

Newsletter – Avril 2026

1er mai : mobilisation à Lausanne

La FSF sera pleinement mobilisée à l'occasion du 1er mai !
Une prise de parole FSF de 2 minutes est prévue. Elle est ouverte aux associations : n'hésitez pas à vous annoncer !
La FSF sera présente avec les drapeaux FSF à proximité de la sono. Venez les récupérer pour rendre notre présence visible dans le cortège.

Et vous trouverez en annexe l'affiche à imprimer et afficher sur vos lieux de travail. Il y a également des visuels publiés sur les réseaux de la FSF, à partager massivement !

[Et voici le programme – Lausanne \(Riponne / Esplanade de Montbenon\)](#)

17h30 : Départ du cortège

18h30 : Arrivée à Montbenon et début de la fête

19h15 : Discours Pierre-Yves Maillard (USS), Comité unitaire pour un salaire minimum cantonal, Thomas Wiesel (intervention humoristique)

19h45 : Début de la soirée festive
Concerts : Radio Tutti, Sami Galbi
DJ set (en collaboration avec le W-glissa Festival)


Dès 23h30 : After à Pôle Sud
Sur place : restauration variée (fish and chips, raclette, risotto, spécialités kurdes) et boissons.

Nous comptons sur votre présence !

Assemblée des délégué·es de la FSF

 Mercredi 6 mai

 15h

 Château de Morges

Sujets syndicaux en cours

Plusieurs chantiers importants sont actuellement en cours et mobilisent notre bureau :

CHUV

Des négociations sont en cours avec la direction du CHUV et une délégation du Conseil d'Etat pour l'élaboration d'un plan social. Ceci fait suite à l'annonce de suppression de 50 postes en recherche oncologique.

Mesures d'austérité

Nous sommes toujours en négociation avec le Conseil d'État. En effet suite aux magnifiques mobilisations de fin d'année le Conseil d'État avait finalement ouvert les négociations avec les 3 syndicats de la fonction publique et parapublique. Les sujets sur la table étaient les suivants : plan de retour à l'équilibre 2027–2030, égalité salariale, lanceur·euses d'alerte, décharges de fin de carrière et droit de grève. A ce stade, les discussions se sont concentrées sur le droit de grève mais les discussions n'ont pour l'instant abouti à rien.

CPEV

Excellente nouvelle ! Le Conseil d'administration de la CPEV a décidé de ne pas modifier les prestations de la Caisse au 1er janvier 2027. Le maintien des prestations au 1er janvier 2027 constitue une première victoire claire pour les assuré·es, qui évitent toute dégradation de leurs droits. Pour rappel, celui-ci prévoyait notamment un relèvement de l'âge de la retraite de deux ans dès son entrée en vigueur. Le Conseil d'administration prendra en mai une décision sur un futur plan de financement. Restons donc mobilisé·es en vue de la décision de mai, afin de garantir un financement qui préserve durablement ces acquis. discussions en cours sur le retrait ou le report du plan de prévoyance

Au volant de l'État : le quotidien des expert-es automobiles du GEVA

Ils et elles contrôlent nos véhicules, évaluent nos conducteurs, collaborent avec la gendarmerie. Rencontre avec un représentant du Groupement des experts vaudois en automobiles (GEVA) nouvelle association de la FSF.

Le pouvoir de dire « oui » ou « non »

Dans les 6 centres vaudois du Services des automobiles, ils et elles sont une septantaine à tenir entre leurs mains un pouvoir de décision rare : celui d'admettre ou d'interdire la circulation. « *L'âme du travail, c'est d'admettre ou de retirer le droit de circuler pour les véhicules et puis d'admettre les conducteurs* », résume notre interlocuteur. Pour les examens de conduite, l'approche a évolué vers plus de bienveillance : « *on est vraiment dans une approche qu'on essaye de plus en plus bienveillante, de plus en plus à l'écoute. Tout en, c'est clair, ne baissant pas le, le niveau d'exigence* », car la dimension psychologique est très présente : « *c'est quand même des moments assez tendus quand on passe son permis* ».

Mécanicien-nes de formation — aujourd'hui mécatronicien-nes —, ils et elles ont poursuivi un parcours passant par un CFC, puis une formation fédérale avec examens finaux. « *C'est à ce terme qu'on peut avoir la signature d'expert de la circulation* ». Les expert-s sont ensuite répartis en trois modules principaux : contrôles techniques, examens de conduite, navigation.

Huit examens par jour, cinq minutes pour souffler

Le rythme est soutenu. Très soutenu. Les collègues chargés des examens de conduite enchaînent « *huit examens par jour* ». Quarante-cinq minutes d'évaluation, plus le temps de remplir le rapport, et « *cinq minutes pour souffler après* ». Le canton figure parmi « *les plus chargés* » de Suisse à ce niveau.

Les horaires ? 7h15-12h30, 13h15-16h30, douze minutes supplémentaires conventionnées pour « *arrondir les contrôles* ». 1 Mais le métier ne s'arrête pas là. Soirées, week-ends : les collaborations avec la gendarmerie pour les opérations « Hush » — ces contrôles anti-bruit médiatisés — ou les analyses judiciaires sur accidents graves, mobilisent les équipes en dehors du cadre régulier.

Le salaire, un enjeu essentiel

Pourtant, derrière cette expertise pointue, une crise silencieuse. « *En termes financiers, en termes de salaire, on commence à se dissocier complètement du marché* », lâche-t-il. Le constat est clair : « *il y a quelques années, on avait énormément de chefs d'atelier avec brevet qui postulaient, qui attendaient ces places. Maintenant, on a des très jeunes mécaniciens qui arrivent parce que simplement, on paye pas assez par rapport au marché privé* ». Les garages privés offrent désormais des postes à responsabilité comparables — « *en termes de relation client, en termes de prise de décision, en termes d'expertise technique* » — mais mieux rémunérés. L'État perd ainsi l'expérience au profit de la jeunesse.

Autre enjeu : la formation continue. « *Je pense que ça serait pas mal d'avoir un petit peu plus de formation continue* ». La réalité ? « *On a certains collègues qui attendent des années et des années sans avoir un cours* ». Pourtant, le besoin est criant. La législation fédérales et ses directives évoluent à toute vitesse : « *avant, c'était tous les deux, trois ans. Maintenant, c'est quasiment tous les six mois* ».

Mobilisation : un syndicalisme naissant

Face aux restrictions budgétaires, une résignation désabusée : « *Ça fait deux ans qu'on nous dit que le budget, ça va pas, puis qu'on peut pas faire à cause du budget. Donc en fait, on voit pas vraiment la différence vu qu'on peut de toute façon pas faire les choses* ». Les grèves de fin d'année ? Le GEVA peinait déjà y participer. Non par désintérêt, mais parce que « *on n'avait pas encore adhéré avec vous* ». Mais l'espoir renaît : « *là, ça commence un petit peu à venir* ».

Enjeux

Les expert-es automobiles du GEVA incarnent un État technique exigeant, en première ligne pour la sécurité routière. Mais cette exigence se heurte à une réalité salariale qui les éloigne du marché, à des formations qui peinent à suivre l'évolution législative, à un budget qui paralyse toute initiative. Leur syndicalisation récente pourrait être le début d'une prise de parole collective. Reste à transformer la colère sourde en mobilisation durable.