



SEV N°3

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO

10 000 signatures rapidement !

Giorgio Tuti, président SEV



La récolte de signatures en faveur de l'initiative pour une 13e rente AVS vient de commencer. Je l'ai dit lors des assemblées de ce début d'année : c'est l'un des points les plus importants de 2020. Afin de réunir le plus rapidement possible les 100 000 signatures nécessaires, l'alliance a fixé des quotas pour chaque organisation. Nous nous sommes engagés à récolter 10 000 paraphes.

Vous avez donc un talon de signature encarté dans ce journal. Et pour ceux qui le lisent en ligne, il est possible de remplir le document sur un site dédié (voir en page 3) puis de l'imprimer et le signer. Il est primordial de signer et de faire signer toutes les personnes de votre entourage qui ont le droit de vote ! Je suis convaincu que nous atteindrons rapidement les 10 000 signatures ! Lorsqu'il s'agit de prévoyance vieillesse,

les membres du SEV se mobilisent et j'en ai eu la confirmation ces dernières semaines. J'ai rencontré des mécaniciens de locomotive, des agents de train, des agents de manœuvre, du personnel des ateliers et des bureaux, des chauffeurs de bus et des matelots, de même que des retraité-e-s. Toutes et tous se réjouissent de la récolte de signatures. Non pas qu'ils n'ont rien d'autre à faire, mais parce que cette initiative répond à un vrai besoin et qu'ils méritent une meilleure rente pour leur future retraite.

Les arguments en faveur de cette initiative ne manquent pas. Tout d'abord, il faut rappeler que les rentes AVS ne permettent pas d'en vivre et elles ne cessent de perdre de la valeur. Parallèlement, celles du 2e pilier baissent toujours plus rapidement. Et cela, alors que les cotisations versées au 2e pilier par les sa-

larié-e-s ont atteint un niveau record. D'après la Constitution fédérale, les objectifs sont clairs : les rentes de l'AVS et du deuxième pilier doivent permettre ensemble « le maintien du niveau de vie antérieur dans une mesure adéquate ». Mais la réalité est bien différente. La rente de celle ou celui qui prend sa retraite aujourd'hui ou demain est inférieure à celle touchée par les générations précédentes, ceci alors que les primes-maladie pèsent toujours plus lourd dans le budget des ménages.

Si cette initiative pour une 13e rente est primordiale pour toutes et tous les retraité-e-s, elle l'est encore davantage pour les femmes car leurs rentes du 2e pilier sont nettement plus basses que celles des hommes. Avec ce texte, on renforce le premier pilier qui est financé de manière solidaire et stable.

A vos stylos !

Bus et train

Les journées de branche VPT thématisent protection de la santé et numérisation

2 et 5

Jeunesse

Tisser des liens est important pour la Jeunesse SEV

4

Coronavirus

Au nom du «corona», les entreprises n'ont pas tous les droits !

7

Chômeurs âgés à prendre au sérieux

La commission de la sécurité sociale du Conseil des États (CSSS-E) veut couper drastiquement dans le modèle de rente-pont du Conseil national. Sa décision a pour effet de réduire de moitié le nombre de personnes qui pourraient en bénéficier. Les montants sont également revus à la baisse. En l'état, le projet n'est pas acceptable, selon l'Union syndicale suisse qui rappelle que « les problèmes rencontrés par les personnes en fin de carrière sur le marché du travail augmentent depuis des années, et il manque un filet de sécurité pour la période entre une perte d'emploi et l'âge de la retraite lorsqu'une réinsertion se révèle difficile. » Cet état de fait est largement reconnu, comme en témoigne la décision très claire du Conseil national, le 4 mars, sur l'introduction d'une rente-pont. Il revient au plénum du Conseil des États de retrouver le sens de la mesure. Il se prononce cette semaine.

Précarisation aux CFF

Le rapport de gestion 2019 des CFF (voir p. 7) nous éclaire sur les conséquences du programme de rationalisation Railfit. Si le nombre total du personnel est resté stable entre 2015 et 2019 en Équivalent Temps Plein (ETP), on constate toutefois une baisse de 700 ETP couverts par une CCT. Si ce type d'emploi est en baisse, on constate par contre une forte hausse sur la même période de 600 ETP occupés par des temporaires (catégorie appelée « location de personnel » par les CFF). Cette dernière catégorie de travailleurs plus précaires est donc en hausse de 21% depuis 2015 (+6,8% entre 2018 et 2019). Cela n'est pas sans conséquences sur les conditions de travail et de dangerosité aux ateliers et à la manœuvre notamment. Et ces chiffres ne tiennent pas compte de la sous-traitance notamment du personnel de la voie.



JOURNÉE VPT BUS

Une vie au volant, les défis du métier

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Le secteur des bus est l'un des plus dynamiques de la VPT. La présence en grand nombre et la participation active à la journée organisée traditionnellement dans les deux premiers mois de l'année en témoignent. Les chauffeurs ont beaucoup de choses à dire sur leurs conditions de travail et la protection de la santé. En effet, la profession de chauffeur de bus est difficile et, en fin de carrière, elle peut même devenir épuisante.

Les professionnels qui travaillent derrière un volant sont aussi des êtres humains, des femmes et des hommes qui se doivent d'être concentrés et attentifs pour contribuer au succès des transports publics. Ce secteur sera de plus en plus sollicité parce que les jeunes - et les moins jeunes - qui se battent pour le climat demandent que nous changions nos habitudes: moins de voitures privées sur la route, plus de transports publics efficaces et un réseau étendu. « Le personnel des transports publics et le SEV seront amenés à soutenir de manière bien visible la grève pour le climat le 15 mai prochain », a fait observer le président du SEV Giorgio Tuti, en ajoutant que les transports publics représentent une partie de la solution. « C'est pourquoi nous répondrons présent. Le sort de la planète est l'affaire de tous! ».

Ce métier de la conduite derrière son volant, que nos membres effectuent avec passion, est néanmoins réellement fatigant: les horaires irréguliers, l'augmentation de la productivité exigée par les entreprises, l'agressivité croissante de certains clients, la cohabitation toujours plus complexe avec les autres usagers de la route, piétons, cyclistes, automobilistes, motocyclistes... Bien sûr, celles et ceux qui ont choisi ce métier savaient à quoi s'attendre. Cependant, les conditions de travail ne sont pas immuables et il incombe aux syndicats de négocier des CCT permettant une vie digne et tenant compte de la protection de la santé. Le fascicule distribué le 19 février à Olten décrit les conséquences avérées sur la santé: maux de dos, problèmes liés au stress, problèmes de digestion. Et n'oublions pas toute la question de la conciliation entre un travail à horaires irréguliers et la vie de famille. Le vice-président du SEV Christian Fankhauser a expliqué que « c'est pour cela que la profession perd de son attrait: les chauffeurs deviennent de plus en plus âgés et les entreprises peinent à rajeunir leurs effectifs. Parmi nos objectifs, on trouve donc l'introduction de modèles de re-



Le Comité Bus au grand complet.

traite anticipée dans les ETC. » Une revendication exprimée à voix haute par les participants.

Avant de passer au thème des Facilités de voyage pour le personnel (FVP), le vice-président s'est tourné vers Peter Bernet et l'a nommé en italien « il capo dei capi ». Et de poursuivre: « il me semble quasiment impossible que ce soit la dernière fois aujourd'hui que je te vois à la journée des bus! » Peter a dédié sa vie au SEV et les personnes présentes l'ont remercié par un généreux applaudissement.

Il sera nécessaire d'investir également notre énergie pour défendre les FVP: « Ils sont votre droit et non pas votre privilège. C'est pourquoi nous devons nous mobiliser à fond! » a exhorté Christian Fankhauser tout en rappelant l'importance de la pétition (sur www.sev-online.ch).

Mobilisation, c'est le mot qui revient dans les bouches du président SEV Giorgio Tuti et du président central VPT Gilbert D'Alessandro. Tous deux ont évoqué le lancement de la manifestation nationale de l'USS le 19 septembre prochain à Berne, affirmant que « pour nous faire entendre, nous devons être nombreux ».

Le prochain défi évoqué: le recrutement. « Au vu des chiffres de la VPT annoncés par le responsable du dossier René Schnegg, nous devons passer à l'offensive. Seul un taux de syndicalisation élevé nous donnera la force contractuelle nécessaire pour négocier de bonnes conditions de travail et faire passer nos revendications », a poursuivi Christian Fankhauser. « Si nous représentons un grand nombre de travailleuses et de travailleurs, notre voix sera mieux entendue ».

Cela a été le cas pour Via Sicura. Peter Bernet a rappelé que c'est « grâce à une pétition lancée par la VPT Sottoceneri que nous avons pu atteindre les Chambres fédérales, avec l'aide de notre collègue Edith Graf-Litscher. Nous avons réussi à changer une loi et à supprimer la double peine pour les chauffeurs professionnels! Un bel exemple de succès syndical et un fantastique argument de recrutement! » Un succès parti de la base, développé par les professionnels (avec l'appui de la vice-présidente Barbara Spalinger pour les aspects juridiques), puis mené à terme politiquement. C'est un travail d'équipe bien équilibré qui montre l'importance des ressources du SEV.



« Nous avons réussi à ajuster la mesure de Via Sicura en ce qui concerne la double peine. Cela a été possible grâce à la mobilisation du SEV et aux liens établis entre les instances politiques et le monde syndical. »

EDITH GRAF-LITSCHER
Secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale



« C'est ma dernière journée VPT Bus. Et même si pour Christian Fankhauser cela ne semble pas concevable, c'est la réalité. Mais le syndicat fera toujours partie de mon histoire. »

PETER BERNET
Vice-président VPT



« Merci pour votre confiance. Cette élection me remplit de joie. Je tâcherai d'apporter la voix du Tessin et ma propre expérience. Les défis ne manquent pas pour toutes celles et ceux qui exercent notre métier. »

LUCA MADONNA
Nouveau membre du comité Bus VPT

PRÉVOYANCE VIEILLESSE

Une 13e rente AVS pour vivre mieux

Vivian Bologna avec USS

L'Union syndicale suisse vient de lancer l'initiative pour une 13e rente AVS. Voici quelques excellentes raisons de signer le texte ou de le faire signer.

Toute personne mérite une bonne rente après une vie de travail. Or, en réalité, on en est bien loin: la rente AVS maximale s'élève à 2370 francs. La moitié des personnes parties à la retraite en 2017 doivent s'en sortir avec 1777 francs ou moins de rente AVS mensuelle. Ce revenu est certes souvent complété par une rente du 2e pilier, mais une partie importante de la population en est toujours exclue ou ne touche que des prestations minimales de sa caisse de pensions. En 2017, la rente médiane du 2e pilier était de 1838 francs.

Un gros plus pour les femmes

Les femmes sont particulièrement mal loties en matière de rentes. Un tiers des femmes ne reçoit pas de prestations du 2e pilier. Lorsqu'elles ont une caisse de pensions,

leur rente du 2e pilier est en moyenne la moitié de celle des hommes, car leur parcours de vie est marqué par des coupures professionnelles, du travail à temps partiel et des salaires plus bas. Dans l'AVS par contre, les rentes atteignent des niveaux semblables pour les hommes et les femmes, notamment parce que l'AVS prend en compte comme un travail la garde des enfants et l'assistance apportée à des proches, et que cela entraîne de meilleures rentes.

Baisse du pouvoir d'achat

La dernière hausse substantielle des rentes AVS a eu lieu il y a près de 50 ans. Depuis, elles ont été partiellement adaptées au coût de la vie, comme le prévoit la loi. Mais les salaires augmentent plus vite que les rentes AVS, ce qui fait que l'écart se creuse toujours davantage. De plus, les primes-maladie englobent une part toujours plus importante de la rente AVS et il reste chaque année un peu moins pour vivre. Sans compter les autres frais de santé: franchise, quote-part et fac-

tures dentaires pèsent, elles aussi, lourd sur le budget des retraité-e-s. Près d'une personne sur 10 a besoin des prestations complémentaires.

Les rentes du 2e pilier n'arrêtent pas de baisser

Depuis environ dix ans, les rentes des caisses de pensions s'effondrent littéralement. Dès 2005, elles ont subi une baisse réelle de 8% en moyenne, et cette diminution s'accroît. Les salarié-e-s n'ont jamais versé autant de cotisations à leur caisse de pensions. Et pourtant, les personnes qui partent aujourd'hui ou demain à la retraite touchent moins de rente que celles et ceux qui les ont précédés. Individuellement aussi, chacun et chacune peut s'en rendre compte: de plus en plus d'assuré-e-s constatent qu'ils cotisent davantage dans le 2e pilier pour toucher, au bout du compte, moins de rente.

Les alternatives non solidaires

Les scénarios catastrophes concernant l'AVS agités par les banques et les assurances sont assez faciles à décoder: la seule solution selon

elles, se trouve dans les démarches individuelles. Elles veulent vendre le plus possible de produits du 3e pilier, car elles y gagnent de l'argent. Dans le 3e pilier, chacun est livré à lui-même, chaque personne doit payer la totalité des cotisations. Et contribue par la même occasion aux bénéfices des banques. Le 3e pilier est avant tout un instrument d'optimisation fiscale. Pourtant seul un tiers des titulaires de compte de prévoyance 3a, soit 13% de l'ensemble des contribuables, peuvent se permettre d'y verser le montant maximum déductible de 6826 francs. Les personnes avec des revenus bas ou moyens n'ont pas les moyens de verser grand-chose sur un compte de 3e pilier, car elles ont besoin de leur argent pour vivre. Selon la situation professionnelle et familiale, la 13e rente AVS coûte de cinq à dix fois moins qu'une rente correspondante dans le 3e pilier. Renforcer l'AVS ne bénéficie donc pas seulement aux retraité-e-s, mais aussi, et surtout, aux personnes qui travaillent encore: elles auront plus d'argent pour vivre puisqu'elles de-

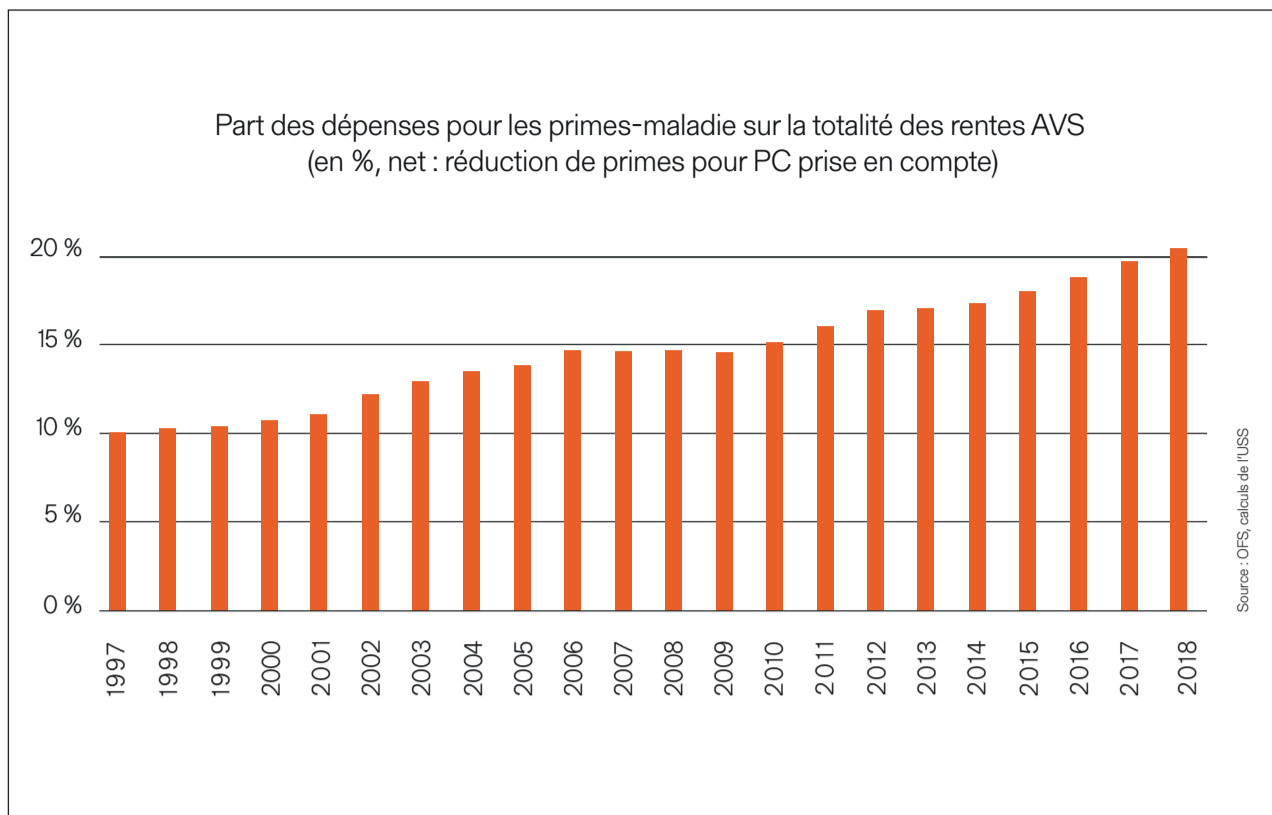
vront moins épargner pour la retraite.

Quelques exemples

Le salaire médian suisse en 2016 était de d'environ 6500 francs soit une rente AVS moyenne de 2256 fr. par mois. Une 13e rente constitue donc une hausse de 188 fr.

Selon les dernières données disponibles, la 13e rente AVS coûtera près de 2,7 milliards de francs (après contribution fédérale). Pour la financer, il faudra soit augmenter les cotisations d'environ 0,35 point de pourcentage (part employé-e-s), soit mettre à contribution une partie des bénéfices de la Banque nationale suisse (BNS). Néanmoins, même d'un point de vue financier, le renforcement de l'AVS reste la meilleure réponse, car ce n'est qu'avec elle que la majorité de la population touchera plus de rentes par rapport aux montants versés.

Pour signer en ligne
<https://sev.AVSx13.ch>



+

-

La pétition «**Touchez pas aux FVP**» que le SEV a lancée début février connaît un succès fulgurant. Vous êtes déjà **plus de 16 000** à l'avoir signée! Le délai de signature est prolongé de quelques semaines. Signez-la encore en la téléchargeant sur notre site et renvoyez-la d'ici fin mars à l'adresse mentionnée. Envoyons un signal fort avec un nombre maximum de signatures.

Pétition à télécharger sur sev-online.ch

Fin février, BLS a communiqué qu'elle et sa filiale Busland ont perçu pour 43,6 millions de francs de subventions en trop pour leurs prestations en trafic régional de voyageurs entre 2011 et 2018. Quant aux CFF, ils ont obtenu 7,4 millions de trop entre 2012 et 2019 en raison de recettes mal distribuées. Selon l'OFT, ces cas ont été mis en lumière grâce à la surveillance accrue des commanditaires suite à l'affaire CarPostal. Récemment, les transports publics lucernois ont été épinglés pour avoir encaissé 16 millions de trop entre 2010 et 2017.



GIORGIO TUTI répond

Non à l'initiative de limitation

? Pourquoi le SEV s'engage-t-il contre l'initiative de limitation soumise au peuple le 17 mai ?

Le SEV avec l'USS est entré en campagne contre l'initiative dite de limitation soumise au vote le 17 mai. Plusieurs raisons justifient un non à ce texte. Je me concentre aujourd'hui sur un élément crucial. Au SEV, nous défendons un principe fondamental valable dans le monde du travail en général et donc dans les transports: le travail effectué en Suisse donne droit à un salaire suisse que le travail soit réalisé par un étranger ou un Suisse, dans une entreprise suisse ou étrangère: tel est l'objectif central des mesures d'accompagnement.

Pour le faire respecter et lutter contre les abus, il faut cependant des mécanismes efficaces de mise en œuvre, de contrôle et de sanctions. C'est ce que les

syndicats ont exigé et obtenu avec succès. En conséquence, aujourd'hui, la Suisse a le système de protection des salaires le plus développé d'Europe! Grâce aux CCT, aux contrats-types, et à la bonne collaboration entre partenaires sociaux et avec les autorités compétentes, ce système fonctionne et s'adapte aux changements dans le monde du travail. Une acceptation de l'initiative de résiliation aurait pour conséquence un affaiblissement des mesures d'accompagnement et mettrait en danger les processus éprouvés en place. C'est d'ailleurs l'intention explicite des initiants. Les gens qui travaillent en verraient immédiatement les conséquences sur leurs fiches de paie.

Tu veux poser une question à Giorgio Tuti ou à un autre membre de la direction SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch



Vivian Bologna



LDD



LDD

WEEK-END LUGE DE LA JEUNESSE SEV

Tisser du lien avant tout!



Vivian Bologna



D'autres photos sur notre site web sev-online.ch

Plus de 40 jeunes du SEV, des Autrichiens de Vida et des Allemands de EVG se sont retrouvés sur le Rigi du 21 au 23 février pour un week-end de luge.

La neige ayant refusé de se pointer, les jeunes ont fait contre mauvaise fortune bon cœur en profitant de se balader, de se baigner, de jouer à des jeux de société ou de danser. Quelle que soit l'activité, le principal est ailleurs puisqu'il s'agit de tisser des liens.



Vivian Bologna



Vivian Bologna



Vivian Bologna



JOURNÉE DE BRANCHE VPT RAIL & TOURISME

Le personnel a besoin de soutien concernant la numérisation

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

70 syndicalistes de milice provenant de toutes les grandes entreprises ferroviaires et de nombreuses plus petites se sont rendus le 3 mars à Olten pour prendre part à la Journée annuelle de la branche Rail & Tourisme de la sous-fédération VPT. Le thème principal était la numérisation mais il a aussi été question de la mobilisation au SEV en 2020 – par exemple pour les facilités de voyage pour le personnel (FVP) – le recrutement des membres et la commission jeunesse SEV.

«Septante participant-e-s, c'est phénoménal!», s'est exclamé le président central VPT Gilbert D'Alessandro à l'attention des collègues du comité de la branche qui ont organisé la journée. Le nouveau comité de la branche a été élu pour les années 2021-2024 (voir photo).

Le Coronavirus s'est invité de lui-même dans les discussions. «Qui aurait pu croire il y a encore deux semaines qu'en raison de ce virus tant de manifestations doivent être annulées», a dit Laurent Juillerat, coorganisateur. «Beaucoup d'entre vous vivez avec un risque particulier de contamination: le personnel d'accompagnement des trains et des guichets, les collaborateurs de la restauration ferroviaire, etc. Mais finalement, tous sont concernés et les conséquences de l'épidémie ne sont pas prévisibles.» Christian Fankhauser, vice-président SEV, d'ajouter: «Comme les politiciens, j'ai de la peine à vivre l'interdiction de donner la main lors de salutations, cela est très inhabituel pour nous aussi.»

Touchez pas aux FVP

Christian Fankhauser en a appelé à continuer de récolter des signatures en faveur de la pétition SEV qui défend les FVP pour éviter une autre détérioration des facilités de voyage pour le personnel. «L'Office fédéral des transports ne vise apparemment qu'à une plus grande «transparence» et l'Union des transports publics réaffirme qu'elle doit agir. Ce petit jeu est inacceptable!» Le président SEV Giorgio Tuti voit dans l'attaque contre les FVP un non respect de la parole donnée. «L'introduction des FVP dans les années 90 se basait sur l'accord suivant: le personnel des transports renonce à plus de salaire mais reçoit en contrepartie un libre accès au réseau des TP jusqu'à la fin de sa vie. Moins de salaire signifie moins de rente. C'est la raison pour laquelle les FVP sont aussi partie intégrantes de la rente des retraité-e-s et ne peuvent pas être purement et simplement supprimées!» La pétition connaît d'ailleurs un franc succès (page 3.)

La numérisation doit servir à tous

«Ce que la numérisation et la robotisation vont nous apporter à tous, aujourd'hui nous ne le savons pas. Ce qui est certain, c'est qu'il est impossible d'arrêter le progrès technique. Mais il faut faire en sorte qu'il serve l'être humain et pas qu'il le desserve», a dit Christian Fankhauser en introduisant le thème de la journée. Par exemple, des IC fantômes longs de 400 mètres sans personnel accompagnant ni mécaniciens de locomotive seront sûrement réalisables, mais pour de nombreux voyageurs ce sera l'horreur. Dans les bus navettes sans conducteur, il y a pour le moment encore des



Comité de la branche Rail & Tourisme (depuis la gauche): Laurent Juillerat* (TRN-Rail), Bellinda Bärtsch* (RhB), Eleonora Wüthrich* (devant, services ferroviaires), Cataldo Anzalone* (derrière, FLP), Willi Steiner (MGB), Nicola Capoferri* (derrière, FLP), Christoph Locher* (SOB), Heinrich Disch (MOB). * = siège aussi au comité central VPT, Nicola Capoferri comme membre suppléant.

«grooms» – comme à l'époque dans les ascenseurs – qui, en cas d'urgence, peuvent intervenir comme copilote, faute de quoi un grand nombre de personnes ne voudrait pas s'y aventurer. «Les gares fantômes», tout comme «les supermarchés fantômes», ne sont pas non plus appréciés car lorsque du personnel est présent, on se sent plus en sécurité. La communication de personne à personne reste très appréciée. Même Ikea veut maintenant ouvrir des magasins dans des gares alors que les entreprises ferroviaires continuent à fermer des guichets... Mais elles semblent quand même petit à petit remarquer que pour bien des gens un conseil personnel est nécessaire et reste

important même si, entretemps, plus de la moitié des billets sont vendus par des canaux électroniques aux CFF. L'ex-régie mise à nouveau plus souvent sur la voix humaine plutôt que synthétique pour les annonces dans les trains.

Bref, afin que les transports publics restent attractifs, on continuera à avoir besoin de collaborateurs. Mais les profils professionnels se modifient, des tâches sont supprimées comme par ex. le pénible attelage des véhicules fait à la main. Et de nouvelles tâches apparaissent qui demandent de nouvelles capacités, comme la manutention des outils numériques. Les principales revendications des syndicats sont:

Manque de personnel et recrutement de membres

Ces cinq à huit prochaines années, de nombreuses entreprises ferroviaires verront près d'un tiers de leurs collaborateurs et collaboratrices prendre leur retraite. Afin de résoudre ce problème démographique, les entreprises devront dans un bref délai engager beaucoup de collaborateurs. «Elles ne le pourront que si leurs conditions d'engagement et de travail ainsi que les emplois sont attractifs, souligne Christian Fankhauser. Concrètement, cela veut dire de meilleurs salaires, surtout pour les collaborateurs travaillant en équipes avec travail le dimanche et la nuit, une meilleure qualité de vie grâce à des tours de service plus courts, des journées de travail plus compactes, cinq jours de travail par semaine, etc.»

Le SEV doit recruter beaucoup de nouveaux membres pour empêcher que son degré d'organisation ne diminue. Il sera sinon difficile de maintenir, voire d'améliorer la qualité des CCT. Tous

les membres sont appelés à recruter des collègues de travail. Et les sections à recruter avec toutes sortes d'actions avec le soutien des professionnels du SEV et des sous-fédérations.

La VPT soutient les actions de ses sections aussi en 2020 avec une contribution allant de 75 à 1000 francs au maximum, calculée d'après la formule «Nombre de membres de la section au 1.1.2020 x 2 francs», comme l'a déclaré René Schnegg, responsable du recrutement VPT.

Pour recevoir le montant, l'action doit être annoncée au préalable à l'adresse info@vpt-online.ch. «En 2019, la VPT a recruté 542 nouveaux membres et ainsi légèrement augmenté le nombre de membres actifs», s'est réjoui René Schnegg. «Mais comme le nombre de retraités a diminué, le nombre global de membres a reculé de 62 pour s'établir à 10 146. Chacune des 60 sections VPT a recruté au moins un membre en 2019, en 2020 il en faudra au moins trois!»

- Contrat social pour toutes les entreprises comme pour les CFF: personne ne doit être congédié à cause de la numérisation!

- Une solution de branche pour la formation continue.

- Les gains de productivité doivent être répercutés sur le personnel.

Pour le président central VPT Gilbert D'Alessandro, l'Etat doit, avec des prescriptions aux entreprises, veiller à ce que ces dernières remplissent ces revendications. Le droit de ne pas être joignable durant les loisirs a aussi été mentionné.

Manque de soutien

Les participant-e-s à la journée devaient répondre aux trois questions suivantes en collant des points à un tableau d'affichage:

- «**Ta place de travail a certainement déjà subi des modifications dues à la digitalisation. Comment ressens-tu ce changement ?**» – Trois quarts ont répondu «positif et négatif», un quart «positif» et un collègue «négatif» (parce que mon entreprise n'a pas encore passé au numérique, a-t-il expliqué.)

- «**Est-ce que tu crois que ton poste de travail existera encore dans les cinq années à venir et que tu seras capable d'assumer ce travail ?**» – Sept huitièmes ont répondu «oui», un huitième «peut-être» et un seul «non».

- «**Est-ce que ton employeur te soutient pour apprendre les nouvelles normes de la digitalisation ?**» – 40% ont répondu «partiellement», 20% «oui» et 20% «non». Comme exemple, un collègue a dit que son entreprise ne met ni Smartphones, ni tablettes à disposition des vendeuses et vendeurs de voyages mais qu'elle attend de leur part qu'ils aient un portable et connaissent toutes les applications nécessaires pour pouvoir conseiller la clientèle...

En résumé, pour Christian Fankhauser, «les employeurs doivent mieux soutenir leurs collaborateurs afin qu'ils soient en mesure de maîtriser la numérisation, ceci surtout via la formation continue. Il y a beaucoup à faire, il faut nous y mettre!»

Commission de jeunesse

La secrétaire syndicale SEV Xenja Widmer a présenté la commission de jeunesse SEV. Cette dernière compte actuellement 25 membres dont un de la VPT. Le but serait d'en avoir au moins deux par sous-fédération. Les personnes intéressées peuvent s'annoncer à jugend@sev-online.ch. L'objectif principal de la Jeunesse est de recruter et de mettre en réseau les jeunes membres. Comme l'a rappelé Xenja Widmer, «les membres actifs de la Jeunesse deviendront des membres de sections actifs».

En 2020, la Jeunesse va organiser 5 activités de loisirs et 6 séances avec à chaque fois, l'après-midi, une partie dédiée à la formation. Programme sous www.sev-young.ch. La Co-Jeunes veut aussi, entre autres, visiter la moitié de tous les «Junior Business Teams» des TP et gagner sur Instagram ([instagram.com/sevyoung](https://www.instagram.com/sevyoung)) au moins 500 Followers. Facebook: [facebook.com/sev.jugend](https://www.facebook.com/sev.jugend).

Depuis 1991, tous les employé-e-s et apprenti-e-s de moins de 30 ans ont droit à cinq jours de congé formation pour travail bénévole dans des activités de jeunesse (article 329e CO). Ce congé doit être demandé deux mois à l'avance au moyen d'un formulaire à télécharger sous www.sev-young.ch.

ANGLE DROIT

FVP et impôts: Max s'en sort bien


Service d'assistance judiciaire du SEV

Max est collaborateur d'une entreprise ferroviaire. Il reçoit de son employeur un AG FVP, qu'il utilise en particulier pour ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail. Mais vu ses horaires irréguliers, il doit très souvent prendre sa voiture, pour partir tôt le matin ou rentrer tard dans la nuit. Il déduit donc les frais d'utilisation de son véhicule privé dans sa déclaration fiscale, malgré la possession d'un AG FVP. Et il mentionne aussi un

montant forfaitaire pour l'utilisation de son vélo, sur une partie du trajet entrant en considération, lorsqu'il prend le train.

L'automne passé, Max a eu une très mauvaise surprise en recevant sa taxation fiscale définitive pour l'année 2017. Le fisc cantonal accepte ses déductions au titre de frais de transports domicile-lieu de travail en voiture et en vélo. Mais en contrepartie, il prend en compte une part de 30% du prix de l'AG commercial (5340 francs) en tant que revenu (à savoir 1602 francs), mais en plus il y ajoute un montant de 1181 francs pour l'utilisation de l'AG pour les trajets professionnels au titre de «revenu/prestation appréciable en argent».

Max fait donc opposition à cette taxation 2017 et demande la protection juridique SEV. Nous lui conseillons dans un premier temps d'attendre la décision de l'autorité fiscale de première instance. Celle-ci lui donne partiellement raison, en ce sens que le montant de 1181 francs pris en compte initialement est réduit à 112 francs ! Ceci sur la base du calcul suivant :

La valeur marchande de l'AG FVP est prise en compte, respectivement la moitié de celle-ci, vu que seuls 50% des trajets pendulaires peuvent être effectués en transports publics, à cause des horaires irréguliers. Il en résulte une valeur de base de 2670 francs. S'y ajoutent tou-

tes les autres dépenses dues aux déplacements professionnels, par exemple les kilomètres en voiture, en moto ou à vélo. On parvient à un total des frais de déplacements. Ce montant peut être plafonné selon les barèmes cantonaux (en l'occurrence 7000 francs). Cela donne au final un montant imposable restant de... 112 francs, calculé comme suit :

Valeur de base pour 50% des trajets pendulaires	CHF 2670.00
Coûts utilisation de la voiture (pour 50% des trajets)	CHF 3742.00
Forfait utilisation vélo	CHF 700.00
Total	CHF 7112.00
- Montant total pris en compte	CHF 7000.00
Reste à déclarer comme revenu	CHF 112.00

Pourquoi est-ce si compliqué ?

L'autorité fiscale justifie cette méthode de calcul par le fait qu'elle garantit une égalité de traitement entre les contribuables ayant un AG et ceux qui ont une voiture de service. Ces derniers doivent calculer 70 centimes par kilomètre effectué dans le véhicule mis à disposition par leur employeur, au titre de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. Cette prestation « en nature » est ainsi prise en compte. Ensuite, ils en déduisent le montant forfaitaire et ce qui reste doit être déclaré comme revenu imposable.

En accord avec Max, le team de protection juridique SEV est parvenu à la conclusion que cette méthode était acceptable et n'a donc pas porté le litige devant le Tribunal administratif compétent.

Règlementation FAIF dès le 1er janvier 2016

Dans le cadre du projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF », un nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire a été créé en 2014 pour remplacer le fonds FTP qui était limité dans le temps. Depuis le 1er janvier 2016, la nouvelle loi fédérale est entrée en vigueur, qui a notamment pour effets de limiter, pour l'impôt fédéral direct, la déduction fiscale pour pendulaires et de changer les règles de l'imposition des AG FVP.

Dans tous les cantons, les frais de déplacement sur le chemin du travail peuvent faire l'objet d'une déduction fiscale jusqu'à un montant maximum. En ce qui concerne l'impôt fédéral direct, cette déduction est limitée à 3000 francs. Et pour les impôts cantonaux, il peut y avoir des différences : par exemple dans le canton d'Argovie, depuis 2017, la déduction est de 7000 francs, dans le canton de Berne elle est de 6700 francs et dans le canton de Soleure, il n'y a pas de limite (informations non-garanties).

La Conférence suisse des impôts CSI a publié

en 2016 une recommandation pratique concernant les « Prestations salariales accessoires du personnel des entreprises affiliées à l'UTP (Union des transports publics) ». Depuis cette date, plus aucune distinction n'est faite entre les collaboratrices et collaborateurs qui reçoivent un AG FVP pour des raisons professionnelles (non-imposable selon l'ancienne règle des 40 jours avec voyages de service par année) et celles et ceux qui en bénéficient du simple fait qu'ils sont membres du personnel. L'AG FVP doit donc dans tous les cas figurer dans la déclaration d'impôt, et le montant imposable est calculé en tenant compte des déductions liées aux frais de déplacement jusqu'au lieu de travail.

Comment l'AG FVP doit-il être déclaré ?

Le personnel possédant un AG FVP doit déclarer une part privée forfaitaire de 30% du prix de détail en tant que prestation salariale accessoire imposable. En cas d'octroi d'un AG FVP contre paiement d'un supplément, la part privée est ré-

duite d'autant. Une part privée négative n'est cependant pas admise.

Des frais de déplacements pour les trajets jusqu'au lieu de travail effectués en transports publics ne peuvent plus être portés en déduction sur la déclaration fiscale. Par contre, la mention « service irrégulier sans liaison de transports publics » figure au chiffre 15 du certificat de salaire du personnel qui travaille en horaires irréguliers et qui doit de ce fait se déplacer en voiture privée pour se rendre au travail. Aux CFF cette mention concerne le personnel ayant touché plus de 720 francs par année d'indemnités pour travail de nuit. Les frais de déplacements en voiture privée peuvent être déduits du revenu imposable sans autre justificatif pour la moitié des jours de travail. Une déduction plus importante doit pouvoir être prouvée.

Des informations concernant l'imposition des AG FVP pour les membres de la famille peuvent être trouvées sur l'intranet CFF ou auprès des services du personnel des Compagnies privées.

SANTÉ

Une hotline pour l'amiante

Françoise Gehring Dès le 16 mars, une hotline sera à disposition des travailleurs et travailleuses des Officine, de leurs familles ou du personnel externe qui a pu être en contact avec l'amiante. Cette hotline sera opérationnelle au moins trois mois. C'est le résultat principal du groupe de travail qui a été mis sur pied dès l'automne dernier pour traiter de manière constructive de ce dossier. Un groupe de travail appelé de leurs vœux par les syndicats SEV, UNIA, transfair et par la Commission du personnel des Officine.

«Il est clair que ce modèle de hotline doit être exporté au reste du pays, en particulier dans les autres ateliers industriels des CFF, qui ont connu la même problématique, ont souligné Françoise Gehring du SEV et Matteo Pronzini d'UNIA devant les médias. Les CFF ont créé cette hotline au Tessin et ce serait dommage de ne pas la prendre en exemple, vu qu'il s'agit d'une contribution concrète dans le domaine de la protection de la santé.»

Il reste à renforcer toute la partie concernant la formation et l'information. Ivan Cozzaglio, président de la CoPe des Officine, rappelle aussi qu'il a été demandé aux CFF de fournir une liste de toutes les composantes contenant des de l'amiante ou autre substance nocive pour la santé, car, faut-il le rappeler, la protection de la santé au travail est du devoir de l'employeur.

HELVETIA

Quelle assurance avoir en cas de déménagement ?

Nous déménageons dans quelques semaines. Quels sont les dommages assurés et qu'en est-il des assurances ?

Ces prochaines semaines, de nombreux ménages vont remplir des cartons, nettoyer à fond leur logement avant d'emménager dans un nouveau logis. Il faut penser à tellement de choses quand on déménage que l'on oublie souvent les assurances.

Mais il suffit d'un moment d'inattention pour qu'un vase précieux se brise en morceaux, un meuble soit endommagé ou une personne blessée. Si vous avez des amis qui vous aident à déménager, il peut arriver que leur assurance responsabilité civile ne couvre pas les dommages qu'ils causent du fait qu'il s'agit d'un service rendu. Et, en admettant qu'elle paie, elle ne le fait qu'à la valeur actuelle de l'objet endommagé.

En revanche, si vous avez souscrit, en plus de votre assurance inventaire du ménage, une couverture «all risks» ou éventuellement une assurance déménagement, les dommages causés à vos biens seront indemnisés à la valeur à neuf. Si une des personnes qui vous aident à un accident, l'assurance-accidents de

son employeur est responsable, pour autant que la personne en question exerce une activité lucrative plus de huit heures par semaine. Toutefois, si ces personnes effectuent le déménagement contre rémunération, vous devez vérifier si une assurance-accidents ne devrait pas être conclue.

En règle générale, les entreprises de déménagement ont une assurance responsabilité civile professionnelle. Cependant, le mandat doit décrire clairement l'étendue et les prestations de l'entreprise. En outre, il est conseillé de photographier au préalable les meubles et les appareils électroniques domestiques afin de pouvoir prouver plus tard les dommages causés lors du déménagement. Un rapport de travail ne doit être signé que si les dommages subis y sont consignés.

Pendant le déménagement, vos biens resteront assurés aux deux endroits pendant un certain temps. Mais le déménagement à la nouvelle adresse offre l'occasion de mettre à jour ses affaires d'assurance. Par exemple, si de nouveaux achats sont effectués, comme un nouveau mobilier, la somme assurée peut

ne plus suffire. En cas de sinistre, la compagnie d'assurance peut réduire ses prestations en conséquence.

Après un déménagement, la compagnie d'assurance examine votre nouveau lieu d'habitation. En fonction de la structure du bâtiment et de son emplacement, la prime peut augmenter ou diminuer légèrement. Suivant la région, les primes de la caisse-maladie peuvent également changer. Si vous emménagez avec un ou une partenaire, vous pouvez regrouper les polices d'assurance et économiser ainsi sur les primes. Votre conseiller Helvetia vous aidera à trouver la couverture d'assurance la mieux adaptée. Les membres de la SEV bénéficient de conditions préférentielles comme un doublement de la couverture «tous risques» dans l'assurance ménage, au même prix. Plus d'informations sur: www.helvetia.ch/sev

En partenariat avec

helvetia 

Votre assureur suisse

MESURES SUITE AU COVID-19

Vos droits face au Coronavirus

Yves Sancey

La propagation du Coronavirus (Covid-19) risque d'entraîner des restrictions dans la vie quotidienne et au travail. Quelles sont les conséquences pour les salarié-e-s ? Réponses à quelques interrogations sur la gestion du temps de travail.

Si les conséquences du Coronavirus sur les personnes et l'économie devaient s'accroître et se prolonger, les entreprises pourraient être tentées de reporter sur le personnel les conséquences du ralentissement de leurs affaires en lui demandant de travailler moins en compensant ses heures sup, en récupérant le solde du temps variable ou en prenant un congé non payé.

D'autres entreprises pourraient être tentées au contraire de faire travailler davantage leur

Personnel de l'aviation très touché

En raison d'une chute massive des réservations, l'industrie du transport aérien est déjà énormément touchée par les conséquences du coronavirus. Le SEV-GATA, un des partenaires sociaux de Swissport et de Swiss, se félicite en principe de l'octroi facilité du chômage partiel. « Mais il faut en même temps veiller à ce que des mesures alternatives soient examinées et que les employés ne subissent aucune perte de salaire en raison du chômage partiel », déclare le président de SEV-GATA, Philipp Hadorn, qui, en tant que secrétaire syndical, dirige l'équipe de SEV aviation.

personnel valide si leurs collègues tombaient malades en nombre. Examinons les droits des salarié-e-s dans ces deux scénarios.

Baisser le temps de travail ?

Le développement du Coronavirus a de forts impacts sur certains secteurs économiques. Des entreprises en lien avec le transport international de marchandises par exemple, comme BLS Cargo ou CFF Cargo International, ou des activités touristiques (avion, train ou bateau), connaissent ou vont connaître un fort ralentissement de leurs activités. Ces entreprises pourraient être tentées de reporter la baisse de leurs activités sur les employés en les contraignant à travailler moins.

• En cas de pandémie, les entreprises peuvent-elles ordonner à leurs employés de compenser les heures supplémentaires ?

« Non », dit le SECO en s'appuyant sur l'article 321c al. 2, CO, « un employeur ne peut en principe pas contraindre un travailleur à compenser des heures supplémentaires par du temps libre. La compensation des heures supplémentaires par du temps libre requiert l'accord de l'employeur et du travailleur. Tous deux doivent s'entendre sur le principe de la compensation, sur le moment où elle a lieu et sur sa durée. L'employeur doit apporter la preuve de l'accord du travailleur. »

Il en va de même avec la récupération du solde du temps variable qui nécessite, lorsque les jours de compensation sont isolés, l'accord de l'employé. Nous vous conseillons de conserver les planifications d'aujourd'hui, ceci afin de pouvoir appuyer si nécessaire la demeure de l'employeur en fin de période de décompte.

• Un employeur peut-il obliger les employés à prendre des vacances avec un (très) court préavis ?

Non. Selon l'Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) à son article 26 al. 8, les vacances sont fixées dans la répartition annuelle et ne peuvent donc pas être modifiées ou déplacées sans l'accord du personnel. Fin février, Swiss avait indiqué vérifier les possibilités à court terme pour réduire le temps de travail du personnel de cabine telles que les congés non payés et le travail à temps partiel. Le personnel au sol fait aussi face à de telles mesures.

• En cas de pandémie, l'entreprise peut-elle ordonner à ses employés de prendre un congé non payé ?

« Non » répond également le SECO. « Il n'est pas admis de contraindre le travailleur à prendre un congé non payé. L'employeur qui n'a pas ou pas suffisamment de travail à fournir au travailleur est en demeure et est tenu de continuer à verser le salaire au travailleur. » Il est bon de rappeler ici que selon l'article 324 CO, c'est bien l'employeur qui supporte le risque d'exploitation et le risque commercial. Et pas le travailleur.

Augmenter le temps de travail ?

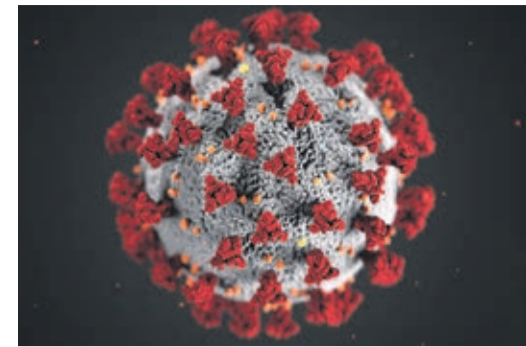
Un deuxième cas de figure pourrait apparaître dans les entreprises où une partie des employés seraient touchés par le virus. Avec une partie de leur personnel absent pour cause de maladie ou de quarantaine, la tentation pourrait être grande pour les entreprises de faire travailler davantage les employés valides restants.

• L'employeur peut-il nous obliger à faire des heures sup en cas de pandémie ?

Oui, « selon les circonstances » dit le SECO. « En vertu de l'art. 321c, al. 1, CO, l'employé peut être tenu d'exécuter des heures de travail plus nombreuses que ne le prévoit le contrat si les circonstances le justifient. Si la pandémie entraîne une perte considérable de main d'œuvre, le fait que les travailleurs effectuent des heures supplémentaires est justifié. Il convient toutefois de prendre en considération les obligations familiales des travailleurs concernés. »

• En cas de pénurie de personnel en bonne santé suite au coronavirus, l'entreprise pourrait-elle réduire la durée des tours de repos pour pallier aux absences ?

Pour nos collègues soumis à la Loi sur la durée du travail (LDT), l'article 18 de son ordonnance (OLDT) autorise des exceptions et permet de réduire le tour de repos jusqu'à neuf heures, au lieu de 12, en cas de manque de personnel par suite de maladie. Mais, pour cela, précise



Représentation 3D du coronavirus. Au nom du corona, les entreprises n'ont pas tous les droits.

l'OLDT, il faut une « convention avec les employés participants ou leurs représentants ». En cas de manque de personnel par suite de maladie, l'entreprise pourrait aussi exceptionnellement prolonger la durée du tour de service jusqu'à 15 heures en se basant sur l'article 15 al. 3 de l'OLDT, moyennant convention avec les travailleurs ou leurs représentants. Si la durée maximale de travail est fixée à 10 heures dans la LDT, celle-ci prévoit toutefois des exceptions à son article 5 en cas d'impérieuses raisons.

En cas de doute sur vos droits, n'hésitez pas à téléphoner avec votre secrétariat.

Quelles mesures pour le personnel ?

Bonne nouvelle ! Suite aux exigences du SEV, les CFF viennent de mandater un fournisseur pour installer dans les meilleurs délais des vitres de protection aux guichets. Cela était nécessaire car si les comptoirs de vente sont ouverts sans séparation, le **personnel de la vente** est à la merci de toute infection par des éternuements, des toux ou des postillons au niveau du visage.

Qu'en est-il pour les **contrôleurs** ? Aucune recommandation claire ne leur a été donnée si ce n'est de ne pas toucher les abonnements des clients. Par ailleurs, il leur est difficile de se laver régulièrement les mains faute de gels désinfectants individuels et de la raréfaction des toilettes fonctionnelles. Pour le **personnel RIDA** qui s'occupe des automates à billets, le SEV a demandé aux CFF de leur fournir des rubans de signalisation pour délimiter un périmètre de « distance sociale ». Le SEV s'inquiète aussi pour tout le personnel du **nettoyage** ou en contact régulier avec la clientèle comme celui du **CTL** qui s'occupe des bagages.

Concernant les **chauffeurs de bus**, les revendications du SEV sont les suivantes : fermeture de la porte avant et pas de vente de titre de transport par le conducteur, comme décidé à Zurich, et installation d'une séparation pour le poste de conduite.

ÉGALITÉ

Un 8 mars inédit et combatif

Yves Sancey Elles l'avaient promis: «le coronavirus n'empêchera pas le 8 mars féministe!» Des milliers de manifestantes se sont réunies lors d'actions décentralisées dans toute la Suisse pour la journée internationale des droits des femmes.

Et ce malgré l'interdiction des manifestations de plus de 1000 personnes décrétée par le Conseil fédéral, le 28 février. En Suisse ro-

mande, rendez-vous était donné dans les villes de Genève, Lausanne, Neuchâtel, Vevey, Morges, Yverdon, Nyon et Porrentruy.

A Genève, deux mille personnes ont répondu présent, réparties entre toutes les activités tout au long de la journée.

A Lausanne, entre 800 et 1000 personnes se sont retrouvées à la gare pour une flashmob à 15h24,

heure symbolique à laquelle les femmes ne sont plus payées comme les hommes.

En Suisse allemande, le 8 mars a été fêté sur deux jours, samedi et dimanche, notamment à Berne, Zurich et Bâle. De nombreuses manifestations dansantes, tables rondes féministes, promenades, ateliers et conférences délocalisés ont rassemblé des centaines de femmes.



Le coronavirus n'est pas parvenu à essouffler l'ardeur de la vague violette le 8 mars, journée internationale pour les droits des femmes, ici à Lausanne.



Lucie Waser, secrétaire égalité SEV, et Janine Truttman de la commission femmes du SEV à Berne.

BON RÉSULTAT 2019 DES CFF

Participation équitable pour le personnel

SEV Le SEV prend connaissance du résultat annuel solide des CFF. Il se félicite de l'augmentation du nombre de voyageurs et de la hausse marquée des ventes de billet, un signal positif dans les débats actuels sur l'environnement. Le SEV se réjouit également que les chiffres de CFF Cargo restent positifs.

En 2020, les CFF veulent proposer à leur clientèle des rabais pour quelque 100 millions de francs, ce que le SEV salue. « Toutefois, tout comme l'année précédente, les CFF pensent à la clientèle mais oublient de récompenser leur personnel, qui est pourtant le visage de l'entreprise! » rappelle la vice-présidente SEV Barbara Spalinger.

« Le personnel a été mis fortement sous pression et l'est toujours, il est en outre de plus en plus exposé aux agressions. L'année passée, il a fourni une prestation extraordinaire vu les circonstances – avec toutes les pannes, les retards accumulés, la mauvaise planification du personnel et les ressources limitées

autant au niveau du personnel que du matériel. Le résultat stable du groupe qui affiche 463 millions de francs est à imputer en grande partie aux collaboratrices et collaborateurs des CFF dans tous les domaines. Il n'est donc pas acceptable qu'ils n'en profitent pas également! »

C'est pourquoi le SEV demande de pouvoir négocier rapidement une participation adéquate au bénéfice car il est grand temps que les CFF remercient convenablement leur personnel, et que ces remerciements soient adressés sous une forme financière.

Le SEV suit aussi avec grande attention la hausse du quota de self-service dans la vente des billets. Plus de 90% des billets de trains émis sont acquis par la clientèle elle-même, soit online ou alors aux automates. Le SEV reste vigilant quant au sort réservé au personnel des guichets. Il attend des CFF que le personnel de vente qui n'a plus de travail aux guichets soit reconverti et engagé à d'autres postes.

Sections

12.3 REPORT PV Valais

L'assemblée qui devait se tenir ce 12 mars est reportée.

18.3 VPT-MOB

Assemblée générale de printemps à 19h45 au Buffet de la gare à Château d'Oex.

18.3 REPORT PV Jura

L'assemblée des membres qui devait avoir lieu le 18 mars est reportée à une date non encore fixée en raison du coronavirus.

19.3 ZPV Bienne

L'assemblée générale de la ZPV Biel/Bienne aura lieu le jeudi 19 mars à 17h dans la salle de la Geno. Elle sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Merci de vous inscrire sur la liste au local, par email biel-bienne@zpv.ch, ou au 079 402 89 75 jusqu'au 17 mars

Le comité ZPV Biel/Bienne

19.3 REPORT PV Genève

L'assemblée des membres qui devait avoir lieu le 19 mars est reportée ou supprimée en raison du coronavirus. Le comité prendra des décisions en fonction de l'évolution de la situation.

Le comité

19.3 ANNULATION PV Bienne

Le comité a décidé d'annuler l'assemblée des membres de printemps qui aurait eu lieu le 19 mars 2020 à cause du danger de contagion du Coronavirus. Elle ne sera pas remplacée cette année. Merci pour votre compréhension et au plaisir de vous revoir à la course de la section le 27 août 2020 ou à l'assemblée des membres le 17 septembre 2020

Le comité

21.3 BAU Arc Jurassien

Assemblée générale à 10h15 au Buf-

fet de la gare de Brügg. Veuillez vous inscrire pour le repas qui vous sera offert et servi à l'issue de l'assemblée générale. Au secrétaire Monsieur Daniel Hauri au 079/225.46.82 ou par mail : daniel.hauri6@bluewin.ch

23.3 PV Fribourg

L'assemblée de printemps a lieu au NH Hôtel Fribourg, Grand-Places à Fribourg, à 14h30.

Chère, cher membre, nous vous invitons très cordialement à notre assemblée de section du printemps. Ordre du jour statutaire.

Le président de l'Union syndicale suisse **Pierre-Yves Maillard** sera l'hôte d'honneur.

Les épouses et amies de nos membres sont cordialement invitées.

Le comité

25.3 VPT Neuchâtel TN

Assemblée Générale à l'Hôtel Alpes et Lac, en face de la Gare CFF dès 19h45. Chères et chers collègues, vous êtes tous convoqués l'AG de notre section.

L'ordre du jour est affiché dans les divers locaux. Il est impératif que vous participiez. Il y aura l'élection du nouveau président pour une période de 4 ans. Nous aurons aussi un invité en la personne de **Christian Fankhauser**, vice-président SEV.

Le comité

25.3 ZPV Jura

Assemblée générale à 16h30 au restaurant Victoria de Delémont.

26.3 Pensionnés TN et Veuves

Chères/Chers membres retraités et veuves, vous êtes tous convoqués à notre assemblée générale qui aura lieu au restaurant du Joran à Serrières à 14h. Nous aurons un invité en la personne de **Jordi D'Alessandro**, membre de la commission jeunesse SEV.

L'ordre du jour a été envoyé à chaque membre.

Le comité

26.3 REPORT PV Vaud

En raison de l'épidémie du Covid-19 (Coronavirus) et des conséquences possibles sur des personnes de notre génération, l'assemblée des mem-

bres prévue le jeudi 26 mars est reportée à une date ultérieure qui sera communiquée en temps opportun.

Le comité

27.3 TS Romandie

Assemblée générale des membres dès 18h au Café du Tempo à Yverdon-les-Bains, (quai de la Thièle). Tous les membres de notre section sont cordialement invités. L'ordre du jour peut-être consulté sur le site www.sev-ts.ch.

Barbara Spalinger, vice-présidente en charge des questions CFF sera notre invitée. Au terme de l'assemblée, un repas vous sera proposé, prière de s'annoncer. Inscription jusqu'au 20 mars par e-mail sylvian.sahli@cff.ch ou par téléphone au 079/424 73 12.

4.4 BAU Arc Lémanique

Assemblée générale de printemps à 10h10 dans la Salle atelier du Tibits de la gare de Lausanne.

Ordre du jour: élections du comité pour 2021-2024; jubilaires.

7.4 VPT Lac Léman

L'Assemblée Générale de printemps aura lieu à 16h15 au chantier naval de Bellerive dans le salon belle époque du Bateau La Suisse. Les thèmes traités seront notamment le catalogue des revendications pour le renouvellement de la CCT, un point de situation sur l'évolution des divers projets CGN, élections d'un nouveau membre au comité, situation financière de la Caisse pour perte de gain en cas de maladie ou d'accident et fonds d'amélioration des rentes en cours, etc).

Dans l'attente de vous croiser nombreux à cette assemblée, le comité et son secrétaire syndical, vous présentent leurs meilleures salutations.

8.4 VPT TL

L'Assemblée Générale statutaire aura lieu à 19h30 à la Maison du peuple à Chauderon (Lausanne), à la Salle Jean Villard Gilles. A l'ordre du jour : Communications, Rapport du président de section, des différents caissiers et des commissions,

Elections (d'un membre et d'un membre suppléant à la commission de gestion et de deux membres au comité de section), Point de situation sur les dossiers traités (préparation du cahier de revendications des futures négociations ATT et Convention revalorisation fonction LEB) et à traiter (Groupe de travail pour les règles ATT m1 et vacances m1 et Négociation horaire LA).

Le Comité

COURRIER DES LECTEURS-TRICES

La rupture Delle-Belfort



Serge Farine
Estavayer-le-Lac
cheminot CFF retraité

Michel Neugnot, vice-Président de la Région Bourgogne Franche Comté,

je vous écris aujourd'hui à propos des problèmes lancinants abernants concernant l'exploitation actuelle de la ligne (Biel/Bienne) – Delle – Méroux TGV ! En effet, il y a rupture de charge soit à Delle soit à Méroux TGV, en direction de Belfort Ville, sans causes ni raisons valables !

Le Territoire de Belfort et la partie suisse ont été mis devant le fait accompli, sans droit au chapitre ! Cela s'est passé lors de la signature de l'accord franco-suisse en 2016, pour application dès le 9 décembre 2018 ! C'est un diktat impardonnable de votre part, au mépris du droit des peuples garanti par la République française héritière de la Révolution de 1789 !

Ainsi que vous le constaterez aisément, la desserte bout en bout de la ligne est tout-à-fait plausible, possible et rentable vu l'augmentation inéluctable de la fréquentation prévisible grâce à une exploitation fiable et sensée !

DÉCÈS

Apotheloz Georges; 1926; mécanicien, Echandens, PV Vaud.

Berner Pierre; 1924; mécanicien manoeuvre, Vallorbe, PV Vaud.

Blatter Anton; 1929; Ried-Brig, PV Valais.

Chambovay Micheline; 1937; veuve de Roger, St-Maurice, PV Valais.

Delattre Yves; 1936; conducteur, Argelliers, VPT TPG Retraité(e)s.

Delherse Andrée; 1926; veuve de Alfred, Vouvry, VPT Lac Léman.

Eichenberger Liliane; 1926; veuve de Jules, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

Gasser-Phillot Edmée; 1927; Lausanne, PV Vaud.

Kempff Alfred; 1932; mécanicien de

Le matériel Flirt CFF homologué en France ainsi que le personnel roulant suisse agréé et examiné sur le parcours SNCF rendent la chose aisée sans augmentation notable des frais d'exploitation. CQFD !!!

J'ai la forte impression que les autorités du Territoire de Belfort et celles de la République et Canton du Jura suisse sont visiblement les otages tout désignés de votre Région dictatoriale pas du tout à l'écoute des aspirations légitimes de toute une région. C'est une erreur très grave de gouvernance.

Cette chose hypothèque fortement le fonctionnement, l'efficacité et le développement harmonieux de la ligne incriminée car l'exploitation actuelle décidée unilatéralement en 2016 ne permet vraiment pas une augmentation visible et efficace du trafic, particulièrement pour les frontaliers, clients potentiels élevés !

Acceptez enfin vos erreurs manifestes de jugement en la matière et perdez peut-être la face cela n'est pas un affront ! C'est le prix à payer immanquablement et la raison du succès de réparer cette injustice !

Mettez -vous enfin autour d'une même table tous ensemble pour résoudre ce problème ! Je souhaiterais comme citoyen lambda et du monde un changement radical d'optique, dans le sens de mes doléances. Essayons d'introduire en toute logique enfin la desserte définitive de bout en bout déjà en décembre 2020, au prochain changement d'horaire et pas en 2022. Cela est beaucoup trop loin et visiblement intolérable.

manoeuvre, Brügg BE, PV Biel-Bienne.

Mariéthoz Cécile; 1946; veuve de Paul, Fey (Nendaz), PV Valais.

Mayor Jacqueline; 1932; veuve de Roger, Renens VD, PV Vaud.

Monney René; 1930; monteur, Bulle, PV Fribourg.

Mühlheim Ruth; 1931; veuve de Hans, Grand-Lancy, PV Genève.

Mylonas Sandrine; 1960; conductrice, Carouge GE, VPT TPG Retraité(e)s.

Neyer Jose; 1927; chef de service, St-Blaise, PV Bern.

Paccard Jean-Marc; 1932; chef de section, Grandvaux, PV Vaud.

Perrier Eric Marcel; 1972; conducteur, Gaillard, VPT TPG.

Riedo Thérèse; 1924; veuve de Bernard, St-Aubin-Sauges, PV Neuchâtel.

Roch Simone; 1928; veuve de Georges, Lausanne, PV Vaud.

Rossier Philippe; 1965; Biel/Bienne, TS Romandie.

Waegli Yvonne; 1925; veuve de Roland, Bienne, PV Biel-Bienne.

Agenda 3/20



Travail à temps partiel, un atout ou une malédiction ?

Vendredi 20 novembre 2020, hôtel Bern à Berne (Traduction simultanée en français et en italien)

Inscription

Il est recommandé de s'inscrire à l'avance car le nombre de places est limité.

Les inscriptions sont possibles **seulement par e-mail** à l'adresse: bildung@sev-online.ch

Ateliers

La répartition dans les ateliers sera faite sur place après le check-in. Nous vous recommandons d'arriver suffisamment tôt! Chaque participante peut prendre une part active à un atelier par tour. Cela signifie donc deux ateliers par personne.



IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7828

Tirage: 9 760 ex. (total 37 927 ex.), certifié REMP au 09.12.2019

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wylder

Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57

Abonnements et changements

d'adresse:

info@sev-online.ch, 031 357 57 57.

Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Announces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11,

fax 044 928 56 00;

SEVzeitung@fachmedien.ch,

www.fachmedien.ch

Pré-presses: AZ Verlagsservice AG,

Aarau; www.chmedia.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck

AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau,

www.mittellandzeitungsdruck.ch

Le prochain journal paraîtra le 2 avril.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 23 mars à midi, celui de l'agenda au 26 mars à 10h.

LE « NEW DEAL VERT » DE NAOMI KLEIN

Le climat déraile



Yves Sancey,
avec «Services publics»,
journal du SSP

La maison brûle ! Littéralement en Amazonie et en Australie. La crise climatique est là qui menace l'équilibre du monde. De plus en plus de mouvements sociaux déclarent l'état d'urgence social et écologique. Comment éteindre l'incendie ? Naomi Klein a un plan B, plus urgent que jamais : un New Deal vert.

Plan B pour la planète : le New Deal vert, dernier ouvrage de la journaliste altermondialiste canadienne Naomi Klein, indique les contours de la grande transformation nécessaire pour faire face à la crise climatique. Le livre rassemble dix années de grands reportages, d'essais et de discours. De la critique du capitalisme et des racines de la crise climatique jusqu'à une possible solution, le « New Deal vert », le livre témoigne de l'évolution de sa pensée au cours de la dernière décennie. Dans un contexte d'aggravation constante des prévisions des climatologues et d'échec total des gouvernements à formuler une réponse politique, Naomi Klein tente de comprendre les obstacles et d'imaginer les solutions.

Depuis plus de vingt ans, Naomi Klein ausculte la planète et se fait l'écho incisif de la guerre économique qui a pris pour cibles les individus et les ressources naturelles. Journaliste d'investigation, essayiste engagée, elle est l'au-

teure de best-sellers internationaux comme *No Logo*, *La Stratégie du choc*, *Tout peut changer*, ou *Dire non ne suffit plus*. Depuis une décennie, elle défend un programme radical et audacieux, qu'on appelle aujourd'hui le New Deal vert. L'heure n'est plus aux réformes, aux taxes et aux plafonnements, l'heure est aux transformations, aux bouleversements sans concession.

La traduction française du dernier livre de Naomi Klein est sorti en novembre. À travers un portrait de Greta Thunberg, l'ouvrage se penche d'abord sur l'émergence d'un mouvement mondial pour le climat. Avant de souligner une autre évolution centrale : la montée en puissance du débat politique autour du « plan B » qui pourrait sauver la planète – le New Deal vert.

Alternatives concrètes

« Il existe aujourd'hui aux Etats-Unis et en Europe des mouvements politiques qui se déclarent prêts à prendre des mesures concrètes face à l'urgence de la crise climatique – et à relier entre elles les différentes crises de notre époque », souligne la célèbre journaliste. Par « mesures concrètes », elle n'entend pas « le genre d'approche timide qui brandit un pistolet à eau devant un gigantesque brasier ». Elle vise un « plan détaillé et holistique capable de venir à bout de l'incendie ». Et qui implique une rupture avec le capitalisme néolibéral qui épuise planète et salarié-e-s depuis la fin des années 1980.

Rupture politique

Le concept de New Deal vert s'inspire du programme lancé par le président états-unien Franklin Roosevelt pour répondre à la misère et à l'effondrement économique de la Grande Dépression, connu sous le nom de New Deal. Le président démocrate avait mis en œuvre des mesures politiques et des investissements publics de grande ampleur – « de la protection sociale et des minima salariaux à la mise au pas des banques, en passant par l'électrification de l'Amérique rurale, la construction d'ouvrages publics (autoroutes, parcs, ponts, etc.) et une vague de logements bon marché dans les villes, ou encore la plantation de plus de deux milliards d'arbres. »

Par analogie, le New Deal vert veut impulser une profonde transformation sociale, cette fois pour répondre à la crise climatique. Il est défendu aujourd'hui par des personnalités politiques de premier plan – Bernie Sanders et Elisabeth Warren, pré-candidat-e démocrates à la course présidentielle états-unienne, ou Jeremy Corbyn, le leader du parti travailliste au Royaume-Uni. La jeune députée démocrate du Congrès américain Alexandria Ocasio-Cortez y a lancé en février 2019 une résolution pour un New Deal vert.

Avec les salarié-e-s

Contrairement à la taxe sur les carburants du président Macron, le New Deal vert « ne forcera pas les gens à choisir entre fin du monde et

fin du mois ». Au contraire. L'idée est de mettre au point des mesures qui profitent au climat, mais aussi à la classe travailleuse – « en faisant en sorte que tout le monde puisse trouver un emploi de qualité au sein de la nouvelle économie; que tous aient accès aux protections sociales de base; et que les emplois verts deviennent des emplois de qualité, syndiqués, capables de soutenir les familles grâce à des allocations et des congés dignes de ce nom. »

Service public et emplois verts

Le New Deal vert, souligne Naomi Klein, implique des investissements très importants dans des transports collectifs et abordables, destinés à réduire les émissions de CO₂, dans des logements populaires économes en énergie et dans un réseau électrique alimenté en énergie renouvelable. Autant de services « résolument dans l'intérêt du public, raison pour laquelle ils devraient être assurés par le secteur public ».

Petite déception, le livre ne développe pas beaucoup cette question des infrastructures vertes dont les transports en communs et les trains à grande vitesse. Pour Klein, ces investissements massifs transformeraient le New Deal en « véritable machine à créer des emplois ». Des emplois « verts », entendus comme « toute tâche considérée comme utile et enrichissante pour tous, d'une part, et peu gourmande en combustibles fossiles ».

Le rôle des syndicats

Une telle transformation implique un « vaste exercice de démocratie participative », insiste Naomi Klein. Avant d'indiquer un premier pas concret dans ce sens : « que les employés des différents secteurs (hôpitaux, écoles, universités, technologies, confections, médias, etc.) conçoivent eux-mêmes des projets de décarbonation rapide qui iraient dans le sens du New Deal vert, à savoir éliminer la pauvreté, créer des emplois de qualité et combler les écarts de richesse fondés sur la couleur de la peau et le sexe. » Qui est mieux placé pour le faire que les syndicats ?

Naomi Klein, *Plan B pour la planète : le New Deal vert*, Actes Sud, 2019, 410 p., 34 fr.



LIGNE D'EXCLUSION

Omar Cartulano

Une partie de la ligne ferroviaire Ovruc-Černihiv a été abandonnée depuis 1986, suite à la catastrophe nucléaire de Tchernobyl. Cependant, des trains circulent toujours dans la zone d'exclusion établie par les autorités.

En plus des usages industriels, une ligne a été maintenue entre Slavutyč et la centrale électrique pour les travailleurs qui se rendent encore quotidiennement au travail. www.ocartu.ch. [instagram.com/ocartu](https://www.instagram.com/ocartu)

QUIZ

Passeras-tu le test?

1. Depuis 2005, les rentes des caisses de pension ont subi une baisse réelle. A combien s'élève-t-elle ?

- a. A 8 % en moyenne
- b. A 5% en moyenne
- c. A 15% en moyenne

2. Combien de jeunes ont-ils participé au week-end de la Jeunesse au Rigi ?

- a. 10
- b. 25
- c. Plus de 40

3. Quand aura lieu la manifestation nationale de l'USS prévue en 2020 ?

- a. Le 30 juin
- b. Le 22 août
- c. Le 19 septembre

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 25 mars 2020** avec votre nom et votre adresse.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur le net: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, quiz, Case postale, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **40 fr. de chèques Reka.**

Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

La solution du quiz du N° 2 : c / b / d / a

Oskar Demarchi, Kloten, membre de la PV Zürich remporte des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs.

SUR LES TRACES DE ...

Viviane Mumenthaler, conseillère à la clientèle

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Jeune collaboratrice des CFF, Viviane Mumenthaler assume depuis trois ans diverses fonctions au sein du SEV. À partir du 1er avril, elle reprendra la caisse d'AS.

Après sa journée de travail, Viviane Mumenthaler, longs cheveux noirs et yeux foncés, attend à la gare de Bâle, dans la grande halle dite « aux guichets » quoiqu'on n'y voie aucun guichet. Ce n'est qu'au deuxième coup d'œil que l'on repère l'entrée du centre de vente voyageurs où travaille la Laufonnaise quand elle ne donne pas des informations à l'InfoPoint ou n'est pas de service au guichet des bagages, au sous-sol. « A cause de la transformation de la gare, la Migros provisoire occupe beaucoup de place », explique-t-elle pendant que nous descendons l'escalier qui mène au guichet des bagages pour nous rendre à la salle de pause qui se trouve à côté. « Le bruit, la poussière et les émanations de peinture fraîche nous ont parfois mis à l'épreuve, mais le nouveau passage souterrain sera prochainement ouvert, en avril. »

En buvant un café, cette fille de mère vietnamienne et de père suisse actif dans les affaires raconte comment elle est arrivée aux CFF sans formation spécifique dans les transports pu-

blics : pendant sa quatrième année d'école de commerce, elle a fait un stage aux CFF à Bâle comme vendeuse de voyages, ou conseillère à la clientèle comme on dit aujourd'hui. La diversité de la profession, le contact avec la clientèle et l'utilisation au quotidien de ses compétences en français et en anglais lui ont alors tellement plu qu'elle a proposé sa candidature pour un emploi fixe aux CFF, un emploi qu'elle a rapidement obtenu en été 2016, une fois son diplôme de commerce en poche : d'abord à 80 % puis, après une année et demie, à plein temps. De manière générale, les CFF engagent beaucoup de jeunes ayant terminé leur apprentissage à 80 % seulement. Et le salaire qu'ils leur versent pendant les deux premières années est fréquemment inférieur au salaire de base de leur niveau d'exigences. Cela a aussi été le cas pour Viviane Mumenthaler.

« Par conséquent, beaucoup restent dépendants de leurs parents et ne sont pas encore en mesure d'avoir leur propre logement », constate notre membre de la Commission jeunesse du SEV. Âgée de 24 ans, Viviane habite aujourd'hui à Laufon, en collocation. « C'est pour cela que la Jeunesse SEV propose à la conférence CCT de faire en sorte, quand le système salarial des CFF sera renégocié, que les salaires de base convenus s'appliquent à l'avenir aussi aux personnes qui viennent de terminer leur apprentissage. »

Viviane aime son métier, bien qu'il y ait par-



fois des clients difficiles. « Il arrive que quelqu'un pète un plomb parce que nous ne reprenons pas un billet d'une autre compagnie, comme par exemple Trenitalia. Si nous nous sentons menacés, nous pouvons appeler Securitrans. » Ou alors, c'est une cliente régulière qui proteste chaque fois haut et fort au guichet des bagages lorsqu'elle doit alléger ses valises toujours bien trop lourdes. « Nous lui avons offert une balance manuelle, mais ça n'a servi à rien. »

A Bâle, on peut choisir de prendre son billet au guichet si l'on est prêt à faire la queue. Cela peut durer parfois 30 minutes, surtout en été. Actuellement, la situation pour le personnel est plus détendue qu'il y a quelque temps : c'était alors presque impossible de prendre quelques minutes pour lire ses courriels. Maintenant, on peut même faire des stages sur d'autres sites. Ainsi, Viviane Mumenthaler travaillera pendant six mois à partir du mois d'avril au centre voyageurs de Sursee.

De « simple » membre à militante

A première vue, un budget serré peut être une raison pour ne pas vouloir payer de cotisation de membre. « Les membres ne paient cependant que 20 francs en plus de la contribution aux frais d'application de la CCT, que tout le monde paie », a calculé Viviane Mumenthaler. « Ces 20 francs, on peut sûrement les dépenser

de manière plus stupide. » Elle-même est devenue membre peu après avoir décroché son emploi fixe. Le président de la section AS Mitte, Rolf Moos, lui avait alors démontré « que pour avoir une bonne CCT, il fallait un syndicat fort. » Et quand quelque chose ne va pas, il faut quelqu'un qui ouvre sa bouche si personne n'ose le faire. Elle voit également dans le SEV une chance d'être elle-même active et de faire quelque chose de bien, quelque chose d'utile pour elle et ses collègues. « En collaborant au sein du SEV, on apprend à connaître beaucoup de personnes d'autres divisions, régions et entreprises. C'est cool de nouer des contacts comme ça ! »

C'est ainsi que Viviane est devenue représentante de la jeunesse et membre suppléante de la commission de gestion à l'AS Mitte. Lorsque Rolf Moos l'a invitée au printemps 2017 à l'assemblée des délégué-e-s AS et au congrès SEV, elle a dit oui et a trouvé cela passionnant. En plus, elle a représenté son groupe professionnel lors de la conférence CCT. En 2019, les délégué-e-s AS l'ont élue à la succession d'Alois Bucher, qui fut caissier central durant de longues années. Depuis le mois de septembre, ce dernier l'initie à ses nouvelles fonctions qu'il lui transmettra le 1er avril prochain.

Viviane aime voyager, de préférence en train. Depuis un an, elle s'est remise au violoncelle.

STRATÉGIE

Micha Dalcol

