



# SEV N°11

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MANU FRIEDERICH

## NÉGOCIATIONS SALARIALES

# On a fait le job, relevez les salaires!

Éditorial de Matthias Hartwich,  
président SEV



Deux catastrophes ont ébranlé la Suisse cet été et, deux fois, le personnel des transports n'a pas tardé à rétablir la mobilité dans notre pays. En juillet, une tempête d'une extrême violence s'est abattue sur La Chaux-de-Fonds et a causé d'énormes dégâts. Des lignes de contact ont été arrachées et la gare a subi de grands dommages. Nos collègues ont fourni un travail éreintant et effectué bon nombre d'heures supplémentaires pour venir à bout des dégâts. Ils et elles ont réussi à rétablir très rapidement le trafic malgré les circonstances extrêmement difficiles.

Le mois suivant, un train marchandises dérailla dans le tunnel de base du Saint-Gothard et le trafic dans la galerie est interrompu pour plusieurs mois. Nos collègues sont intervenus et ont tout mis en œuvre pour rétablir le trafic, afin d'éviter que le Tessin ne soit isolé du reste

du pays. Beaucoup ont accepté des engagements supplémentaires pour assurer le transport des voyageurs dévié dans l'ancien tunnel.

Nos collègues qui œuvrent dans les transports publics (TP) en Suisse accomplissent avec passion un travail important pour garantir la meilleure mobilité dans notre pays. Pour cela, ils méritent de la reconnaissance qui passe aussi par des salaires adaptés. Des paroles aux actes! Les entreprises de transport ont l'occasion de montrer qu'elles prennent cela au sérieux. Les voyageurs reviennent vers les TP, les chiffres le montrent. En conséquence, il faut apporter au niveau des salaires une compensation pour le renchérissement subi ces dernières années. Voilà un vrai signe de reconnaissance pour nos collègues. Il s'agit là d'un appel sérieux lancé à « nos » partenaires de négociations dans les TP. Les entre-

prises électriques ont annoncé une hausse massive des prix. Les primes des caisses maladie et les loyers augmentent toujours plus... Sans augmentation de salaire, sans compensation du renchérissement, les salaires réels de celles et ceux qui permettent à la Suisse d'être mobile diminuent.

Pour cette raison, nous étions des milliers à manifester samedi à Berne pour de meilleurs salaires et rentes. C'est aussi pour cela que nous récoltons des signatures pour la pétition contre les mesures d'économies de la Confédération dans le TRV. Forts de votre soutien et sous le signe de la solidarité, nous entamons prochainement les négociations salariales avec les diverses entreprises. Vous tous avez mérité de la reconnaissance pour votre travail, et donc des salaires plus élevés! Nous nous engageons tous ensemble pour cela.

## Influence politique

Simon Burgunder fait face à de grands défis en tant que coordinateur politique.

2

## Évolution salariale

Amélioration significative, au début de la carrière professionnelle des CCT

4

## Cela vaut le coup

Les retraité-e-s de la VPT discutent de l'adhésion au SEV après la retraite.

6

Nouvelle  
offre

## Réduction Spa-Fitness

Les membres SEV bénéficient désormais d'une réduction de 20% sur les entrées journalières, les entrées de 4 heures et les entrées en soirée au Splash & SPA Tamaro (Rivera-Monteceneri, Tessin). L'offre est valable jusqu'au 23 décembre 2023 et du 9 janvier au 23 décembre 2024 pour quatre personnes maximum par carte de membre. L'offre ne peut pas être combinée avec des bons, des offres, des forfaits et des promotions. Pour plus d'informations : [sev-online.ch/fr/deine-vorteile/weitere-verguenstigungen/](http://sev-online.ch/fr/deine-vorteile/weitere-verguenstigungen/)



MICHAEL SPAHR

## Sophie Binet de la CGT à Lausanne

Pour évoquer l'état des luttes syndicales chez nos voisins français et les liens entre la situation des deux pays, Sophie Binet, nouvelle secrétaire générale de la CGT, sera à Lausanne ce vendredi 22 septembre. Elle donnera une conférence publique, introduite par Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse, à la Maison du peuple, 18h30, salle de l'Eldorado.

## Primes d'assurance maladie

Le Parlement a approuvé le contre-projet à l'initiative pour l'allègement des primes. Pour l'Union syndicale suisse, ce contre-projet ne va pas assez loin. Par conséquent, elle recommande aux électeurs de voter pour l'initiative et non pour le contre-projet. L'initiative demande que les primes d'assurance maladie ne dépassent pas 10 % du budget d'une famille.

## Vaud et salaire minimum

Le comité unitaire pour un salaire minimum vaudois de 23 francs a récolté près de 40 000 signatures pour ses deux initiatives, soit plus de 19 000 pour chaque texte (il en fallait au moins au moins 12 000). En Suisse, cinq cantons ont déjà franchi le pas: Neuchâtel en 2017 (20 francs), Jura en 2018 (20), Genève en 2020 (23 puis 24), Tessin en 2021 (entre 18,75 et 19,25) et Bâle-Ville en 2021 (21). Des projets sont en cours dans les cantons du Valais et de Fribourg ainsi que dans les villes de Zurich et de Winterthour.

## NOUVEAU COORDINATEUR

# Une voix politique

**Michael Spahr**  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**Depuis le 1<sup>er</sup> juin, Simon Burgunder travaille au SEV comme coordinateur politique. Il observe pour le SEV les événements du monde politique. Il soigne les contacts avec le monde politique et divers groupes d'intérêts afin de leur transmettre les positions du SEV et de renforcer l'influence du syndicat. Interview.**

### Quel thème te préoccupe en particulier ?

Certainement les mesures d'économie menaçantes dans le transport régional de voyageurs. 50 % du financement des transports publics régionaux sont supportés par les pouvoirs publics, donc par les cantons et la Confédération. Et voilà maintenant que Karin Keller-Sutter veut économiser 7,8 % en 2024 ! Cela représente 92 millions de francs seulement pour l'indemnisation fédérale. Ce montant est énorme. Viennent s'ajouter des réductions de 2 % par année durant les années à venir. Ce sont donc 20 à 30 millions de francs supplémentaires qui manqueront chaque année. Cela signifie que des économies menacent le personnel, et on peut craindre un démantèlement de l'offre de prestations. Il semble évident que, finalement, le personnel subira les conséquences de ces mesures d'économie. Nous essayons d'aborder le problème avec nos parlementaires « amis », soit celles et ceux qui défendent les transports publics (TP). Nous en avons déjà passablement convaincu de tirer la sonnette d'alarme cet automne lors des débats sur le budget. Nous avons en outre lancé une pétition pour demander au Conseil fédéral et au parlement de ne pas économiser dans les TP.

### Quelle est la situation pour les autres thèmes brûlants, comme la politique européenne ?

Après l'échec de l'accord-cadre entre l'UE et la Suisse de nouvelles négociations ont été entamées. Le Conseil fédéral essaie de trouver un accord avec l'UE dans certains domaines en négociation. Les transports en font partie. Le

### Manif climat du 30.9.23

Le SEV participe à la manif organisée par l'alliance sur le climat. Avec 140 autres organisations, le SEV lutte pour que des mesures soient appliquées contre le changement climatique. Et il faut également s'assurer que ces mesures soient socialement atténuées (« Just Transition »). Nous nous rencontrons le samedi 30 septembre 2023 à 14 heures au Bollwerk à Berne avec la banderole « Public Transport for Future ».

problème est que dans les sondages préalablement effectués, ni les syndicats ni les employeurs n'ont été intégrés. Il semble que l'Office fédéral des transports (OFT) veuille délimiter lui seul la marge de manœuvre des négociations, sans en référer aux partenaires sociaux, comme le veut l'usage dans le domaine de la libre circulation des personnes. Nous avons certes un rendez-vous avec le Seco et l'OFT, mais les CFF n'étaient pas présents. L'UE désire dans le trafic voyageurs international le libre accès au réseau ferroviaire suisse pour les entreprises ferroviaires européennes. Nous sommes contre une libéralisation incontrôlée, car cela n'est ni dans l'intérêt du personnel des transports, ni dans celui du public. Nous ne voulons pas que la situation rejoigne celle de l'Allemagne. Nous sommes favorables à une ouverture du trafic voyageurs international. Les trains ne doivent pas s'arrêter à la frontière, ils ont toujours traversé les frontières et créé des ponts entre les populations. Cependant, cette ouverture doit se faire avec un système de coopération avéré. Si le système devait être fondé sur la concurrence, alors tous choisiraient uniquement les lignes rentables et le reste resterait en rade. Nous ne voulons pas que les conditions de travail se détériorent à cause de cela ni que l'infrastructure soit négligée. Sur sol suisse, nous voulons des salaires suisses ! Nous exigeons du Seco et de l'OFT que le dialogue social soit institutionnalisé également dans le domaine des transports.

### L'autre grand thème important qui va nous préoccuper ces prochaines années, c'est le changement climatique. De quelle manière t'engages-tu dans cette question ?

Il est clair que les TP jouent un rôle important si nous voulons stopper le changement climatique. Une des principales questions est : de quelle manière pouvons-nous amener plus de gens à prendre les TP ? Il y a plusieurs idées, p. ex. une réduction du prix des billets ou l'introduction de TP gratuits. Mais là il faut faire attention. Ils coûtent et le personnel aussi. Et nous ne pouvons pas faire jouer les divers intérêts les uns contre les autres. Si on rend les TP moins chers pour les usagers, il ne faut pas pour autant détériorer les conditions de travail du personnel. Si nous voulons les rendre plus attrayants alors le personnel doit être, lui aussi, pris en compte. Chaque jour, 2,5 millions de personnes se déplacent avec le seul transport régional. Donc les pouvoirs publics doivent être prêts à investir. Le ministre des Finances Albert Rösti dit qu'il aimerait promouvoir tous les transports, aussi bien sur la route que les TP. Cela pourra peut-être fonctionner à court terme mais, sur le long terme, il y aura un problème financier. En fin de compte, il faudrait se demander si on ne devrait pas repenser complè-

tement les mécanismes de financement des transports. Actuellement, la route et le rail sont financés par des caisses différentes. Le transport routier est financé surtout par les impôts sur les huiles minérales et les automobiles, le rail par des aides fédérales générales, mais également par la RPLP et l'impôt sur les huiles minérales. Pour obtenir le net zéro, accélérer le transfert du trafic de la route au rail est nécessaire. Pour le SEV il est clair que les TP sont une partie de la solution pour le problème climatique. Nous participerons le 30 septembre à la manif pour le climat.

### Nous n'avons parlé que du trafic voyageurs. Qu'en est-il du domaine des marchandises ?

Là aussi nous allons devoir nous occuper de la question du financement. L'exemple de l'accident du tunnel de base du Saint-Gothard le montre parfaitement bien. Quels standards techniques doivent être appliqués dans le trafic marchandises ? Dans quelles proportions et avec quelle intensité les trains des marchandises doivent-ils être contrôlés ? Qui paie les frais découlant des accidents ? La question est aussi que nous pourrions transférer encore plus de marchandises sur le rail, en particulier en trafic intérieur. Nous nous engageons clairement pour que la politique de transfert du trafic progresse. Le financement doit être garanti et le personnel doit être rémunéré correctement.

### Qu'en est-il du thème de la numérisation ?

Naturellement, la numérisation est un thème important pour nous. La conduite automatique, l'attelage automatique numérique, le service clientèle numérisé... Nous devons être tournés vers l'avenir pour pouvoir réagir en temps opportun aux nouveaux développements. Nous restons vigilants !

## Portrait Simon Burgunder

Politologue et économiste, il travaille depuis environ vingt ans dans le domaine syndical et de l'environnement. Avant de rejoindre le SEV, Simon Burgunder (47 ans) a travaillé durant cinq ans en tant que conseiller juridique chez Unia à Zurich. Avant cela, il était expert en écorating à l'ATE et secrétaire syndical au SSP à Bâle. Après ses études à Berne et à Bologne, il a suivi divers stages, entre autres au WWF et chez Unia. À côté de son activité professionnelle au SEV en tant que coordinateur politique, Simon Burgunder apporte volontiers sa contribution dans un jardin familial, aime réaliser de bons petits plats italiens et voir des matchs de football, surtout ceux des Young Boys. Il a une fille.

## ACCIDENT DU SAINT-GOTHARD

# Règles de planif' des services à respecter



Travailler dans un tunnel par 40 degrés est un effort physique important.

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Après le déraillement du 10 août dans le tunnel de base du Saint-Gothard (TBG), le personnel ferroviaire a beaucoup contribué, par sa flexibilité et son engagement sans faille, à réduire les répercussions négatives pour les voyageurs et les chargeurs. Grâce à un concept d'exploitation adapté, les collègues doivent pouvoir cependant retrouver bientôt la possibilité d'organiser leur vie privée. Le SEV attend de la part des entreprises ferroviaires qu'elles respectent à nouveau les règles établies pour la planification des tableaux de service.**

Pendant l'interdiction totale de circuler dans le TBG après l'accident, les trains ont été déviés sur l'axe Lötschberg-Simplon et sur la ligne de faite du Saint-Gothard. Cette dernière ne disposant pas des profils nécessaires, les trains à deux étages ne peuvent pas y circuler ni d'ailleurs les trains marchandises avec une hauteur aux angles de quatre mètres, et sa forte pente exige un poids de train réduit et/ou une locomotive supplémentaire. La ligne de faite a garanti la connexion ferroviaire entre la Suisse allemande

et le Tessin jusqu'à la réouverture de la galerie est du TBG le 23 août dernier. Espérons que CFF et politique aient reconnu l'importance de cette liaison.

En trafic marchandises, CFF Cargo National et International sont passés par la montagne alors que les autres compagnies ont été presque complètement déviées vers le Lötschberg. C'était le cas de BLS Cargo, dont le personnel à Bellinzone avait temporairement peu de travail. Idem pour l'équipe de manœuvre de Chiasso. Par contre, la planification de sillons et d'horaires dans l'Infrastructure ont eu énormément à faire, de même que le personnel de planification et de répartition des effectifs. Ne parlons pas des nombreuses modifications à court terme pour le personnel des locs, des trains, de la manœuvre et du nettoyage des voitures, etc. Les trains marchandises ont dû se contenter, jusqu'à fin août au moins, de sillons qui leur étaient parfois livrés seulement pour le lendemain.

#### Personnel des travaux aux limites

Le personnel des travaux des CFF a été mis sous pression pour rendre le TBG à nouveau praticable si possible rapidement. Travailler dans le tunnel par 40 degrés représente une grande

charge physique. Malgré le travail sur deux tours la récupération du wagon qui a déraillé devrait durer jusqu'à fin septembre et la galerie ouest pourrait ne rouvrir qu'au début 2024. Sur les deux sites de Biasca et Erstfeld, les autres chantiers ainsi que l'entretien ordinaire du tunnel ont été mis de côté et le personnel a changé d'engagement à court terme. Et parce que des entreprises tierces ont également été engagées dans le TBG, il manque du personnel pour d'autres chantiers. Grâce au grand engagement des succursales des CFF jusqu'ici, il n'a pas été nécessaire d'annuler des chantiers importants.

#### Trafic voyageurs

À cause du trajet qui dure une heure de plus par la ligne de faite, les agents de train ont eu des tours de service très longs, souvent de plus de dix heures. Beaucoup de pauses étaient tellement courtes qu'elles ne suffisaient pas pour prendre un repas. Le président de la section ZPV Ticino a demandé le 20 août à la planification d'établir rapidement des tableaux de service stables avec des tours équilibrés et des pauses suffisamment longues. Entretemps, les assistants clientèle tessinois ne travaillent souvent plus que jusqu'à Bellinzone et re-

mettent là les trains à leurs collègues suisses alémaniques. Les tours restent très longs et les changements de dernière minute fréquents.

La section LPV Ticino a également écrit une lettre aux responsables le 23 août pour demander de respecter à nouveau les délais d'annonce pour les changements de tours et d'élaborer rapidement avec la commission des consignes des tableaux de service ne prévoyant plus de tours très longs. Ces derniers se sont faits certes rares grâce au changement de mécanicien de locs à Goldau ou Bellinzone, toutefois les changements à court terme étaient encore monnaie courante au moment du bouclage de ce journal, et bien souvent ils n'ont pas été communiqués correctement au personnel.

#### Personnel des locs Cargo

Comme les trains de marchandises doivent souvent attendre longtemps devant le GBT à voie unique (apparemment moins depuis un changement d'horaire), le personnel des locomotives a de nombreuses fins ou prises de service tardives, qui ne sont souvent connues qu'à très court terme. Vu les instabilités dans l'exploitation, CFF Cargo prévoit de nouveau des changements de mécaniciens de locs à Goldau, après que le dépôt a été fermé

à cet endroit l'année passée contre la volonté du personnel et du SEV. Nous avons des mécaniciens de locs qui font des trajets de service de Bâle ou RBL jusqu'à Goldau et vice-versa, ce qui n'est pas viable sur la durée. La direction reviendra-t-elle sur cette décision erronée?

#### Intervention auprès de CFF HR

Vu les nombreux témoignages reçus, le SEV a écrit le 25 août dernier une lettre au responsable CFF HR Markus Jordi, disant qu'avec le concept d'exploitation entretemps établi, les exceptions dans la loi sur la durée du travail autorisées en cas de perturbations ou pour les cas de force majeure ne devaient plus être appliquées. Selon le SEV, les CFF doivent à nouveau respecter les règles existantes concernant l'audition des collègues ou leurs représentants au sujet des modifications des tableaux de service ou pour les changements de début ou de fin de service à court terme.

Toutes les catégories de personnel des entreprises ferroviaires concernées ont fortement ressenti cette situation exceptionnelle et restent sous pression. Le personnel a fourni un effort hors du commun et mérite pour cela des remerciements et de la reconnaissance.

+

-

Le Conseil fédéral propose au parlement d'indemniser les CFF pour les pertes de 1,15 milliard de francs subies durant le Covid dans le trafic grandes lignes de 2020 à 2022 - comme le demandait le SEV. Les CFF ont assuré à perte le trafic grandes lignes dans l'intérêt du pays. Les CFF gèrent le trafic grandes lignes à leur propre compte, alors que le trafic régional est géré sur commande des cantons et de la Confédération.

Après les primes, les loyers et les denrées alimentaires, les prix de l'électricité devraient également augmenter fortement. Ce «coup de massue» pourrait être évité, selon l'USS: «les groupes énergétiques réalisent des milliards de bénéfices et la facture d'électricité des petits consommateurs devrait continuer à augmenter? Les mesures extraordinaires pour garantir la sécurité d'approvisionnement ne doivent pas être répercutées sur les ménages!» exige l'USS.



La Confédération propose au parlement d'indemniser le milliard de perte CFF durant le Covid.

CHRISTINA JÄGGI répond

## La pression monte

**Il y a un an, le personnel des TPG faisait la grève et, par la suite, il a été mis sous pression par la direction. Est-ce que le travail syndical comporte des risques?**

«La liberté des syndicats implique un certain inconfort. Les syndicats ne se sentent à l'aise que lorsqu'ils subissent la pression des dictatures de droite ou de gauche», disait l'ancien président fédéral d'Allemagne Richard von Weizsäcker. En Suisse, le travail syndical peut déranger mais la plupart du temps il ne comporte aucun risque. Toutefois, il y a des exceptions comme le montre la grève aux TPG en 2022: les collègues qui ont fait la grève ont reçu de la direction une lettre d'avertissement qui sanctionnait l'organisation de la grève et sa prolongation. Le SEV s'engage par tous les moyens pour protéger ses membres contre de tels agissements. En Suisse la liberté syndicale est ancrée dans les droits fondamentaux.

Si l'on regarde au-delà de nos frontières, on remarque que les droits des travailleuses et travailleurs sont de plus en plus remis en question. Il y a toujours plus de violence envers les membres des syndicats. Des employés sont poursuivis en justice à cause de leur participation à des grèves. En France, de nombreuses grèves ont subi les assauts des policiers, et des syndicalistes ont été traînés devant les tribunaux à la suite d'actions de lutte.

De telles tentatives d'intimidation et de pression exercées sur le droit de grève et de manifester, ainsi que sur le droit à la liberté d'expression doivent être condamnées catégoriquement. Les droits syndicaux font partie des droits humains. Nous devons lutter sans relâche pour défendre ces droits, et nous devons faire preuve de solidarité – également au-delà des frontières.

Christina Jäggi est secrétaire de l'organisation au SEV et responsable du dossier International. Une question? Écrivez-nous à journal@sev-online

## CHEFS DE LA CIRCULATION DES TRAINS CFF

# Le SEV obtient un premier succès pour les CCT

SEV  
zeitung@sev-online.ch

Depuis des années, le SEV considère comme une évidence que des mesures importantes soient prises dans tout l'environnement professionnel des chef-fe-s de la circulation des trains (CCT), étant donné qu'ils assument différents rôles dans la fonction de base comme dans les autres fonctions plus avancées ou supérieures. Enfin les CFF appliquent l'une des revendications du SEV: ils améliorent sensiblement l'évolution des salaires au début de la carrière des CCT.

En 2021 déjà, le SEV a sollicité une rencontre avec la direction FUB (Horaire et exploitation) pour demander plusieurs améliorations pour le personnel, sans être écouté. Depuis, le SEV a eu beaucoup de discussions avec le personnel, en particulier celui des centres d'exploitation et, en 2023, il s'est résolu à déposer des revendications concrètes concernant le personnel dans les Centres d'exploitation (CE) et les professions de CCT. En effet, il s'inquiète vraiment de la situation de ces collègues: au CE Centre par exemple, le personnel travaille depuis longtemps avec une organisation basée sur moins de postes, et dans d'autres CE la fluctuation prend des proportions effrayantes. Pour cette raison, à la mi-juin 2023 le SEV a écrit aux CFF afin d'obtenir des améliorations substantielles et immédiates.

## Juin 2023: revendications du SEV

Des mesures massives ont été saisies pour le personnel des locs où la situation des sous-effec-

tifs est similaire, de même que dans la gare de triage de Limmattal (RBL), ceci même avec effet rétroactif, alors pourquoi un tel pas n'a pas été fait dans les centres d'exploitation? Le SEV le déplore et définit différents moyens d'action:

- accélérer la progression des CCT, resp. améliorer sensiblement l'évolution salariale surtout dans les premières années;
- améliorer la rémunération de manière générale pour les collaboratrices et collaborateurs;
- clarifier la situation des régulateurs du trafic ferroviaire Centre d'exploitation (RCE) et des autres fonctions similaires qui ont vu le jour et adapter la rémunération;
- ne pas désavantager le personnel à temps partiel dans sa progression salariale;
- mieux rémunérer le multilinguisme.

Ces points ne sont pas exhaustifs et le SEV est ouvert à d'autres possibilités pour parvenir à l'objectif, toutefois il estime que des actions sont requises. Simultanément il faut examiner la situation dans les gares de triage. En parallèle, le SEV a également signalé aux CFF que pour les postes de la planification dans le domaine FUB, différentes classifications étaient pratiquées. Les classifications plus basses ne sont pas explicables, elles doivent être examinées et adaptées.

## Adaptations salariales au 1<sup>er</sup> septembre

Déjà peu après réception des revendications du SEV, les responsables des CFF étaient prêts à discuter et ceci a été étonnamment constructif. Revenant sur ses déclarations de 2021, la direction FUB a signalé qu'elle pouvait parfaitement reconnaître les besoins dans certains domaines. La prochaine entrevue a été fixée déjà à la mi-



Futurs chef-fe circulation des trains au CE Mitte pendant la formation spécialisée.

août. Les CFF ont alors déclaré être disposés à mettre en œuvre une revendication essentielle du SEV: l'amélioration sensible et l'accélération de l'évolution salariale au début de la carrière des CCT. Pour ce groupe, cela représente une amélioration essentielle et réjouissante. Concrètement, pour 120 collègues il y a eu au 1<sup>er</sup> septembre des adaptations salariales positives et durables, entre 300 et 4000 francs, et les salaires durant la formation sont relevés. Ce sont plus que des adaptations «ponctuelles» comme l'ont communiqué les CFF qui, pour une fois, sous-estiment leurs propres améliorations! Elles sont essentielles pour permettre de trouver suffisamment de personnel et lui donner envie de rester. Cela va contribuer à maintenir les effectifs chez FUB où les difficultés compliquent la planification et la détériorent, où les tours de service sont souvent fusionnés, et où l'on déplore encore d'autres répercussions négatives.

## Et la suite?

Nous pouvons nous réjouir que pour la première fois dans le nouvel environnement des CE, des améliorations substantielles aient été apportées. Jusque-là, la direction FUB refusait d'admettre le besoin d'améliorations pour le personnel et ne voulait pas voir les problèmes fondamentaux. C'est bien et nécessaire d'agir déjà au début de la carrière. Mais il ne faut pas en rester là. Le SEV voit d'autres mesures nécessaires, plus larges, et il l'a dit aux responsables FUB en août. Les CFF ont d'abord nié toute nécessité mais le SEV a pu au moins obtenir que les choses aillent plus loin pour certains thèmes, qui seront examinés dans d'autres contextes.

Le SEV va continuer à faire pression pour tous les thèmes abordés. Toutes nos demandes sont importantes pour le personnel, nécessaires pour le fonctionnement de l'organisation et incontournables pour l'avenir de l'entreprise.

## Nous continuons la lutte!

Commentaire d'Urs Huber, secrétaire syndical et responsable du team Infrastructure du SEV. Enfin on a reconnu que chez FUB aussi, surtout dans le domaine Exploitation, des mesures en faveur du personnel étaient nécessaires. Une application concrète au 1<sup>er</sup> septembre après les revendications du SEV déposée en juin, pour les CFF on peut qualifier une telle rapidité de supersonique!

Seuls les collègues en début de carrière bénéficient pour l'instant d'une amélioration. Malgré tout, un pas important a été franchi dans la bonne direction. Pour le SEV, cela n'est pas suffisant, car trop peu de monde est concerné. Nous sommes tout de même satisfaits, car ce groupe souffre d'un système salarial «boiteux» où même les progressions normales doivent être obtenues lors de chaque négociation salariale. De meilleures possibilités de recruter la main-d'œuvre et moins de départs représentent aussi un avantage pour tous les collègues.

Cependant, d'autres étapes doivent suivre cette 1<sup>re</sup> avancée. Il n'est pas concevable que dans ces fonctions, le personnel fidèle et de longue date reste en rade. Ils sont les piliers porteurs des CE, des gares de triage et des autres sites. Le SEV ne lâche pas l'affaire. Il faut garder un œil sur les diverses revendications.

## ANGLE DROIT

# AVS 21 entrera en vigueur le 1.1.2024

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

Malgré l'opposition des syndicats, le projet AVS 21 a été accepté par le souverain en septembre 2022. Afin de permettre aux personnes concernées d'anticiper certaines décisions, Angle Droit vous présente ci-dessous les éléments pertinents du projet.

## Départ à la retraite flexible

La réforme AVS introduit une liberté de choix plus large au moment de quitter la vie active, tant pour les femmes que pour les hommes. On pourra désormais demander le versement de sa rente de vieillesse AVS de manière flexible, entre 63 et 70 ans, à partir d'un mois librement choisi. En outre, il sera possible de percevoir une partie de sa rente AVS avant d'atteindre l'âge de référence ou ajourner

sa perception. L'«âge de référence» désigne l'âge auquel la rente AVS peut être perçue sans déduction ni supplément. Avec la réforme AVS, il est fixé de manière uniforme à 65 ans pour les femmes et les hommes.

## Incitations à la poursuite du travail après 65 ans

Comme jusqu'à présent, en cas de poursuite de l'activité professionnelle après l'âge de référence, des cotisations AVS sont dues sur le revenu réalisé, dans la mesure où celui-ci excède la franchise légale. Avec la réforme AVS, ces cotisations seront désormais «constitutives de rentes». En d'autres termes, elles permettent d'améliorer le montant de la rente AVS jusqu'à concurrence de la rente AVS maximale. De plus, en cas de poursuite de l'activité professionnelle après l'âge de référence, il sera possible de renoncer à la franchise de manière à pouvoir verser des cotisations AVS sur les revenus infé-

rieurs à cette franchise. Ce qui permettra aussi d'améliorer sa rente AVS.

## Conséquences d'un versement anticipé ou d'un ajournement

La nouvelle flexibilité offre davantage de possibilités d'organiser sa retraite. Mais les collègues doivent être sensibilisés à effectuer une planification minutieuse et étudier les différents scénarios ainsi que leurs conséquences financières. Si l'on envisage de prendre une retraite anticipée, les dix années précédant la retraite sont essentielles pour préparer au mieux la fin de sa carrière professionnelle.

## Plus de flexibilité également dans le 2<sup>e</sup> pilier

Certaines institutions de prévoyance proposent déjà à titre facultatif des solutions flexibles au sujet de la retraite. Avec la réforme AVS, toutes les caisses de pensions seront désormais tenues d'offrir la possibili-

## Age de référence pour les femmes

Année de naissance	Age de référence
1960 et avant	64 ans (aucune augmentation)
1961	64 ans + 3 mois
1962	64 ans + 6 mois
1963	64 ans + 9 mois
1964 et suivantes	65 ans

té de prendre une retraite anticipée ou de reporter les prestations de vieillesse en cas de poursuite de l'activité lucrative. La possibilité d'une retraite partielle devra également être proposée.

## Harmonisation de l'âge de référence pour femmes et hommes

La réforme AVS harmonise l'âge de référence à 65 ans dans l'AVS. L'âge de référence pour les femmes

sera progressivement relevé de 64 ans actuellement à 65 ans. Les femmes nées entre 1961 et 1969 font partie de la «génération transitoire» et perçoivent à ce titre une indemnité pour amortir cette hausse. Elles ont droit soit à un supplément à vie sur leur rente AVS, soit à des taux de réduction moindres en cas de versement anticipé de la rente AVS.

Infos complètes sur la réforme: [www.bsv.admin.ch/avs21](http://www.bsv.admin.ch/avs21)

## CFF CARGO

# Sauver le fret ferroviaire et la planète!



Soutien financier ou non pour le fret ferroviaire? Le parlement devra faire un choix crucial pour le fret (ici l'eau Aproz).

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Le Conseil fédéral va bientôt annoncer son choix entre deux variantes fondamentales pour l'avenir de CFF Cargo. Plus que jamais, il faut non seulement maintenir mais développer le fret ferroviaire.**

Le 2 novembre 2022, à la demande du parlement, le Conseil fédéral (CF) a mis deux variantes en consultation : la première prévoit un soutien financier global pour le fret ferroviaire. La seconde se concentre sur des instruments d'incitation concurrentiels, qui entraîneraient toutefois la disparition d'importantes offres de fret ferroviaire et leur transfert sur la route. Les deux variantes proposent de soutenir le passage à l'attelage automatique numérique qui remplacera le processus manuel qui prend beaucoup de temps. La consultation s'est terminée fin février. L'administration fédérale élabore le message que le CF soumettra très prochainement au parlement. Rappelons pourquoi il est important que la variante 1 soit choisie.

Le rapport explicatif du Conseil fédéral (CF) prend acte de l'impossibilité d'un autofinancement du trafic par wagons complets isolés (TWCI) qui reste très compliqué et coûteux. Celui-ci est surtout utilisé pour les groupes de marchandises dont les lots sont plutôt petits. Les wagons isolés ou groupes de wagons sont collectés sur le plan régional à partir de voies de raccordement ou de voies de débord et assemblés en trains complets dans les gares de triage pour la suite du transport. Il est très difficile qu'il soit rentable financièrement.

Conscient de l'importance du transport de marchandises, le CF veut le perfectionner en tenant compte, non seulement des critères financiers, mais aussi des objectifs de la politique énergétique et climatique à l'horizon 2050, et de la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Or, le transport de marchandises ne pourra, à moyen et à long terme, fournir un apport déterminant à ces objectifs qu'en garantissant des offres de transport complètes sur le rail. Pour cela, il faudra notamment indemniser financièrement les prestataires de TWCI.

« Le constat arrive hélas bien tard et, ces dernières années, durant l'ère Andreas Meyer/Nicolas Perrin, CFF Cargo a complètement démantelé le TWCI dans les régions périphériques, peut-être de façon irréversible. On ne voulait garder que ce qui était rentable. Aujourd'hui, la Confédération veut de nouveau soutenir ces activités régionales, mais il faudra convaincre des clients qui, entretemps, se sont tournés vers la route » regrette Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical à SEV qui ajoute : il faudrait valoriser les clients qui travaillent avec le rail, p.ex. en créant un label ajoute-t-il. « La bonne nouvelle, souligne Philipp Hadorn, chargé du dossier Cargo au SEV, c'est que le Conseil fédéral propose dans la variante 1 d'apporter différents soutiens, notamment aux appareils de transbordement de marchandises. En les développant encore un peu, on donnerait enfin l'impulsion nécessaire au transfert du trafic intérieur. ». Les coûts de ces mesures s'élèvent à environ 600 millions de francs pour une période de quatre ans. Ces mesures d'encouragement sont absolument nécessaires, sinon,

avertit le CF, il faudra compter jusqu'à 650 000 trajets de camions en plus par an sur les routes suisses. Cela signifie nettement plus de bouchons, moins de sécurité routière, plus de bruit et d'émissions de CO<sub>2</sub>. Le fret ferroviaire consomme sept fois moins d'énergie que le fret routier et requiert cinq fois moins de place que le réseau routier. Le SEV demande l'ajout d'un objectif de transfert mesurable et ambitieux : que la part du rail double d'ici 2050.

Le CF prévient qu'avec la deuxième variante, qui prévoit une mise en concurrence entre les modes de transport, « la suppression de l'offre de TWCI est la conséquence probable ». Ce qui est loin d'être anecdotique, bien au contraire ! Selon les chiffres de 2019 du CF, sur les wagons transportés en trafic intérieur, import et export, près de 58 % l'ont été en TWCI, 30 % par trains complets en wagons conventionnels et 12 % en transport combiné.

Les trains complets sont plus simples à manœuvrer. Ils circulent en tant qu'unité du point de départ au point d'arrivée et sont utilisés pour les lots de grande taille (par exemple produits pétroliers, minerais/pierres/

terre). De nombreuses entreprises y recourent et montrent qu'écologie et économie peuvent faire bon ménage. Migros est l'un des plus gros clients avec un million de tonnes de fret acheminées par rail chaque année. Depuis soixante ans, plus de 90 % des boissons Aproz (Migros) sont acheminées par le rail via les gares de triage de Renens et de Limmattal jusqu'aux différents centres d'exploitation des coopératives Migros. Triées et recyclées, les bouteilles de PET reprennent ensuite le chemin d'Aproz grâce à CFF Cargo. De nombreuses autres entreprises comme Feldschlösschen (bière), Victorinox (couteaux), Perlen (papier), la Poste Suisse, les Salines Suisses, Swissmill (céréales), Ciments Vigier ou Stahl Gerlafingen (ferraille) y recourent avec satisfaction.

Si le réseau du TWCI rétrécit, tout le système de fret ferroviaire en subira les conséquences. Les CFF croient en son potentiel. Dans leur communiqué de presse du 4 septembre, ils disent vouloir « éliminer le déficit structurel du trafic marchandises par wagons complets avec le soutien de la Confédération ». Affaire à suivre.

## BUS ET TRAIN

# Contre la pénurie, de meilleures conditions de travail!



La pénurie de conducteurs de bus et locs inquiète même le téléjournal de la RTS.

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Des entreprises de transports publics romandes ont supprimé des courses. La situation tendue pour les bus s'est améliorée en Suisse alémanique, mais pas pour le rail. Absentéisme élevé et pénurie de personnel: l'engagement de chauffeurs et de meilleures conditions de travail sont nécessaires.**

Fin août, le 19 h 30 de la RTS attirait l'attention sur les conséquences du manque de personnel dans certaines entreprises de transport public. Deux conducteurs aux TransN à Neuchâtel, depuis peu à la retraite, expliquaient le stress de leur métier qui a évolué ces dernières années avec l'augmentation des cadences et du trafic urbain. « Des fois, vous faites des séries de dix jours de travail », explique Jacques Solande. « L'être humain ne supporte plus. On est huit heures en ville, on roule qu'en ville... Les conducteurs en ont ras le bol », rapporte Denis Burri.

Résultat, les cas de maladie sont en hausse et la direction a dû supprimer des courses. En raison d'un taux d'absentéisme de plus de 10 % cet été, des collaborateurs et collaboratrices en congé sont régulièrement appelés en renfort. « Nous n'arrivons pas à faire retomber le taux d'absentéisme aux valeurs d'avant Covid. Il y a d'autres aspects à tenir en compte, comme la satisfaction du personnel », réagit à la RTS Gabriel Schneider, directeur de production chez TransN.

L'automne passé les TPG et CarPostal ont connu des suppressions de courses. Le problème touche bien d'autres entreprises qui jouent sur les cadences régulières dans le trafic urbain pour que les usagers ne perçoivent que de simples retards. La même situation de pénurie de chauffeurs de bus et de tram a prévalu l'été passé à Bâle, Zurich, Aarau et Lenzbourg. La plupart des directions alémaniques ont pris le problème au sérieux et cherchent à engager du personnel et créer des réserves pour pallier les absences, parfois avec du personnel de bureau.

Le secteur rail n'est pas épargné. En témoigne en juillet la pétition des conducteurs de train des TPC dans le Chablais qui dénonçait des changements sans consultation dans la planification, sur fond de pénurie de personnel. La situation y reste aiguë et une nouvelle pétition sera déposée. Outre-Sarine, la situation est aussi tendue notamment chez RhB, ZB et Thurbo qui cherchent des solutions avec des versements d'indemnité pour rappel de congés. « Nos collègues doivent prendre soin de leur santé et refuser de travailler lors de leurs jours de repos », s'insurge Christian Fankhauser, vice-président du SEV.

En Suisse romande, tout le secteur des transports publics est sous pression avec une augmentation de l'absentéisme d'environ 2 % selon la RTS. Les TPG ont chiffré que, depuis 2019, cela leur coûtait 27 millions par an. « Avec un métier usant comme celui de la conduite qui demande une concentration de tous les instants durant des heures, nos collègues tombent malades ou changent de métier. Comme il manque de réserves pour des raisons budgétaires, on rappelle des gens sur leur temps de repos nécessaire à leur santé et ceux-ci tombent malades à leur tour. C'est un cercle infernal » dénonce Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical au SEV qui appelle compagnies, cantons et Confédération à ne pas faire payer l'austérité sur le dos des chauffeurs.

Il fustige en outre des horaires « qui sont organisés de façon à obtenir un taux de rendement proche du maximum. Cela veut dire que les temps de pause ou en bout de ligne sont réduits au minimum légal, les conducteurs sont alors quasiment toujours derrière leur volant, parfois cinq heures de suite, ou derrière les commandes de leur loc. Ces taux de rendement et les longues amplitudes de travail tombent fatalement sur l'organisme de nos collègues. Il faut tenir compte de leur bien-être pour rendre ces métiers attractifs, plutôt que de faire la chasse aux malades. Avec des conditions de travail attractives (horaires, amplitude et vraie réserve), les questions de pénurie et d'absentéisme se régleront alors bien plus facilement ! »

## JOURNÉE DES RETRAITÉS VPT

# Pourquoi rester au SEV après la retraite ?

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Dans la sous-association VPT, le nombre des membres actifs est en hausse ces dernières années. En revanche, celui des retraités est en baisse. Cela s'explique principalement par le fait que de plus en plus de membres sortent du SEV au moment de la retraite. Que faire pour les inciter à y rester? Tel était le thème principal de l'assemblée des retraités VPT, qui s'est tenue le 11 septembre à Berne.**

Les participants à l'assemblée ont de la peine à comprendre les nombreux départs qui surviennent au moment de la retraite. «Juste se demander ce que le syndicat peut désormais m'apporter, c'est faire preuve d'égoïsme», a déclaré un collègue. «Les retraités et les actifs doivent se montrer solidaires», a estimé un autre. Et de rappeler que le SEV s'est engagé contre la suppression, pour les retraités, des facilités de voyage pour le personnel (FVP) et qu'il s'est battu, au côté de l'USS, notamment contre la péjoration des rentes AVS et de la caisse de pensions, et en faveur d'une 13<sup>e</sup> rente AVS. Il importe donc de soutenir aussi cet effort important sur le plan politique par le biais des cotisations au SEV, par ailleurs réduites de 50% pour les retraités. Michel Stoll, ancien président du VPT TL, a racon-

té comment Johan Pain, son successeur, est intervenu avec succès au début de 2021 au parlement de la ville de Lausanne. «Il vaut toujours la peine de se battre», a déclaré Michel.

Les avantages personnels à rester membres du SEV ont été énumérés: protection du droit professionnel et conseils en cas de problèmes avec les assurances sociales (compris dans la cotisation), protection du droit privé (pour 88,80 CHF par année). Les membres sont informés en permanence sur les sujets dignes d'intérêt, peuvent suivre gratuitement les cours du SEV et de Movendo, et acheter chaque année pour 600 francs de chèques Reka avec 10% de rabais. Sans compter divers autres rabais (cf. sev-online.ch/avantages) et l'accès à toutes les assemblées et excursions, où l'on peut tisser d'anciens et de nouveaux liens d'amitié.

Beaucoup de membres n'ont pas du tout conscience de tout cela, ont déclaré des collègues chargé des retraités au sein des sections CJ (Jura) et TransN (Neuchâtel). Raison pour laquelle il vaudrait la peine de montrer aux futurs retraités, dans un entretien personnel et si possible avant l'heure de la retraite, toute l'importance de ces avantages. Gilbert D'Alessandro, président central du VPT, espère que les sections pourront procéder au plus grand nombre possible de tels contacts, même si la nouvelle loi sur la protection des données ne rend pas les choses plus faciles et



Il est clair pour faire de la journée des retraités VPT une excursion ou une réunion à caractère festif.

n'aide pas à savoir qui part à la retraite. Danièle Dachauer, qui vient d'être élue au comité de la branche, a attiré l'attention sur le fait que les sections ont besoin de ce soutien pour leur gestion des retraités. Stefanie Fürst, nouvelle responsable du recrutement et secrétaire de la Jeunesse SEV, a remercié d'avance tout le monde pour les conseils, critiques et échanges mutuels indispensables à son travail.

Matthias Hartwich, président du SEV, et Simon Burgunder, nouveau coordinateur de la politique des transports, ont appelé à signer la pé-

tition contre les coupes projetées par la Confédération dans le TRV (voir p.2). Et en octobre, il s'agira d'élire des parlementaires susceptibles de défendre réellement les intérêts des retraité(e)s et des employé(e)s des transports. Le comité de la branche a formulé la demande que la journée des retraité(e)s se déroule à l'avenir seulement tous les deux ans, en alternance avec les assemblées VPT et avec le même budget que jusqu'ici, sous la forme d'une excursion ou d'une réunion à caractère festif, comme en 2022. Cette demande a été acceptée à l'unanimité.

## Merci Marc-Henri! Welcome back Danièle au CC VPT!

Le départ de Marc-Henri Brélaz a été salué par une *standing ovation*. Il avait été élu au comité de la branche en 2009. Il avait présidé auparavant la section SEV-TPG et son groupe des retraités. Gilbert D'Alessandro lui a adressé ses plus vifs remerciements, notamment pour son engagement lors des grèves des TPG. Danièle Dachauer a été élue à sa succession. Jusqu'à sa retraite, elle a travaillé aux chemins de fer Morges-Bière-Cossonay, s'est beaucoup engagée à la commission femmes SEV et a été p. ex. vice-présidente du comité central du VPT. Vincent Brodard, resp. de la branche au SEV, qui prend sa retraite, a également été acclamé.



Marc-Henri Brélaz, Danièle Dachauer et Éric Russi, qui reste actif au sein du comité branche.

PUBLICITÉ

LesVertsSuisses

LES VERT·E·S  
VERTS.CH

**NOTRE CLIMAT  
VOTRE VOIX**

LES VERT·E·S MAINTENANT, PLUS QUE JAMAIS  
ÉLECTIONS CLIMAT LE 22 OCTOBRE

verts.ch/elections-federales-2023

## Le SEV soutient les candidats suivants :



«En tant que fille de cheminot et mère d'un mécanicien de locomotive, les transports publics me tiennent à cœur. C'est pourquoi je m'engage pour la promotion d'une bonne offre de mobilité ainsi que pour des conditions de travail correctes et des salaires équitables.»

Ursula Schneider Schüttel, Morat, candidate au Conseil national (sortante)



Grégoire Kubski, député PS au Grand Conseil, candidat au Conseil national (Liste 2) et employé du SEM



Alizée Rey, Villars-sur-Glâne Députée au Grand Conseil, Conseillère communale, Juriste à l'Office fédéral des assurances sociales

«Travailleuse, syndicaliste et femme de terrain – je suis ta porte-voix idéale pour Berne. Donne ta voix pour une personne honnête et défenseuse de tes intérêts. PS, pour une Suisse épanouie et équitable.»

Hanny Weissmüller, Haute-Nendaz, pilote de locomotives CFF et présidente du syndicat du personnel des locomotives SEV-LPV



«Engagé depuis 43 ans au sein du SEV, j'ai participé à la vie syndicale comme militant et comme membre de comité. Je suis vice-président de l'Union syndicale valaisanne depuis plus de 20 ans. Je vais mettre en avant durant cette campagne le service public et l'égalité.»

Christian Roudit, Leytron, Député au Grand Conseil, vice-président de l'USV



Une large alliance de syndicats, d'associations de locataires et de partis de gauche s'est mobilisée et les gens sont venus en nombre.



Le président du SEV Matthias Hartwich à la Schützenmatte.



Vincent Leggiero, président de la VPT-TPG, sur la Pl. fédérale.

MANIF' DU 16 SEPTEMBRE

# 20 000 manifestant-e-s à Berne

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

**Près de 20 000 personnes sont descendues dans la rue le 16 septembre à Berne pour réclamer une hausse des salaires et des rentes. Les revenus réels des travailleuses et travailleurs de Suisse ont baissé en 2023 pour la troisième année d'affilée.**

Le coût de la vie devient difficile à supporter. S'y ajoutent des augmentations prévues ou déjà annoncées sur les loyers, les primes d'assurance-maladie ou l'électricité. Il faut donc que les revenus progressent aussi.

La manifestation a donné le départ des mobilisations syndicales de l'automne. Une perte réelle de valeur des salaires doit être évitée à tout prix. Le président du SEV Matthias

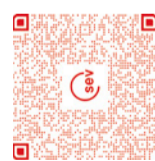
Hartwich a souligné dans son discours à la Schützenmatte: «Ceux qui, au Palais fédéral, sont contre les travailleurs et les retraités de ce pays, aiment à prétendre que des salaires plus élevés et une 13<sup>e</sup> rente AVS poussent le renchérissement vers le haut! Ce n'est pas vrai! Ne les croyez pas! C'est le contraire qui est vrai! C'est le renchérissement qui ronge nos salaires et nos rentes!»

Le président de l'USS, Pierre-Yves Maillard, a questionné sur la place fédérale: «Si la compensation du renchérissement ne peut pas être garantie maintenant, quand le sera-t-elle? Le chômage est au plus bas, les profits et dividendes sont au plus haut. Dans une telle situation, les salaires doivent s'adapter au niveau des prix. Il est temps que les salaires augmentent!»

L'inflation et les augmentations

des loyers et des primes feront perdre aux retraité-e-s l'équivalent d'une rente mensuelle complète d'ici fin 2024. La 13<sup>e</sup> rente AVS peut compenser cette perte et arrive donc juste au bon moment. Vincent Leggiero, président de la section SEV-VPT TPG, a souligné dans son discours sur la Place fédérale qu'il n'est pas seulement important de revendiquer la 13<sup>e</sup> rente AVS, mais qu'il faut aussi faire passer dans les urnes l'année prochaine la réforme ratée de la caisse de pension, la LPP 21.

Manif' online



Curieux d'en savoir plus sur la manif? Scanne le code QR ou visite notre site sev-online.ch



Le SEV fait du bruit et exige des salaires et des rentes plus élevés.



Les membres SEV récoltent des signatures pour la pétition RPV.



De nombreux membres SEV ont participé à la manifestation où le tronçon SEV était bien visible.

## SOUS-FÉDÉRATION PV

## Protection des données

**Alex Bringolf, secrétaire central** Les vacances du Comité central PV sont finies. Le président central Roland Schwager l'a accueilli à Zurich mardi 22 août pour la 5<sup>e</sup> séance. Patrick Rouvinez était présent.

Roland Schwager a adressé aux sections SEV d'actifs, avant les vacances d'été, une lettre au sujet des « démissions lors de la mise à la retraite ». La PV et donc aussi le SEV perdent des membres qui souhaitent quitter le syndicat à ce moment-là. A fin juillet, les effectifs de la PV sont descendus pour la première fois sous la barre de 11'000 membres. Les sections d'actifs sont priées de mieux faire connaître la PV lors de leurs assemblées. Il est vrai que la PV ne se mêle plus des conditions de travail et des salaires. Mais son soutien est indispensable lorsqu'il s'agit

p. ex. des assurances sociales.

La nouvelle Loi sur la protection des données (LPD) concerne aussi la PV dans son administration. Le président central Roland Schwager et le Service des mutations ont pu élaborer une solution avec la Caisse de pensions CFF pour continuer à recevoir les changements d'adresse et les annonces de décès de nos membres qui ont 90 ans et plus. Ces collègues ont reçu récemment un formulaire par lequel ils peuvent donner procuration au SEV pour qu'il continue à recevoir ces informations. Celles-ci ne nous parviendront toutefois qu'une fois par mois au lieu de tous les quinze jours jusqu'ici.

Quelques sections ont déjà adapté leur règlement de gestion en fonction de la nouvelle LPD. A l'avenir, les personnes citées nominative-

ment dans un compte-rendu devront avoir donné leur consentement. Cela a été fait pour le compte-rendu que vous lisez.

Les préparatifs pour la session d'automne de la PV, les 10 et 11 octobre, vont bon train. Les sections vont recevoir ces prochains jours les formulaires d'inscription. Le rassemblement du 25 septembre avec l'AVS pour thème devrait aussi accueillir nos membres en nombre.

La subvention pour les primes de caisses-maladie du canton d'Argovie ne peut être obtenue que par internet. On s'attend à ce que d'autres cantons le fassent aussi, si ce n'est déjà le cas. C'est un nouveau pas vers la fracture numérique au détriment des personnes qui ne pratiquent par les moyens modernes. Cela va aussi avec la suppression de la possibilité d'acheter son billet avec de la monnaie ou avec la numérisation de diverses prestations. Le CC souhaite de belles vacances à notre superviseur internet Roland Julmy. Il sera absent du 26 août au 21 septembre. Les sections sont informées sur les possibilités de faire paraître des communiqués ou des convocations durant cette absence.

## AS BRANCHE VOYAGEURS

## Nos membres sont sollicités sur tous les fronts

**Service de presse AS, branche Voyageurs** Lors de notre troisième séance de branche du 30 août 2023, nous avons discuté de diverses zones d'action.

Sur la place de Zurich la situation du personnel est précaire en ce qui concerne la police des transports. Il manque plusieurs dizaines de pourcent de postes en équivalent temps plein. Chez Transsicura également, on attend de nombreux départs. Il faut ici trouver le plus vite possible des solutions spécifiques pour chaque lieu.

Le sentiment de sécurité des assistants clientèle Gare souffre dans les grandes gares. Les collègues sont apostrophés ou menacés verbalement par des personnes qui traînent dans les gares et qui s'attaquent aux employés. Nous estimons que les assistants clientèle Gare ont besoin du soutien de la police des transports

ou de Transsicura.

Le rôle des coordinateurs Trains en trafic régional va être intégré au changement d'horaire 2024/25 à la régulation du matériel roulant. Ce rôle existe dans les régions Est et Ouest et sera supprimé lors de ce changement d'horaire. Il sera intégré à la régulation du trafic régional mais malheureusement il n'y aura pas de poste pour tout le monde. Il faut trouver des solutions dans le TCC ou à l'extérieur.

Bien qu'à l'est comme à l'ouest les coordinateurs Trains devront en plus s'occuper du trafic régional de la région Centre, il y aura des départs. Il y a déjà des discussions en cours avec les collaborateurs. En outre les collègues des TCC luttent pour une répartition annuelle. Cette prétention légale a pu être entendue grâce à l'intervention du SEV et de PP-HR.

Dans la Vente desservie aussi, on aimerait une répartition annuelle. Ici aussi nous sommes intervenus auprès des organes directeurs. Une répartition annuelle doit contenir les vacances, les jours fériés officiels, et des blocs de temps de 12h au maximum pour les tours. Celles et ceux qui ne désirent pas de répartition annuelle peuvent y renoncer et auront une répartition mensuelle comme jusqu'à présent. Dans la répartition annuelle la réglementation des vœux pour les jours libres subsiste, comme les débuts et fins de service.

Le transport des vélos sur les trains amène le personnel à ses limites. Une possibilité de solution est actuellement élaborée par le SOB en collaboration avec l'OFT. Des sièges modulables sont prévus, qui peuvent être facilement démontés pour faire de la place pour les vélos.

## PV BIEL/BIENNE

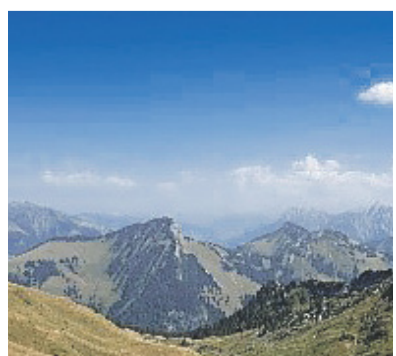
## Excursion aux Rochers-de-Naye

**R. Drewes/adap française J.-C Amiet** Le voyage organisé par Francis Wessner et Claude Tschantre a débuté à 7h45 avec le départ du train en direction de Lausanne et Montreux. Après un arrêt pour prendre le café à Montreux, nous avons pris le train à crémaillères du MVR. Arrivés aux Rochers-de-Naye après une montée spectaculaire, les participant(e)s ont pu jouir d'une vue admirable sur les Préalpes comme sur les Alpes et sur tout le bassin lémanique. Après l'apéritif et un très bon repas de midi pris au restaurant Plein Roc avec un désert

« Crème brûlée » enrichi avec de la gentiane, nous avons encore eu le temps de monter jusqu'au sommet ou d'aller voir si les marmottes étaient visibles dans leurs enclos. Malheureusement, la chance n'a pas été avec nous car, avec la chaleur qu'il faisait, non seulement elles mais nous aussi nous avons recherché l'ombre.

Au sommet les 25 degrés étaient atteints. La chaleur a quelque peu indisposé certain participant et nous avons été heureux, qu'en arrivant à Bienne à 18h15, nous avons été accueillis par une petite ondée.

La camaraderie a été très agréable tout au long du voyage et nous avons encore mieux pu faire connaissance avec des nouveaux venus.



## TPF

## Prise de température



Dès 6h30 du matin le 7 septembre, la section SEV-TPF était sur le terrain dans les différents garages. Cette visite a été l'occasion de prendre la température en vue des négociations conventionnelles qui commenceront cet automne. Les collègues attendent une revalorisation et une reconnaissance pour leur engagement quotidien au service de la mobilité du canton de Fribourg.

## TRANSPORTS PUBLICS LAUSANNOIS

## Futures négos lancées



La section SEV-tl a entamé le 6 septembre le travail de constitution du cahier de revendications en vue des futures négociations qui auront lieu en 2024 dans le but d'améliorer les conditions de travail. Cette première conférence qui a fait salle comble s'est avérée très riche en échanges et a été l'occasion d'aborder différents thèmes : des tours de service aux salaires en passant par la création d'une crèche d'entreprise.

Rejoins-nous sur Facebook !





TPF-BLS

## Unis sur le terrain



YVES SANCEY

Le 7 septembre a eu lieu une première action de terrain commune et bilingue entre collègues du BLS et des TPF aux ateliers de Givisiez (Fribourg). La question du pouvoir d'achat est revenue souvent dans les conversations et la pétition contre les coupes dans le transport régional de personnes a été largement signée. Les sections SEV-BLS et SEV-TPF, accompagnées de leurs secrétaires syndicaux respectifs, étaient derrière la machine à Hot Dog!

COMITÉ CENTRAL BLS

## La perte du pouvoir d'achat est réelle

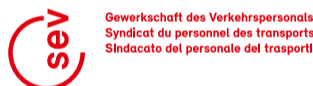


YVES SANCEY

**Chantal Fischer.** Une quarantaine de membres sont réunis à l'hôtel Bern le 5 septembre, dans la bonne humeur : le comité central BLS a invité à sa séance d'automne. Les participants mènent des discussions engagées et participent activement à l'échange qui dure toute la journée. Le thème principal de cette journée est celui des négociations salariales à venir, qui s'annoncent difficiles. Les membres s'inquiètent de la hausse continue du coût de la vie et de la perte de pouvoir d'achat déjà existante. Dans ce contexte, les personnes présentes élaborent une revendication salariale à l'attention du BLS. Michael Buletti :

«Le maintien du pouvoir d'achat est le thème dominant. Il ne faut pas oublier qu'en plus du renchérissement, d'autres facteurs, comme l'augmentation constante des primes d'assurance maladie, pèsent sur le budget des employés du BLS. « Avec diverses photos à l'appui, la secrétaire syndicale Katrin Leuenberger et le secrétaire syndical Michael Buletti reviennent sur les onze actions « SEV bi de Lüt » (Le SEV près de sa base), comme le 7 septembre à Givisiez (photo), menées avec succès au cours des derniers mois. Le recrutement des membres est en bonne voie, les chiffres sont actuellement meilleurs qu'il y a un an.

PUBLICITÉ



Le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat de la branche des transports publics. Le SEV recherche de suite ou pour une date à convenir un ou une

**collaborateur / collaboratrice au service des membres et formateur professionnel ou formatrice professionnelle à 100%**

Cette fonction captivante et multiple comprend les activités suivantes :

### Service des membres

- Traitement des demandes des membres
- Traitement des démissions des membres
- Tenue à jour de la banque de données des membres

### Formation professionnelle

- Encadrement et accompagnement des apprenants login

### Autres tâches

- Centrale téléphonique : répondre au téléphone et occuper la réception un jour par semaine
- Assistance de la responsable des femmes du SEV : soutien administratif et coordination

Pour ce poste très diversifié nous exigeons une formation commerciale de base ainsi qu'une spécialisation dans la formation professionnelle avec quelques années d'expérience.

Vous êtes de langue maternelle allemande avec de très bonnes connaissances du français, des connaissances en italien sont un atout. Vous êtes dynamique, avez le contact facile, la capacité d'organiser votre travail de manière indépendante, et faites preuve de précision dans vos tâches. De plus vous savez travailler en équipe, êtes en mesure de supporter de grandes charges, de garder le contrôle dans les situations de stress et de gérer les questions complexes.

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

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements auprès d'Angela Meili, cheffe du personnel (tél. 031 357 57 22).

Angela Meili prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique. E-mail: [angela.meili@sev-online.ch](mailto: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)

### GROUPEMENT PENSIONNÉS TN ET VEUVES & CAGNOTTE

## Croisière Lac des 4 cantons

**Jean-Michel Pantet.** Le jeudi 24 août, Le groupement des Retraités-es TN et Veuves de Neuchâtel organisait sa traditionnelle sortie, 22 membres et amis se sont inscrits pour le départ en car qui avait comme but une croisière avec repas à bord. Nous avons bénéficié d'une journée ensoleillée.

Nous saluons la présence, comme invité, du président/ad. Intérim/ de la section des actifs Giorgio Calabrese, le secrétaire Mike Gerber et le caissier Pierre-André Gerber.

La première « escale » de notre voyage fût un arrêt à Wangen à l'hôtel Al Pontet pour un café croissants de bienvenue et apprécié par tout le monde.



LDD

Nous continuons en direction de Flüelen avec une bonne humeur dans notre véhicule de transport pour la journée. Depuis Flüelen, nous avons pris le bateau à vapeur et avons navigué sur le Lac des quatre Cantons (SGV). Et dans une bonne ambiance nous avons dégusté un bon repas sur le bateau.

Depuis le port de Lucerne nous prenons le chemin du retour, avec un dernier arrêt au restaurant La Péniche à Bienne pour un verre d'amitié. Nous reprenons la route pour Neuchâtel. Fin de notre sortie à 18 h. Le responsable de la journée, Jean-Michel Pantet, remercie les membres Pensionné-e-s syndiqués et Veuves & Cagnotte de leur participation.

### 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:** muta-

[tion@sev-online.ch](mailto:tion@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.

**Annonces:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; 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 13 octobre 2023.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 2 octobre à midi, celui de l'agenda au 3 octobre à midi.**

## SEV/Sous-fé- dérations

25. 9.

PV SEV et regroupement  
des retraité-e-s

**Manifestation du 75e anniversaire de l'AVS.** L'heure des seniors. Nous exigeons une bonne prévoyance vieillesse avec une 13<sup>e</sup> rente AVS. L'objectif d'une AVS garantissant le minimum vital, formulé dans la Constitution fédérale (art. 112), est encore loin d'être atteint. Avec la 13<sup>e</sup> rente AVS, cet objectif se rapproche - Non au démantèlement de la LPP ! Manifestation avec notamment Barbara Gysi, Pierre-Yves Maillard, Hans Stöckli, Vania Alleva et Vasco Pedrina. Plus d'infos en p. 4  
15h à 16h15, Waisenhausplatz, Berne.

11. 10.  
SEV

**Journée Cargo pour le personnel des locs.** Thèmes : « DAC – attelage automatique numérique », avec Philipp Thalman, chef de programme Automation CFF Cargo et Aldo Smania, chef de projet DAK CFF Cargo.

ATO - Automatic Train Operation (exploitation automatique des trains) avec Marco Hörtenhuber-Stuhl, syndicaliste Vida Autriche et mécanicien ÖBB. TDD - Train Driver Directive (directive sur les mécaniciens de locomotive) avec Hervé Pineaud, syndicaliste CGT France et mécanicien SNCF.

Chaque membre peut volontiers prendre avec lui un non-membre afin de lui faire connaître nos activités.

**Attention: Cette journée ne concerne pas les collègues de CFF Cargo.** Infos : sev-online.ch/fr/aktuell/journee-traffic-marchandises/

9h30-16h30, Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Berne, Salle du comité

## Sections

7. 11.  
AS Ouest

**Assemblée générale d'automne**  
18h15, à Lausanne, Espace Dickens,

## DÉCÈS

**Bochud Jeanne**; 1922; veuve de Roger, Concise, PV Neuchâtel.

**Cavin Michel**; 1957; Chauffeur, chauffeur, Pully, VPT TL.

**Crisante Giorgio**; 1939; Genève, VPT TPG Retraité(e)s.

**Gerber Olivier**; 1968; chef assistant-e clientèle, Münchenbuchsee, ZPV Biel-Bienne.

**Müller Jeannette**; 1930; veuve de Rodolphe, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

En raison de la nouvelle loi sur la protection des données, les noms de personnes décédées ne seront plus publiés automatiquement. Si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, mais qu'il ne l'a pas été jusqu'à présent, envoyez un e-mail à : journal@sev-online.ch

Avenue Charles Dickens, à côté du secrétariat régional SEV. Invité: René Zürcher, secrétaire syndical SEV. Un repas sera offert après l'assemblée générale au restaurant l'Europe, sous la gare de Lausanne. Inscription nécessaire pour le repas jusqu'au 3 novembre par mail ouest@as-online.ch.

11. 11.

Sections TPCV et TRN-rail

**Assemblée romande VPT-Bus 2023**  
9h à la Maison du peuple, La Chaux-de-Fonds. Nous vous y attendons en nombres ! Attention : les inscriptions passent par vos présidents de section.

21. 11.  
ZPV Bienne

**Assemblée régionale Ouest.**  
Elle aura lieu au Restaurant Gare de Brügg, Bahnhofstrasse 3, à Brügg Café et croissant dès 9h.

## Retraité-e-s

22. 9.  
PV Biel/Bienne

**Assemblée des membres.** Notre vice-président Pierre von Ballmoos nous informera sur le thème « archiver les photos faites avec le téléphone mobile » et il nous donnera quelques tuyaux. Aujourd'hui, également pour notre génération, c'est presque une obligation d'être en possession d'un téléphone portable et la pratique n'est pas toujours simple.

Pour le 31 décembre, plusieurs membres du comité ont démissionné. Nous recherchons des successeurs pour les visites des malades, les traductions « d/f » et la tenue du site internet « informations/photos ». Les membres intéressés sont les bienvenus. Vous serez également informé sur la randonnée qui aura lieu le jeudi 12 octobre 2023 et sur le voyage de la section 2024. Nous serions heureux de pouvoir saluer un grand nombre de membres avec leur partenaire.

26. 9.  
PV Genève

**Café des dames.** Nous vous attendons, vous nos dames seules parce que

votre compagnon n'est plus des nôtres ou parce que vous avez échappé au mariage.

Ce sera à 14h30 à la cafétéria de l'Université ouvrière de Genève, place des Grottes 3. Il y aura vos boissons préférées et de petites gourmandises à grignoter. Des membres du comité seront à votre disposition pour répondre à vos questions. Il n'y a pas d'ordre du jour, seulement un moment qui vous appartient. Votre comité se réjouit de vous retrouver.

3. 10.  
PV Neuchâtel

**Assemblée générale** à l'Hôtel des Communes, Les Geneveys-sur-Cofrane. Dès 11h45 : apéritif pour ceux qui le désirent. 12h15 : repas (Escalope de dinde, crème brûlée) à CH 28  
14h30 : assemblée. Ordre du jour statutaire. Inscriptions pour le repas jusqu'au 29 septembre au 032 846 10 30 ou marcel.bochud@bluewin.ch

9. 10.  
PV Genève

**Réunion de section au CAD.** Attention, la date a changé! Le lieu aussi: sortons de notre sous-sol habituel et retrouvons-nous à la campagne pour une réunion de section dans un cadre nouveau et très sympathique : le CAD au Grand-Lancy, route de la Chapelle 22. C'est à quelques minutes à pied de la gare de Lancy-Bachet par le Léman Express ou par le tram 12 ou 18. Vous avez aussi le bus 43 direction Bellins qui vous dépose à l'arrêt « Préventorium », devant le CAD.

Nous nous réjouissons de vous retrouver lundi 9 octobre à 14h45 pour une rencontre qui se veut un moment d'amitié et de camaraderie, même s'il y aura une petite partie officielle pour parler de la cotisation. Le verre ou le café de l'amitié auront une large place dans cette réunion au vert.

12. 10.  
PV Biel/Bienne

**Randonnée d'automne** dans la région Oeschberg - Ersigen et Burgdorf. Rendez-vous gare de Bienne à 8h10 voie 6. À 8h22 de la voie 6 nous partons en direction de Berne jusqu'à Oeschberg. Après une courte visite de l'école pour jardiniers nous marcherons environ 1h1/2 sur des chemins sans trop de montées et de descentes à travers des champs et des beaux villages comme Niederösch, Oberösch, Rudswil jusqu'à Ersigen. Là, le Rest. « KREUZ » nous attend et vous offrira des menus pour environ Frs.18.-.

Ensuite, nous prenons l'auto postale jusqu'à Kirchberg « Badi ». et nous marcherons pendant environ 1h1/4 sur les rives de la rivière Emme, en passant par des bois et la banlieue de Burgdorf, jusqu'à la gare de Burgdorf. Le retour pourra se faire par Berne ou Soleure. Annoncez-vous jusqu'au mardi 10 octobre Tel. 032 373 16 73 / 079 256 15 63 (absent du 2 au 7 octobre).

19. 10.  
PV Vaud

**Course annuelle.** En train, avec la découverte des rames à géométrie variable du MOB, entre Montreux et Spiez. Rendez-vous en gare de Montreux, sur le quai 2, entre 9h15 et 9h30. Départ du train panoramique de Montreux, à 9h35. Un apéritif vous sera servi dans le train avant l'arrivée à Spiez. Au buffet de la gare de Spiez nous dégusterons le repas et visiterons un musée du jouet.

Le retour à Lausanne se fera via le tunnel du Lötschberg et Viège. Coût du voyage: 75.- CHF par personne, y c. la réservation pour le MOB, l'apéritif, le repas et la visite du musée. Chacun est responsable de l'achat de son titre de transport. Le mieux serait de se munir d'une carte journalière. IMPORTANT! Les inscriptions sont indispensables afin de réserver les places pour le trajet avec le MOB.

N'attendez pas la dernière minute pour vous inscrire. Délai d'inscriptions et infos jusqu'au: lundi 2 octobre, auprès de Dominique Tissières, tél 079 176 77 16 ou domi.tissieres@bluewin.ch

26. 10.  
PV Fribourg

**Excursion** Sortie à Fribourg, en Basse-Ville, pour la visite de l'Espace 1606, le 26 octobre à 10h30. Rdv à l'accueil de l'Espace 1606 au plus tard à 10h15.

Durée de la visite : env. 1h, puis repas au restaurant « Tirlibaum » (menu du jour à environ 20 francs).

L'Espace 1606 c'est une maquette de plus de 50 m2, qui reproduit à partir d'une gravure de 1606 la topographie et l'architecture de la ville de Fribourg et c'est aussi six personnages qui vous racontent leur quotidien en 1606 sur un écran géant de près de 60 m2. La visite commence par un film en français, sous-titré en allemand. L'Espace 1606 est accessible sans problème pour les personnes à mobilité réduite (ascenseur). Attention, le nombre de participants est limité à 40. Vos possibilités de voyage: au départ de Payerne à 9h16, de Romont à 9h38, de Bulle à 9h20. Puis, depuis la gare routière de Fribourg, bus No 4 direction Auge au quai No 12, jusqu'à l'arrêt « Karweg ». L'Espace 1606 se trouve dans le bâtiment du Werkhof, en face de la prison centrale. L'entrée à l'Espace 1606, le repas et les boissons sont à la charge des participants. Inscriptions jusqu'au 18 octobre chez: Roland Julmy par mail (rjulmy@bluewin.ch) ou tél au 079 502 7211 (sms ou Whatsapp).

6. 12.  
PV Jura

**Erratum St-Nicolas. ATTENTION À LA DATE** La fête de Saint-Nicolas aura lieu le mercredi 6 décembre et non le jeudi 7 décembre comme annoncé dans le programme annuel.

# Agenda 11/23

et c'est un personnage que nous ne sommes pas près d'oublier. Merci à lui pour tout le temps et l'énergie qu'il aura offert à la défense de nos droits, et merci de nous avoir fait rire, de nous avoir transmis son amour des bateaux et de la camaraderie. Toutes nos pensées accompagnent sa famille et ses proches.

tribord pendant que nous avions le verre à ras bord.

Tu n'es pas très loin, juste de l'autre côté et même si ton départ est très difficile, ton engouement et ta joie nous resteront à jamais. Merci pour tout ce que tu as apporté. Tu seras toujours parmi nous.

## VPT LAC LÉMAN - HOMMAGE

# Adieu Patrick

**Le Comité VPT Lac Léman.** C'est avec une très grande tristesse que nous avons appris le décès de notre collègue Patrick Clot. Patrick n'avait pas encore atteint l'âge de la retraite car, comme nous le savions, il lui restait encore une saison, celle au bout de laquelle nous sommes en train d'arriver. Monument de la CGN pendant plus de trente ans, ainsi que du syndicalisme des lacs suisses, il a été président de notre section pendant une bonne dizaine d'années, membre du comité central de la VPT pendant plus de 20 ans, et président de l'assemblée des délégués VPT ainsi que de la branche Navigation à plusieurs reprises également.

Figure emblématique de par son histoire syndicale, il serait injuste de le réduire à ces faits d'arme uniquement. Patrick était mécanicien

à bord de nos bateaux, un mécano à l'ancienne, « le plombier » si on demandait qui c'est. Un fort caractère, la langue bien pendue, et bien nourrie également, bien qu'on ne l'ait jamais vu grignoter. Amateur des plaisirs de la table, spécialiste de la mayonnaise aux échalotes, Patrick nous a toutes et tous fait rire d'une manière ou d'une autre, une fois ou l'autre. La moustache fringante et armé de son éternel cure-dent, mentholé le dimanche évidemment, le pin's SEV bien en évidence sur son fier poitrail, il avait une manière inimitable, bien que maintes fois imitée, de se frayer un passage à travers la cohue des passagers, s'cuzeey, et de demander les billets, s'il-vous-plait.

Patrick aura fait partie de notre grande famille CGN jusqu'au bout,

**Le Groupement des Retraités de la CGN.** Cher Patrick, et bien voilà, tu es parti sur l'autre rive après avoir lutté contre vent et marée de toutes les affres de la maladie qui t'a rattrapé trop vite !

A la CGN, tu opérais comme navigant en été et au chantier pendant la basse saison. Partout, tu transmettais ta bonne humeur et ton sens des valeurs.

Très actif au sein du syndicat, tu as participé à de nombreuses améliorations; tu aimais la vie, tu aimais les gens et voulais bonifier tout en chacun.

Lors des sorties, tu avais toujours des bons petits mots pour chacun distillés avec malice au travers de ton perpétuel cure-dents.

Ton large répertoire de chanson marine égayait le car de bâbord à



## 75 ANS DE L'AVS

# Une œuvre sociale en mutation



Eva Schmid  
eva.schmid@sev-online.ch

**L'Assurance vieillesse et survivants (AVS) a commencé ses activités en 1948. L'histoire de sa création commence avant même la Deuxième Guerre mondiale. L'AVS reste la réalisation sociale la plus importante de l'après-guerre. Pourtant, les projets de réforme néolibéraux cherchent toujours à la torpiller. Le SEV profite de cet anniversaire pour rappeler l'idée de base de cet édifice social et pour exiger la mise en œuvre du mandat constitutionnel. Celui-ci prévoit que l'AVS couvre les besoins vitaux des retraité-e-s. La réalité brosse un tableau complètement différent. Des mesures, comme l'introduction d'une 13<sup>e</sup> rente AVS, sont donc urgemment nécessaires.**

L'histoire de l'AVS a plus d'un siècle. Par exemple, les syndicats réclamaient depuis longtemps une assurance vieillesse, survivants et invalidité, y compris pendant la grève générale de 1918. Pendant la deuxième guerre mondiale, le Conseil fédéral a utilisé ses pouvoirs spéciaux pour développer les assurances sociales, notamment en introduisant des compensations

pour les pertes de salaire et de revenus des militaires mobilisés. Ainsi, la fondation et l'introduction de l'AVS ont été marquées par les bouleversements politiques qui ont balayé la Suisse lorsque la victoire des Alliés est devenue évidente. En 1942, une initiative populaire portée par la gauche et les radicaux demandait que l'Ordonnance sur les allocations pour perte de gain (APG) soit transformée en une assurance vieillesse et survivants. L'organisation et le financement des APG ont servi de modèle pour la nouvelle assurance. En octobre 1945, le Conseil fédéral accéda à la demande de l'Union syndicale en transférant provisoirement les excédents des APG à la prévoyance vieillesse. Une décision qui a été confirmée plus tard par le parlement et qui a résolu le problème du financement de l'AVS. Bien que la loi sur l'AVS ait pu compter sur une large majorité au parlement, une coalition composée de libéraux romands, de catholiques-conservateurs et de représentants de l'économie l'a attaquée en référendum. Soumise au peuple, 80 % des votants ont dit oui à la nouvelle AVS le 6 juillet 1947.

#### Solidarité – du haut vers le bas

La première loi AVS prévoyait déjà un financement par répartition : les cotisations versées

à parts égales par les employeurs et les salariés vont directement aux pensionné-e-s, les rentes mensuelles les plus élevées étant plafonnées. Cette solution est non seulement juste, mais elle découle également d'une idée de solidarité que le blogueur politique Walter Langenegger résume ainsi : « Le premier devoir de l'État moderne devrait être d'assurer la redistribution de haut en bas. Quiconque, grâce à de bonnes conditions-cadres de l'État, appartient aux cercles à hauts revenus et aux personnes fortunées devrait également contribuer plus que d'autres au financement des besoins communs ».

#### Résistance et améliorations

Depuis l'introduction de l'AVS, les forces de droite torpillent l'édifice social. Cela en dépit du fait que l'AVS est restée stable au fil des ans avec la même augmentation de la masse salariale et des besoins de rente. Le projet de loi AVS21 adopté l'année dernière est exemplaire à ce titre : l'augmentation de la TVA fera peser une charge proportionnellement plus lourde sur les revenus moyens et faibles que sur les riches. Ce sont les femmes qui sont victimes de la plus grande injustice : le relèvement de l'âge de la retraite signifie pour elles une réduction de rente d'environ 1'200 francs par année.

Contrairement à la loi AVS21 qui est rétrograde, la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS, adoptée en 1995, représente une étape importante en matière d'égalité entre les femmes et les hommes. Depuis lors, grâce à l'introduction des bonus de soins et d'éducation, le travail non rémunéré, qui est encore principalement effectué par les femmes, a été inclus dans le calcul de la rente. Les femmes ne sont donc plus « punies » quand elles s'occupent de leurs enfants. Contrairement au deuxième pilier, elles n'ont pas à accepter une baisse massive des prestations de l'AVS.

#### La 13<sup>e</sup> rente AVS au lieu de la baisse du pouvoir d'achat

La baisse du pouvoir d'achat et la hausse des prix exercent une pression supplémentaire sur les retraites. Dans cette situation, il est nécessaire de renforcer l'AVS et non de l'affaiblir. Parce que celui ou celle qui a travaillé toute sa vie mérite une bonne retraite. La prochaine étape doit être la 13<sup>e</sup> rente AVS, d'autant plus que le mandat constitutionnel – une rente qui couvre les besoins vitaux – n'a toujours pas été rempli. C'est la raison pour laquelle diverses fédérations de retraité-e-s descendront dans la rue le 25 septembre à Berne sur le thème « L'heure des seniors » (voir le n° 10 du *Journal SEV*).



## MÉLÈZES DORÉS D'AUTOMNE

Corinne Fankhauser

Sur la route du Valais, il vaut la peine de s'arrêter à Goppenstein et de découvrir le Lötschental. En automne, la vallée se présente dans toute sa splendeur : c'est en

effet à ce moment-là que les mélèzes montrent leurs plus belles couleurs. La photographe envisage depuis longtemps de parcourir le Lötschental à ski de fond en hiver, lorsque les

mélèzes ont définitivement perdu leurs aiguilles. Le RegioExpress va sans changement de Berne ou de Brigue à Goppenstein. Sur Instagram : @orynfank

?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. Mot-clé : trafic voyageurs international. Le SEV ...

- rejette catégoriquement une ouverture, car le personnel doit être protégé
- est favorable à une ouverture, mais uniquement avec le modèle de coopération qui a fait ses preuves.
- s'engage pour une ouverture, mais seulement si la concurrence est autorisée.

### 2. L'accident du Gothard a fortement sollicité le personnel. Le SEV ...

- demande la construction d'un 3<sup>e</sup> tube de tunnel ferroviaire à travers le Gothard.
- appelle chaque soir à applaudir les collègues.
- demandé dans une lettre que les CFF respectent à nouveau toutes les règles de la planification des services.

### 3. Succès pour le SEV auprès des chefs de circulation des trains (CCT) CFF :

- les CCT en début de carrière obtiennent des adaptations salariales durables.
- les CCT reçoivent une généreuse prime de fidélité après dix ans de service.
- les CCT ambitieux peuvent suivre des formations continues annuelles.

### 4. Conformément au mandat constitutionnel, l'AVS doit...

- permettre aux retraités de prendre des vacances annuelles.
- couvrir les besoins vitaux après la retraite.
- permettre aux personnes âgées de vivre dignement grâce à l'introduction d'une 13<sup>e</sup> rente AVS.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 3 octobre 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°10/2023:  
**b/a/c/c**

C'est **Angelo Ratti**, d'Airolo, membre de la section PV Ticino e Moesano, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs.**

SUR LES TRACES DE ...

# Norbert Heldner, assistant clientèle

Eva Schmid  
[eva.schmid@sev-online.ch](mailto:eva.schmid@sev-online.ch)

**Norbert Heldner est assistant clientèle au Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Depuis quarante et un ans, il travaille comme agent de train et se décrit comme un vrai cheminot dans le cœur. Il est constamment prévenant avec la clientèle, toujours avec une touche d'humour. Dès son entrée dans la vie professionnelle, Norbert Heldner a adhéré au SEV. Depuis le printemps 2022, il est vice-président de la section SEV VPT Matterhorn Gotthard.**

Un peu après neuf heures du matin, Norbert Heldner commence à Viège son deuxième tour vers Zermatt. Il a pris son service à cinq heures déjà, mais il n'a pas du tout l'air fatigué. « Les différents tours sont une question d'habitude », déclare Norbert.

Avant le départ, le train doit être contrôlé avant d'être expédié – c'est un déroulement routinier qui demande de la concentration et se répète à chaque arrêt. En parcourant les voitures, Norbert utilise la radio et des voyageurs lui demandent des renseignements sur les correspondances ou sur une halte.

Après avoir quitté la gare de Viège, le prochain contrôle l'attend : dans le train, Norbert s'occupe non seulement des billets, mais aussi de la technique. Il a suivi des formations régulières et connaît toutes les dernières nouveautés. Si la porte des toilettes du train « Orion » est en dérangement, ce dernier est rapidement identifié en pressant sur un bouton sur l'ordinateur de bord caché derrière le miroir des toilettes, et cela doit être annoncé.

#### Proche de la clientèle

Dans sa profession, Norbert aime en particulier la diversité des tâches et le contact avec toutes sortes de personnes très différentes. Les voyageurs, il les appelle ses hôtes – formulation qui coïncide avec celle du MGB. Mis à part le contrôle des billets, cartes journalières et abonnements, il donne des renseignements dans plusieurs langues et communique quelques bons trucs aux touristes qui viennent de plus ou moins loin – beaucoup viennent d'Asie – pour leurs excursions.

Si des hôtes voyagent avec leurs pieds sur le

siège d'en face avec leurs chaussures, il leur demande poliment mais fermement de bien vouloir les enlever. Ceci est très facile selon Norbert : « Tu récoltes ce que tu sèmes. Je traite mes hôtes de la même manière que j'aimerais qu'on me traite ». Et il ajoute une touche d'humour, un sourire ou un brin de causerie avec les voyageurs habitués, pour lesquels ceci est important.

Même aux resquilleurs, Norbert leur souhaite une belle journée, après qu'il les a attrapés avant qu'ils ne descendent du train et qu'il leur a vendu un billet. « Si j'attrape un resquilleur deux fois alors il n'y coupe pas : je lui colle une amende ! »

#### Grande responsabilité

Durant ses quarante et un ans de service en tant qu'assistant clientèle, Norbert a pratiquement tout vécu. « À mon palmarès, il ne manque plus qu'une naissance », dit Norbert avec un brin de malice. Les insultes et les agressions arrivent rarement, heureusement. Mais Norbert a parfois dû affronter des situations difficiles, par exemple des accidents tragiques ou même des décès.

La responsabilité que porte un assistant clientèle envers « ses hôtes et son train » est grande. Cela est très utile d'avoir un Care-Team. En particulier pour les jeunes collègues », explique Norbert qui se souvient du temps passé : « Avant, on pouvait tout juste parler à d'autres collègues de ce genre d'événements... »

#### Syndicaliste au nom de la solidarité

De son employeur, le MGB, Norbert Heldner en parle de manière très positive. « Nous avons une bonne entente avec la direction du MGB, mais pouvons parfois négocier très durement sur certains sujets. » En tant que syndicaliste, il considère que les discussions sur pied d'égalité sont la clé du succès. Un succès qui se reflète dans les bonnes conditions de travail et les salaires octroyés au personnel du MGB.

Pour Norbert, le facteur décisif pour son adhésion au SEV a été l'idée de solidarité et la certitude que le syndicat le soutiendrait toujours. Il diffuse cette conviction avec le soutien d'un comité engagé. On remarquera le taux d'organisation particulièrement élevé du personnel MGB.



Norbert Heldner en train d'expédier un train à Viège.

## TORDANT

Bertschy

