoup à Brigitte. En cas de mauvais temps, elle peut aider à l'administration et elle apprend ainsi à connaître toujours plus de gens qu'elle apprécie. Après son stage, un poste se libère au bureau des répartiteurs de la SGV et Brigitte quitte définitivement les CFF.

Elle travaille durant sept ans au bureau de répartition et, à ce poste, exécute aussi des tâches liées au personnel car à l'époque, il n'y a pas encore de service RH à la SGV. Elle aime bien cet aspect de son activité et suit donc une forma-

tion de spécialiste en ressources humaines et en assurances sociales, mais elle n'en est qu'au milieu quand la SGV émet le vœu d'engager un ou une responsable du personnel. Ainsi à la fin de ses études Brigitte s'oriente différemment et en 2006, c'est le cœur lourd qu'elle quitte la SGV.

Elle travaille dans diverses entreprises du privé et également en tant que cheffe du personnel dans une entreprise artisanale de 400 employés. Mais après quelques années, elle a besoin de faire une pause. Elle retrouve le chemin du bateau et travaille une saison en tant que matelote sur le lac des Quatre-Cantons, et elle se prend au jeu.

Après une formation pour devenir caissière et deux saisons d'été sur le bateau, elle parvient en 2017 à associer ses deux métiers et travaille aujourd'hui à 50% en tant que caissière et matelote à la SGV, et à 40% dans les bureaux d'une startup, «ITObA Siedlungsidentität» à Baden, qui s'occupe de développement du logement.

### La collaboration est centrale

Brigitte apprécie avant tout, en plus des tâches nautiques, le contact avec les gens. «Je me sens vraiment bien sur le pont à vendre et contrôler les billets, et conseiller la clientèle sur les possibilités d'excursions autour du lac des Quatre-Cantons, et je m'occupe aussi de leur sécurité», déclare-t-elle avec enthousiasme. Elle



CHANTAL FISCHER

n'aimerait pas être comme le capitaine, assise toute seule dans la cabine de conduite. «Ce qui me plaît, c'est que sur le bateau on a tous besoin les uns des autres, on se soutient mutuellement. Sans l'esprit d'équipe, les choses ne fonctionnent pas», nous confie la caissière. Elle aime tout particulièrement travailler en été sur les bateaux à vapeur de la flotte SGV.

Elle a toujours suivi son cœur : «J'ai pu constater que le travail sur le bateau me satisfait pleinement et que cela représente un bon équilibre avec le travail au bureau, que j'apprécie aussi beaucoup», explique-t-elle rayonnante. Elle a de la chance car ses deux employeurs sont très flexibles et jusqu'à présent, elle arrive très bien à concilier les deux emplois. «Sur le bateau je n'ai pas de tâches qui restent en suspens. Quand je rentre à la maison, mon travail est fini».

### Engagée au comité de section

Brigitte est une membre SEV convaincu depuis 2009, avant tout pour la solidarité. «A la SGV c'est le SEV qui représente les demandes du personnel. Il n'y a pas de commission du personnel» précise-t-elle. En 2020, on a demandé à Brigitte si elle voulait assumer la fonction de caissière au comité de section. Elle a dit oui et, grâce à son expérience professionnelle, elle peut donner de bons conseils au sein de la section. En tant que représentante SEV engagée, son objectif est

de recruter ses nouvelles et nouveaux collègues et de les convaincre par de bons arguments des avantages d'un sociétariat au SEV.

Brigitte Häfelfinger est d'origine bâloise et habite aujourd'hui en couple à Zurich. Notre collègue de 47 ans est toujours en mouvement, aussi durant ses loisirs : elle aime marcher et faire de la moto avec son compagnon. Elle a passé la saison d'hiver 2021/2022 aux remontées mécaniques de Lenzerheide, profitant ainsi du temps à sa disposition durant la pandémie, alors que sur le bateau les choses étaient plus difficiles, grâce à un congé non payé accordé par la SGV.

«J'essaie toujours de faire ce qui m'est bénéfique. Lorsqu'une porte se ferme, il y en a toujours une autre qui s'ouvre, mais tu dois être là pour l'ouvrir !» glisse Brigitte pour conclure en souriant.

### QR-Code pour la vidéo

Scannez ce code QR et regardez la vidéo (en allemand) de Brigitte Häfelfinger au travail.



[www.youtube.com/watch?v=YbDOx7j9sJc](http://www.youtube.com/watch?v=YbDOx7j9sJc)

## PRÉVOYANCE PROFESSIONNELLE : LA DÉCEPTION

Pidi Zumstein



Je pensais que nous aurions de meilleures retraites, maintenant c'est juste assez pour un bouillon de poule.