



SEV N°15

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CFF/ CFF CARGO

Ensemble, pour le meilleur résultat

Edito de Valérie Solano, vice-présidente du SEV

Ce fut une année extrêmement délicate avec les CFF. Il faut se remémorer que la veille du 1er Mai, l'entreprise annonçait trois mesures d'économies sur le dos du personnel. Nous pouvons être fiers d'avoir dès le départ refusé de négocier. D'abord parce que nous les jugions inacceptables. Il était question de péjorer le pouvoir d'achat du personnel par le biais du paiement paritaire des cotisations-risques auprès de la caisse de pensions et par la hausse des cotisations aux coûts de maladie. Enfin, la 3e mesure était inique, puisque les CFF voulaient supprimer l'invalidité professionnelle.

Qu'en reste-t-il? Sur l'invalidité professionnelle, on ne pouvait guère parler de négociations, vu que le contrat lie directement l'entreprise et sa caisse de pensions. On attend toujours des CFF qu'ils se comportent comme une entreprise

socialement responsable.

Quant aux deux autres mesures, elles ont été suspendues car la pression financière de la Confédération s'est quelque peu assouplie.

Sur le plan salarial, les CFF et CFF Cargo mettront en place des mesures pour quelque 3,3% de la masse salariale après des négociations difficiles avec les partenaires sociaux. Ce résultat permet notamment aux employé-e-s des niveaux d'exigences les plus bas d'obtenir proportionnellement des hausses plus élevées. Malgré nos efforts, le mécanisme tel que prévu par la CCT prive – malheureusement – les personnes en garantie d'une augmentation réelle.

Tout au long des négociations salariales, les sections, les sous-fédérations ont transmis leurs doléances à la Communauté de négociations qui les a relayées durant les pourparlers.

Nous devons poursuivre sur cette voie car ce lien permanent avec les personnes directement concernées par les négociations est essentiel. Il est central pour le respect du mandat qui nous est confié, mais aussi pour que chaque employé-e se sente concerné-e et impliqué-e par ses conditions salariales et d'engagement. Il n'y a que par cette action collective que nous puissions obtenir le meilleur résultat possible.

Joyeuses Fêtes

En scannant le QR-code découvrez notre carte de vœux 2023, que tu peux aussi retrouver sur notre site internet. Belle fin d'année!



www.sev-online.ch/fr/aktuell/happy-2023/

Inflation

Aux TMR, TL, MBC, TPF et TransN, des collègues mobilisés et solidaires

2, 5 et 6

Transport

Daniela Lehmann revient sur les défis de la politique des transports

7

Accidents

Sept groupes de travail se pencheront sur les problèmes de sécurité

9

RégionAlps CCT renégociée

A RégionAlps, société-fille des CFF en Valais et au Chablais, la CCT a été renégociée cette année. Dans l'ensemble, il s'agit surtout d'un toilettage, même si le SEV a obtenu une progression salariale et une progression dans les indemnités. Des clarifications ont été également apportées au niveau du temps de travail. Une consultation de la base a eu lieu par vote postal. Les membres du SEV ont plébiscité la nouvelle CCT à 89%. Le taux de participation s'élève à 85%. L'entrée en vigueur se fera dès le 1er janvier 2023. Le taux de participation démontre que le personnel syndiqué s'implique fortement dans la défense et l'amélioration de ses conditions de travail. Le décalage, pour ne pas dire la sous-enchère, avec les conditions de travail meilleures aux CFF par la création d'une société-fille reste problématique.

Négos TMR: résultat refusé

Aux TMR, les transports Martigny et Régions, les négociations salariales ont commencé le 28 novembre. La direction a d'abord proposé 2% d'augmentation. Dans ces 2%, il y a le 0,7% de la grille salariale qui ne touche que la moitié du personnel. Cela veut donc dire que l'autre moitié ne toucherait que 1,3% d'augmentation. Dans un 2e temps, la direction a soumis deux nouvelles variantes : la proposition initiale avec une prime de 400 francs ou 0,4% en plus sur la proposition initiale (ce qui revient à 1,7% et 2,4%). Impossible d'aller plus loin selon la direction qui n'a pas l'accord du conseil d'administration (CA). Le syndicat a présenté ces deux variantes à son assemblée. Avec un IPC d'automne à 3%, les membres les ont refusées et ont mandaté leur délégation de négociations pour qu'elle écrive au CA afin de lui demander une indexation de 3%, en plus de la hausse du système salarial. Affaire à suivre.

-18%

Selon la dernière enquête sur la structure des salaires de l'Office fédérale de la statistique, les travailleuses ont gagné 18% de moins que les travailleurs en 2020. C'est mieux qu'en 2018 où l'écart était de 19%, mais en fait moins bien puisque la part inexploquée des disparités a en réalité augmenté de 46,7 à 47,8%. Cela représente tout de même 9321 frs bruts sur un an, avec le 13e.



Départ de Giuditta Purtschert, membre de la Commission des femmes du SEV depuis de nombreuses années.

JOURNÉE DE FORMATION DE LA COMMISSION DES FEMMES

«Déconnecter pour éviter le burn-out»

Peter Anliker
journal@sev-online.ch

«Tempora mutantur»: comme le dit cet adage séculaire, les temps changent. Et nous le sentons toutes et tous. Aujourd'hui, on parle de « changement », auquel chacune et chacun doit s'adapter. À l'occasion de leur journée de formation annuelle, les femmes du SEV ont analysé, sous différents angles, les opportunités et les risques liés à la numérisation dans le monde du travail et, plus généralement, au quotidien.

Changement, transformation, numérisation : tels furent, une fois de plus, les thèmes de la journée, comme l'a d'emblée concédé Lucie Wasser, en charge de l'égalité au sein du SEV. Mais le changement étant constant, la discussion n'a pas de fin. Cette année, les participantes ont abordé la thématique en s'appuyant sur cinq interventions. Ute Klotz, professeure à la Haute École de Lucerne, a évoqué les opportunités et les risques associés à la numérisation dans le quotidien professionnel et privé. L'accélération est littéralement à couper le souffle, à tel point que nous avons parfois le sentiment de manquer d'air. Les tâches à accomplir sont toujours plus nombreuses et les délais toujours plus courts. L'algorithme déterminé par l'«intelligence artificielle», autrement dit les instructions qui guident notre manière de travailler, tend à occuper tout l'espace : l'«algorithme tout-puissant» devient réalité.

Les applications remplacent les humains, l'économie de plateforme ou du travail à la tâche (gig economy) se substitue à des rapports de travail de longue date. Nos données personnelles se fondent dans le « Big Data », sans que nous ayons notre mot à dire. En fin de compte, Ute Klotz elle-même n'a pu que nous livrer une vue d'ensemble des nouvelles évolutions numériques afin que nous soyons en mesure d'y faire face avec une conscience aiguisée.

Patrizia Mordini, responsable Égalité du syndicat Syndicom, a abordé plus concrètement les

conséquences de la transformation numérique du monde du travail pour les femmes. Elle aussi voit dans l'«intelligence artificielle» et le Big Data des opportunités et des risques. Au nombre des opportunités figurent la possibilité d'accroître l'autodétermination et la participation à toutes les décisions éventuelles. Les risques, quant à eux, englobent la perte de la garantie des moyens d'existence, de la sécurité sociale et des contacts sociaux ainsi que la détérioration de la santé psychique. De nombreuses femmes travaillent dans des métiers ne se prêtant pas au télétravail. Et lorsque celui-ci est possible, il comporte, outre certains avantages, le risque de la sursollicitation tant il est parfois difficile de délimiter temps de travail et temps de loisirs. Patrizia Mordini appelle, dans un premier temps, à la collecte de données plus détaillées qui tiennent aussi compte de la réalité des femmes au quotidien, à l'organisation de formations continues pour que les personnes concernées puissent s'adapter progressivement aux changements et, si nécessaire, à des requalifications dans de nouvelles fonctions.

Détente, énergie et plaisir

Shanti Wendel Diener, psychologue, qui présentait en début d'après-midi les moyens de recharger les batteries au quotidien sous la devise « Déconnecter pour prévenir le burn-out », a immédiatement su capter l'attention des personnes présentes et les inciter à participer. Elle a souligné l'importance de favoriser la détente, l'énergie et le plaisir en préférant des conseils pratiques à des considérations théoriques. S'octroyer des pauses, pratiquer une activité physique et susciter des émotions positives grâce à des passe-temps agréables sont ainsi les meilleurs moyens de s'aider soi-même.

La quatrième intervention de la journée a porté sur une conséquence particulièrement négative de la numérisation : la haine à l'égard des femmes sur les réseaux, contre laquelle Jolanda Spiess-Hegglin, fondatrice de l'association «Netzcourage Schweiz», a proposé des moyens d'action. Pour contrer l'incitation à la haine sur

les réseaux et la destruction de l'autre, il est possible de s'associer et d'agir ensemble contre les auteurs de violence numérique, notamment par le biais de plaintes et de procès.

Pour finir, l'un des principaux intérêts de la numérisation a été démontré par l'exemple : Hanny Weissmüller, présidente de la LPV, qui devait s'exprimer sur le projet « Women in Rail » a dû se rendre à Bruxelles pour assister à une réunion importante. Elle a donc réalisé son intervention de manière impromptue en vidéo. Elle s'est exprimée sur l'état d'avancement du projet destiné à améliorer les conditions de travail et d'engagement des femmes au sein des chemins de fer européens et donc à renforcer l'attractivité de ces derniers en tant qu'employeurs auprès des femmes. « Nous avons des femmes, mais elles doivent rester aux chemins de fer », a expliqué Hanny Weissmüller, soulignant la nécessité, pour ces derniers, d'offrir de meilleures conditions de travail aux femmes.

La journée s'est achevée par une brève partie statutaire concernant la Commission des femmes du SEV, en particulier le départ de Giuditta Purtschert, membre de la RPV depuis de nombreuses années.



L'intervenante Patrizia Mordini (responsable Égalité de Syndicom) et Ute Klotz, professeure à la Haute École de Lucerne (à droite).

HANNY WEISSMÜLLER répond

« Les machines vont-elles remplacer le personnel des locs ? »

Selon certains articles de presse, plusieurs entreprises de transport prévoient des projets pilotes avec des véhicules autonomes. Sur le plan technique, il serait ainsi envisageable déjà aujourd'hui de faire circuler des trains entièrement automatisés. Les machines prennent-elles maintenant le relais ?

Plusieurs conditions doivent être remplies pour qu'un train puisse s'arrêter au bon endroit sur le quai. Dans un système fermé, comme par exemple un tunnel, il n'y a pas de variation climatique. L'arrêt automatique d'un train de plusieurs tonnes ne pose aucun problème dans cette situation.

Toutefois, dans le cas d'un système qui n'est pas fermé, selon la variété du matériel roulant et les conditions météorologiques, par exemple la neige, la glace ou les feuilles

mortes, de nombreux capteurs devraient être placés sur les rails avant la gare pour que le train puisse s'arrêter avec précision. Il faudrait également que ceux-ci soient toujours en état de marche. Mais nous savons tous que plus un système contient d'électronique, moins il est fiable. Souvent, il suffit qu'un détail ne fonctionne plus dans un mécanisme complexe pour que le tout périclite.

Passer à des trains entièrement autonomes coûterait aussi très cher.

En résumé, le personnel reste plus fiable et moins coûteux qu'une technique complexe et sujette aux pannes. On aura donc encore besoin pendant longtemps des mécaniciennes et mécaniciens de locs.

Hanny Weissmüller est présidente de la sous-fédération du personnel des locs au SEV. As-tu une question à adresser au SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch.

PRÉSIDENT DU SEV

Matthias Hartwich prend ses marques

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Après son élection comme président lors du Congrès du 27 octobre, Matthias Hartwich est arrivé au SEV début décembre pour une passation des dossiers et une intégration progressive avant l'entrée en fonction officielle dès le 1er février 2023.

En ce lundi 5 décembre, Matthias Hartwich avait donné rendez-vous à l'ensemble du personnel du SEV pour une première rencontre au secrétariat central. Histoire de partager un moment ensemble, de faire connaissance et de transmettre ces premiers messages : « Je suis une personne avec qui on peut parler de tout, en toute transparence. Le feedback du personnel SEV est absolument nécessaire pour moi car je veux respecter aussi les opinions et le savoir du personnel. C'est très important pour être prêt à entrer dans le monde des transports publics de la meilleure des façons. »

Arrivé au SEV début décembre, Matthias sera le nouveau président du SEV dès le 1er février 2023. Il a donc deux mois pour faire le tour de tous les dossiers. Une période relativement courte durant laquelle son emploi du temps est

réglé comme du papier à musique. « Durant ces premiers jours, j'ai déjà pu découvrir les services du SEV à Berne. Je vais aussi consacrer mon temps jusqu'à Noël à l'approfondissement des dossiers grâce à l'introduction progressive par Giorgio Tuti et toute l'équipe. Il s'agit notamment pour moi de plonger dans les actualités prioritaires de la politique des transports et des dossiers syndicaux du SEV. »

En ce mois de décembre, Matthias participera également à la séance du comité SEV du 16 décembre. Dès le mois de janvier, il ira à la rencontre des militant-e-s SEV lors des traditionnelles conférences des sections ainsi que dans les secrétariats régionaux pour poursuivre ses rencontres avec le personnel.

Pour rappel, il avait déjà fait connaissance avec les militant-e-s lors d'assemblées avant le Congrès, mais aussi après celui-ci. « Cette période de rencontre est fascinante. Je peux ainsi m'habituer à la fonction de président grâce notamment aux discussions avec le personnel et – encore plus importante – les militant-e-s. Comme je l'avais dit avant l'élection, je souhaite être à l'écoute des besoins avant d'agir. Et je suis prêt à agir. Je veux agir. Je me réjouis énormément, comme je l'ai déjà dit ces derniers mois, de ce nouveau défi pour moi. Cette proximité

avec les militant-e-s – pour qui nous nous engageons – est le bien le plus précieux du SEV. »

Après cette première rencontre avec le personnel, c'est aussi la découverte du siège du SEV. Dans la salle d'attente du SEV, Matthias Hartwich apprécie à sa juste valeur le slogan du SEV : « Tu décides ! »

« Il résume à merveille l'implication et le rôle que jouent les membres du SEV dans les prises de décision, relève-t-il. C'est exactement ce qui me fascine ici. »

Parmi les premières tâches qui attendent Matthias Hartwich prochainement, il y aura l'engagement de deux personnes pour des postes à responsabilité qui sont mis au concours dans ce journal et sur nos canaux numériques : le poste de responsable de la politique des transports, de la politique sociale et de la politique environnementale (voir l'interview de Daniela Lehmann en page 7) et celui de responsable de la communication (qui quittera son poste fin février 2023).

Matthias Hartwich pourra ainsi marquer son début de mandat de son empreinte en choisissant, avec la direction et la responsable du personnel, les personnes qui seront amenées à travailler très étroitement avec lui et l'entier de la direction du SEV.



Dans la salle d'attente du SEV, Matthias Hartwich apprécie à sa juste valeur le slogan du SEV : « Tu décides ! »



Les nouvelles adhésions 2022 sont incroyables. Le SEV s'était fixé comme objectif d'atteindre les 2000 nouvelles adhésions. **L'objectif est atteint** et bien atteint, puisque le 9 décembre on en dénombrait déjà **2046** et ce n'est pas encore fini.

Le choc des primes va peser très lourd sur le budget des ménages. Pour une famille de salarié-e-s ordinaires avec deux enfants, les primes-maladie dépasseront pour la première fois les 1 000 francs par mois. **« En refusant d'entrer en matière sur le traitement de l'initiative pour l'allègement des primes, respectivement son contre-projet, le Conseil des États refuse de voir que l'énorme charge que les primes représentent pour les ménages à bas ou moyens revenus »,** fustige l'USS. Lors de sa session d'été, le Conseil national a reconnu les signes des temps et s'est prononcé en faveur d'un contre-projet substantiel à l'initiative sur l'allègement des primes allant bien au-delà de la proposition du Conseil fédéral. Et il doit absolument s'y tenir !

PRÉVOYANCE VIEILLESSE

L'industrie financière se sucre

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Les journalistes économiques Danny Schlumpf (SonntagsBlick) et Mario Nottaris (télévision allemande SRF) expliquent dans le livre «Das Rentendebakel»* (La débâcle des rentes) comment les entreprises financières dilapident la fortune des assuré-e-s de la prévoyance professionnelle par le biais d'émoluments les plus divers.

Cela est rendu possible par des réglementations laxistes, un manque de transparence et un manque de contrôle de l'État. Plusieurs interventions pour changer cela ont déjà échoué au Parlement, là où l'industrie financière a une grande influence.

Emoluments à la charge des assurés

Les coûts de gestion de fortune dans le 2e pilier ont augmenté ces dernières années et sont actuellement estimés par les auteurs à environ 20 milliards de francs par an, pour des avoirs de prévoyance s'élevant à environ 1 200 milliards de francs. Plus de 5 milliards de « coûts TFE » sont rapportés annuellement pour la gestion active des fonds d'investissement, l'audit, l'exploitation, l'administration et la publicité. En Suisse, les frais de transaction encourus lors de chaque achat et vente de titres ou de biens immobiliers, estimés à environ 1% ou 12 milliards par an, ne doivent pas être obligatoirement publiés. Il en va de même pour le milliard de francs par an estimé pour les commissions des courtiers (faisant le lien entre les caisses de pensions et les gestionnaires de fortune), les frais de conseil et les frais facturés aux assurés.

Fondations collectives lucratives

Les frais augmentent parce que le secteur financier peut utiliser librement de plus en plus de fonds des caisses de pensions (CP) sans que les conseils de fondation n'interviennent. Ceci car toujours plus de CP ne sont plus des CP d'entreprise mais font partie de fondations collectives administrées et contrôlées par des compagnies financières. Et là, les Conseils de fondation n'ont plus leur mot à dire bien qu'ils continuent d'être personnellement responsables du patrimoine des assuré-e-s. Et les compagnies financières utilisent les fondations collectives pour prélever le plus de frais possible sur les avoirs des assurés.

Un exemple de la manière dont les administrateurs de fondations collectives traitent les membres des conseils de fondation et les assuré-e-s est la reprise en 2015 de la CP Profaro par la fondation collective PK Pro à l'initiative du groupe de prévoyance Tellco qui contrôle la PK Pro. Elle espère engendrer plus de frais en ayant plus d'assuré-e-s. Mais pour les assuré-e-s de la PK Pro, la reprise coûte 8 millions de francs. Cet argent manque dans

la CP Profaro à cause des retraité-e-s de l'entreprise Alu Menziken qui a dû fermer ses portes. Malgré cela, et en connaissance des faits, le conseil de fondation de la PK Pro a approuvé le rachat. Et l'office cantonal de surveillance des CP ne fait rien pour empêcher cela.

Un deuxième exemple est la lutte entre le conseil de fondation de la CP Phoenix et son gestionnaire d'actifs Nova Holding, dans lequel la Schwyzer Kantonbank détient une participation de 49%. Début 2016, le conseil de fondation constate d'énormes erreurs dans la comptabilité Nova et révoque leur collaboration. Cependant Nova veut continuer d'administrer la CP et multiplie les poursuites judiciaires contre le conseil de fondation. L'office cantonal de surveillance des CP adopte unilatéralement la version de Nova, constate chez Phoenix une grande insuffisance de couverture et révoque le conseil de fondation. Ce dernier se bat contre les allégations de fraude et veut déterminer le rôle de Nova, qui a longtemps été activement soutenue par l'industrie financière et les politiciens afin de défendre ce modèle d'affaires lucratif. Les recherches effectuées par les auteurs du livre donnent décharge au conseil de fondation et font la lumière sur les machinations de Nova.

Le politique doit protéger les assuré-e-s

Les auteurs demandent que l'Etat assume sa responsabilité vis-à-vis des assuré-e-s qu'il oblige à cotiser au 2ème pilier sans qu'ils puissent choisir leur caisse de retraite ni entamer des poursuites en justice. L'autorité de surveillance fédérale doit être renforcée, également vis-à-vis des offices cantonaux de surveillance. Elle a besoin de plus de personnel que les actuels 28 postes à temps plein. Il faut aussi des prescriptions plus sévères, par exemple sur la transparence des frais de transaction, ou une interdiction des commissions de courtage à la charge des assurés. Et les responsables de fondations collectives doivent s'engager envers les assurés également, et pas seulement envers leurs actionnaires.

Les auteurs demandent également que la part obligatoire des actifs de retraite (environ 800 milliards) soit investie passivement, c'est-à-dire dans des fonds indiciaires beaucoup moins chers au niveau des coûts que les investissements actifs. Le fonds souverain norvégien par exemple, et maintenant aussi la CP de la Confédération Publica s'appuient sur des investissements passifs. Les auteurs donnent également l'alerte sur les conséquences d'un éventuel nouveau krach immobilier pour le 2ème pilier.

*Danny Schlumpf et Mario Nottaris: Das Rentendebakel (La débâcle des rentes). Ou comment le politique et l'industrie financière jouent avec notre prévoyance, Editions Rotpunkt, Zurich, 2022. ISBN 978-3-85869-974-9

CFF / CFF CARGO

Echanges au Bistro digital

Chantal Fischer Une plateforme interactive sur la numérisation aux CFF, où on peut partager des expériences, soumettre des problèmes individuels et réserver un coaching individuel gratuit - c'est tout cela, le « Bistro digital » à découvrir sur bistro-digital.ch

La plateforme, mise sur pied par le SEV, est active depuis la mi-août et est consultée fréquemment. Le Bistro digital permet aux collaboratrices et collaborateurs CFF d'échanger à propos des répercussions de la numérisation sur le travail aux CFF. Le projet s'adresse ainsi à tout le personnel CFF et non pas uniquement aux membres SEV. La possibilité est offerte de participer à des rencontres et de découvrir l'environnement professionnel d'autres collègues aux CFF.

L'élément central du Bistro digital est la mise à disposition d'une offre de coaching. En quatre heures de coaching gratuit, les collaborateurs CFF bénéficient d'un soutien professionnel pour des questions liées au virage numérique ou pour leur développement per-

sonnel. Le projet a pris son envol et plusieurs personnes intéressées, provenant de différents domaines CFF, ont déjà consulté la plateforme. L'option qui permet de déposer une demande personnelle, un problème ou une crainte dans ce que nous appelons une « boîte aux lettres » est particulièrement utilisée. Il s'en dégage de nouveaux thèmes à travers les divers témoignages, tels que celui du collègue travaillant au guichet CFF à Bâle. Il a parlé des nombreux systèmes compliqués qui fonctionnent parfois mal dans son travail. Nous l'avons ensuite interviewé. L'année prochaine, le SEV mettra sur pied un échange avec ses camarades d'infortune dans le cadre d'un « point de rencontre ». Le projet pilote, financé par le fonds de numérisation des CFF, se poursuivra au moins jusqu'à fin février. Nous réfléchissons actuellement à le prolonger - afin de permettre à d'autres collaborateurs CFF de profiter de cette offre intéressante. Jetez un coup d'oeil sur cette plateforme: cela en vaut la peine.



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

Le Syndicat du personnel des transports SEV avec ses quelque 37 000 membres recherche un/une

Responsable de la communication 80 %

Dans cette position intéressante et à responsabilité, vous serez entre autres chargé/e d'effectuer les tâches suivantes:

- Responsable de la communication crossmédia du SEV (journal et canaux numériques) à l'interne (personnel, membres) et vers l'extérieur (médias, syndicats partenaires)
- Conseiller et coacher la présidence SEV en matière de communication
- Responsable du service de la communication SEV
- Interlocuteur pour les campagnes politiques
- Responsable de l'identité visuelle (CI/CD)
- Contacts avec les rédactions, les administrations et les organisations

Pour ce poste exigeant, vous bénéficiez d'une grande expérience dans les médias et avez déjà occupé un poste de direction. Vous parlez l'allemand ou le français avec de très bonnes connaissances de l'autre langue, et si possible l'italien.

Vous êtes prêt/e à vous engager pour la cause syndicale, vous êtes à l'aise avec la politique des transports et sociale et vous avez des affinités avec les langues.

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

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

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

Vous trouverez des informations sur le SEV sur notre site internet:
www.sev-online.ch



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

Le Syndicat du personnel des transports (SEV) avec ses quelque 37 000 membres recherche de suite ou pour une date à convenir un/e

Responsable politique des transports et sociale 80 %

Dans cette position intéressante et à responsabilité, vous serez entre autres chargé/e d'effectuer les tâches suivantes:

- Elaborer et formuler la stratégie et la position du SEV en matière de politique des transports et sociale
- Lobbying, préparer et mener des actions et des campagnes
- Rédiger des prises de position et des réponses dans le cadre des mises en consultation
- Contacts avec les partis, les autorités et les organisations en relation avec la politique des transports, environnementale et sociale
- Développement de stratégies et recherche informatique sur les questions de politique sociale, environnementale et des transports

Cette activité exigeante et variée requiert une expérience politique et syndicale ainsi que, le cas échéant, une expérience professionnelle dans une organisation sans but lucratif ou dans une entreprise des transports publics.

Vous savez imposer votre point de vue, travaillez de manière indépendante, prenez des initiatives, êtes flexible et prêt/e à vous engager en faveur de nos membres. Vous parlez l'allemand ou le français avec de très bonnes connaissances de l'autre langue. En tant que responsable, vous êtes directement subordonné(e) au président SEV.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes. Ce poste vous intéresse-t-il ? Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements auprès d'Angela Meili, cheffe du personnel (tél. 031 357 57 22).

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

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet:
www.sev-online.ch

TL

Voilà pourquoi se syndiquer est important

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'assemblée générale de la section sev-tl le 22 novembre à la salle du Cazard à Lausanne a été l'occasion de rappeler que réussites et les luttes de cette années (ATT, hausse des salaires et ateliers) ont été possibles parce que la section sev-tl est forte, mobilisée et solidaire. Avec 230 nouveaux membres cette année, la barre des 50% de syndiqués est en passe d'être atteinte. De bon augure pour 2023.

L'ordre du jour de cette assemblée ne prévoyait pas d'enjeux majeurs comme les dernières qui avaient été massivement suivies. Plus d'une soixantaine de personnes se sont tout

5,05%

C'est le montant de l'augmentation de salaire pour les employé-e-s des tl à partir du 1er janvier 2023. Cela comprend les 2.8% d'inflation avec effet rétroactif au 1er septembre 2022 sur le salaire d'octobre 2022, le 0.75% déjà accordé au 1er janvier 2022 et le 1.5% du système salarial.



de même déplacées en plein Mondial de foot pour faire le bilan de cette année riche en luttes aux tl et se préparer aux prochaines échéances.

Après la partie statutaire qui a vu comptes et budgets approuvés, Pablo Guarino, secrétaire syndical SEV en charge des tl a fait le rappel des batailles gagnées cette année aux tl. Alors que le syndicat avait un cahier de revendication pour améliorer les conditions de travail (tours de services, amplitudes, etc.), la direction était venue avec un démantèlement inacceptable du système ATT actuel auquel tient le personnel de conduite. «La mobilisation déterminée de 600 conducteurs sur 800 en mars - du ja-

mais vu - a amené le SEV à suspendre les négociations tant que le projet de la direction est sur la table. C'est une leçon importante pour nous car cela montre que quand nous sommes attaqués, nous pouvons contre-attaquer et maintenir nos acquis! La solidarité a payé et ensemble nous sommes forts pour les prochaines échéances. Bravo à la section pour ce magnifique travail», résume Guarino.

La deuxième bataille, celle des salaires, se conclut après trois séances de négociation, sous l'égide de l'office de conciliation, par une hausse entre le 1er janvier 2022 et le 1er janvier 2023 de 5,05% (voir encadré). «Il y a très peu d'entreprises qui ont un ré-

sultat comme celui-ci. Et je pense que là aussi, si nous pesons sur la négociation, c'est grâce à notre CCT et à votre représentativité qui a fortement progressé et votre force de mobilisation. On savait que vous étiez derrière nous. C'est cela qui a permis d'arriver à un accord entre le personnel syndiqué et la direction avec au final une satisfaction partagée d'arriver à un résultat négocié», rappelle Guarino.

La bataille aux ateliers en service minimum six jours durant a également montré la solidarité et la détermination des collègues. C'est cela qui a permis de trouver un accord sur les compensations dont l'application doit encore être suivie de près. «Le SEV

est et sera attentif, comme dans tous les services, à toutes modifications sur les horaires», prévient Guarino.

La clé, c'est donc la syndicalisation. Et cette année elle est historique. «La section a été la plus prolifique avec 230 nouveaux membres. Cela porte le total aux tl et leb, à 920 membres dont plus de 800 actifs. La barre des 50% de syndiqué-e-s au SEV est en passe d'être franchie. C'est cela qui nous donne notre force et qui fait qu'on nous écoute. En 2023, nous fêterons dignement le passage au 1000e membre», annonce Guarino comme objectif.

En conclusion de l'assemblée, c'est le futur de la CCT tl qui a été évoqué. Celle-ci était résiliable, pour la première fois, à fin 2022. Personne ne l'ayant demandé, elle continue d'être en vigueur en 2023. Il y a une volonté de la part des salarié-e-s de renégocier le texte en vue d'améliorations mais, en aucun cas, pour péjorer la situation. A la prochaine assemblée, les grands axes travaillés par le comité seront présentés. L'assemblée décidera alors s'il faut demander une renégociation de la CCT à la direction ou si maintenir le statu quo.

Pour compléter le comité de la section SEV-tl, Cécile, conductrice, a été élue à l'unanimité par la salle. Félicitations!

PÉTITION MBC

162 signatures pour une indexation générale à 3%



Yves Sancey C'est par un froid lundi matin, ce 5 décembre, qu'une délégation d'une quinzaine de travailleurs des MBC, les transports publics de la Région Morges Bière Cossonay, est venue à la Gottaz (photo) pour remettre au directeur, Pierre-Alain Perren, une pétition signée par 162 collègues, un chiffre très impressionnant. Celle-ci appuie la demande d'une assemblée et de la délégation de négociations pour obtenir 3% d'augmentation pour l'inflation et l'abandon du système salarial performe (lié à des objectifs) au 1er janvier 2023.

La délégation est ensuite entrée en négociation avec la direction. La situation évolue difficilement. La direction aimerait faire une application dégressive de l'inflation.

Pour le SEV, l'inflation doit être accordée à tout le monde, sinon cela pénaliserait ceux qui ont le plus d'expérience et qui ont montré leur engagement ces dernières années. Il faut donc augmenter toute la grille avec le même pourcentage. Si le montant de l'indexation donnée par le canton pour les transports publics est satisfaisant (sans doute autour des 2,5 à 3%) et que la direction renonce à son application dégressive, maintient l'indemnité pénibilité pour les mécanos marchandises et l'accord sur les mesures disciplinaires, un terrain d'entente pourrait être trouvé.

La base de la section SEV-MBC se prononcera en votation sur le résultat final qui, pour une part, dépend de la direction.

TPF - NÉGOCIATIONS SALARIALES

Plus de 150 collègues mobilisés et solidaires



Yves Sancey Avec plus de 150 personnes et une septantaine de collègues excusé-e-s, cette assemblée de la section SEV-tpf du 23 novembre à la salle de la Grenette à Fribourg a été un vrai succès. «Cela montre que le personnel est déterminé, solidaire et combatif», résume Fritz Haenni, président de la section. «La solidarité, c'est un beau mot. Et cette année vous l'avez fait vivre. Et encore ce soir, en venant si nombreux et de tous les dépôts», poursuit-il.

Le président se réjouit des chiffres de la syndicalisation qui sont très bons cette année avec une augmentation de 83 nouveaux membres. Il espère arriver à 100 d'ici la fin de l'année. «Il faut être beaucoup pour avoir du poids. Syndiquer les jeunes, c'est important. Ils sont le futur», rappelle-t-il. Il a aussi souli-

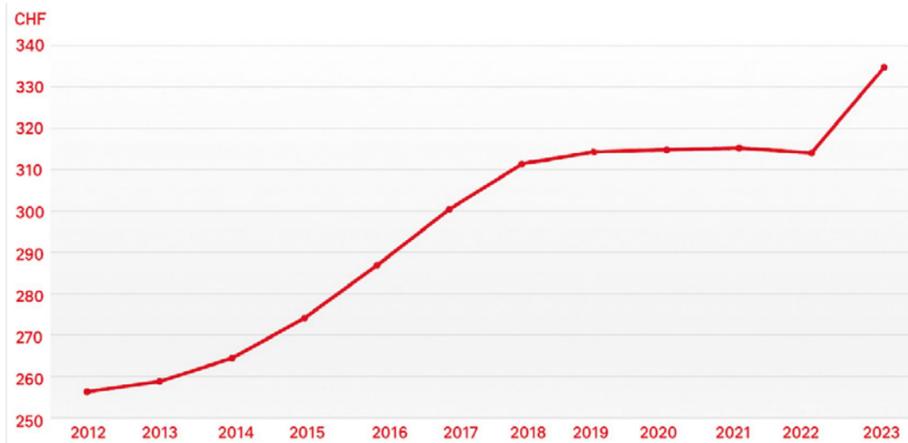
gné la «solidarité de haut niveau» des jubilaires syndiqués pour certains depuis 60 ans.

Pour la CCT, le SEV n'acceptera aucune dégradation comme l'avaient indiqué les 711 pétitionnaires pour une CCT de haut niveau. Les négociations reprendront au printemps et les membres seront tenus au courant.

En ce qui concerne les négociations salariales, le SEV réclamait 5% de hausse pour compenser l'inflation et permettre un rattrapage des salaires. Le résultat de la négociation du 5 décembre d'augmenter tous les salaires de 2000 francs par année, a été jugé bon par le comité. Il est actuellement soumis en votation aux membres qui auront le dernier mot en la matière. Nous vous informerons dans notre prochain numéro de l'issue du vote.

ANGLE DROIT

Les primes ne cessent d'augmenter



L'évolution moyenne de la prime de l'assurance de base par personne avec la forte hausse de 2023.

PERSONNEL DU SEV

Bienvenue Veronica



Vivian Bologna Depuis le 1er septembre, l'équipe de la communication compte une nouvelle collègue, Veronica Galster. Engagée à 50%, elle est en charge de la communication au secrétariat régional de Bellinzone. Elle a repris une partie du pensum de Françoise Gehring qui est partie à la retraite et qui occupait une double fonction de secrétaire syndicale et chargée de communication.

Pour lui succéder, le SEV a opté pour une autre distribution des postes et a mis au concours deux emplois pour remplacer Françoise Gehring. Veronica Galster avait un profil parfait pour la communication tessinoise. En effet, depuis 2009 elle a travaillé pour le journal syndical d'Unia au Tessin, *area*. Elle a donc l'avantage de connaître le monde syndical à merveille. Outre son diplôme de journaliste, Veronica est au bénéfice d'un master en Sciences politiques obtenu à l'Université de Lausanne en 2007 et d'un executive master en communication interculturelle.

Durant les 3 premiers mois, elle a pu mettre en pratique ses compétences, que ce

soit durant le Congrès du SEV que lors d'actions au Tessin. Elle a notamment participé à l'action des membres SEV travaillant aux CFF début novembre. Ils ont demandé une hausse de leur salaire et le maintien de l'invalidité professionnelle. « J'ai été impressionnée par la discipline des membres SEV durant cette action, qui s'est très bien déroulée grâce à eux surtout », souligne Veronica Galster.

« Durant ces premiers mois, j'ai eu beaucoup de plaisir dans ma nouvelle fonction, même si j'ai encore beaucoup de choses à découvrir du monde des transports publics », relève la jeune quadragénaire.

Parmi les défis qu'elle aura à affronter au Tessin, on trouve notamment le développement de la communication digitale italo-phonie. Des défis qu'elle se réjouit de relever !

Sur le plan privé, Veronica est mère de deux filles de 10 et 7 ans et lorsqu'elle ne travaille pas, elle aime passer du temps à la montagne, à Ghirone, où son compagnon a une petite ferme avec des vaches et des veaux, ou faire de longues marches avec son chien.



Team d'assistance judiciaire du SEV

Les temps sont difficiles. La guerre en Ukraine, la pénurie d'électricité... y aura-t-il des coupures ? En tout cas il y a une hausse des coûts et c'est le cas pour toutes les denrées dont nous avons besoin dans la vie de tous les jours. Pas le choix, il faut payer ! Heureusement il y a aussi de bonnes nouvelles, par exemple les négociations salariales des syndicats ou les vacances de Noël qui commencent bientôt...

Mais le budget, c'est le budget. Et les chiffres parlent d'eux-mêmes, ils ne laissent aucune place au doute. Comme chaque année, il était possible de changer de caisse maladie ou de modèle d'assurance jusqu'à fin novembre. Mais parfois cette possibilité ne permet pas de faire suffisamment d'économies pour alléger le budget. Demander un crédit peut constituer une solution mais cela ne résout pas le problème.

Pourquoi doit-on avoir une assurance maladie ?

Toute personne domiciliée en Suisse a l'obligation de souscrire une assurance maladie. Chaque caisse maladie a le droit de fixer ses primes, selon le modèle d'assurance choisi, indépendamment du revenu des assuré-e-s. On fait la distinction entre l'assurance de base obligatoire et les assurances complémentaires, ces dernières pouvant être choisies librement. Il est tout à fait possible d'avoir l'assurance de base auprès d'une caisse et une complémentaire dans une autre caisse. Les assurances complémentaires ne sont pas obligatoires, contrairement à l'assurance de base.

De quoi ai-je besoin pour souscrire une assurance ?

En principe les personnes résidant en Suisse sont uniquement obligées de souscrire une assurance de base. Selon la caisse maladie, on peut choisir entre divers modèles d'assurance et de franchises. Cela permet d'adapter les coûts de cette assurance de base. Selon la situation de santé et l'âge de la personne assurée, les possibilités vont beaucoup varier. Et il ne faut pas perdre de vue qu'en tout temps, on peut avoir un problème de santé qui débouche sur un cas d'assurance et peut changer notre situation.

Les assurances complémentaires sont facultatives et permettent une plus grande marge de manoeuvre. Il faut tenir compte d'une part des besoins personnels à assurer et d'autre part, des économies que l'on peut réaliser sur les primes. Mais ici aussi, un problème de santé peut changer la donne.

Comment puis-je encore réduire mes primes ?

En choisissant bien les produits proposés et la caisse maladie, on peut parvenir à réduire les primes. Mais pour les gens avec de bas salaires ceci peut tout de même représenter une grande somme. Ces personnes peuvent bénéficier de subventions de la Confédération et des cantons.

Chaque canton est libre d'octroyer les subventions qu'il veut. Dans certains cantons il faut faire une demande, dans d'autres cela se fait automatiquement sur la base de la déclaration d'impôts. Seront pris en compte les revenus et la situation familiale. On trouve toutes les informations à ce sujet, et si nécessaire les formulaires à remplir, sur les sites internet des cantons.

En cas de question ou de doute, le team d'assistance judiciaire peut apporter son aide.

PRESTATIONS

Argent Reka bientôt disponible

SEV Comme chaque année, les membres SEV pourront profiter en 2023 d'un rabais de 10 % lors de l'achat d'argent Reka. Comme d'habitude, tous les membres recevront fin janvier une lettre de Reka avec des bulletins de versement pré-imprimés. L'affiliation au SEV permet d'acheter 600 francs d'avoirs

Reka par an à un prix réduit.

Les membres qui possèdent déjà une carte Reka verront leur nouvel avoir directement crédité sur leur compte existant dès que le montant correspondant aura été versé. Pour tous les nouveaux clients, Reka crée un compte Reka lors de la commande de l'avoir et envoie la carte Reka avec le code Pin correspondant par la poste. Tu trouveras toutes les informations importantes sur www.sev-online.ch/reka-card.

Encore plus de réductions

Avec le Parkhotel Brenscino Brissago, la Reka propose une parenthèse de rêve et d'aventure. Au cœur d'un parc subtropical surplombant le lac Majeur, les hôtes profitent non seulement d'une vue magnifique, mais aussi de délices culinaires.

Le Parkhotel rouvrira ses portes le 31 mars 2023. Les membres SEV bénéficieront à nouveau d'un rabais de 20% l'année prochaine.

ASSEMBLÉE SEV-VPT-TN-TPCV ET TRNRail

Mobilisés !



Yves Sancey Près de 50 membres ont participé le 1er décembre à l'assemblée générale SEV-transN, les Transports publics neuchâtelois. « Cette très bonne participation est un succès et fait plaisir », se réjouit Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV. L'assemblée s'est prononcée à une grande majorité en faveur du résultat de la négociation salariale, soit une compensation du renchérissement de 2,2%

pour toutes et tous, ainsi qu'une progression salariale de la CCT de 1,5% de la masse salariale. Une grande majorité à nouveau s'est prononcée pour que le cartel SEV travaille sur un projet de fusion des sections TN-TPCV et TRNrail qui sera soumis au vote en assemblée générale durant la période 2023-24. « La mobilisation et la syndicalisation sont la clé pour obtenir de bons résultats » résume Etique.

DÉPART

« Le combat politique n'est jamais terminé »



Daniela Lehmann a présenté deux textes d'orientation lors du dernier Congrès du SEV en 2022.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Après plus de douze ans au SEV en tant que coordinatrice de la politique des transports et plus de cinq ans de coordination dans le domaine de la numérisation, Daniela Lehmann cherche un nouveau défi. Interview.

Une de tes dernières activités pour la politique des transports du SEV est l'élaboration du projet de réponse à la consultation fédérale sur l'avenir du trafic par wagons isolés (TWI). Qu'en penses-tu ?

Cette consultation comporte une variante qui élimine le TWI de Suisse. Toutes celles et ceux qui croient au transport des marchandises par le rail doivent lutter là-contre. Deux anciennes revendications, pour lesquelles le SEV s'est battu sans succès lors de la révision de la Loi sur le transport de marchandises en 2015 avec la coalition Pro Cargo, redeviennent importantes. D'abord vis-à-vis de la route, le TWI n'est pas concurrentiel sur une base d'auto-financement, malgré les bons instruments existant dans la loi tels que les concepts et les plans d'utilisation du réseau. Ceci a été prouvé par le passé. Deuxièmement, pour un transfert du trafic sur le rail dans le trafic marchandises intérieur, il faut avoir des objectifs mesurables comme pour le trafic transalpin, afin de protéger

l'environnement et la population du déferlement des camions.

Quels furent les plus grands succès de la politique des transports ?

Je suis entrée en fonction en 2010, en pleine lutte pour le financement de la Caisse de pensions CFF. C'était certainement le lobbyisme le plus intensif de toute ma carrière au SEV. Nous sommes allés avec les personnes concernées au Palais fédéral afin de convaincre les membres du Parlement de la nécessité d'une contribution fédérale de 1,148 milliard de francs. Au final personne n'a voté contre au Conseil des Etats. Un autre grand succès fut en 2014, quand le peuple suisse a clairement accepté le projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF). Il s'agissait d'accorder une grande aide financière aux transports publics grâce à un fonds de durée illimitée. Pour cela le SEV a fait sa propre campagne qu'il a financée lui-même. Un autre succès plus récent est le maintien de l'octroi à un seul prestataire de la concession pour le trafic grandes lignes. L'Office fédéral des transports voulait la diviser pour encourager la concurrence alors que le succès du chemin de fer suisse repose essentiellement et avant tout sur la coopération. Nos discussions et divers courriers ont contribué à éviter une telle scission qui aurait été lourde de conséquences.

Quelles furent les plus grosses dé-

faites mis à part celle liée à la Loi sur le transport de marchandises ?

Le SEV s'est engagé contre le deuxième tube routier au Gothard. Cette campagne de votation s'est terminée sur un échec en février 2016. C'est également dommage qu'en décembre 2017, le SEV, syndicom et Unia aient réduit l'Alliance Fairlog de la branche de la logistique et du transport routier à la collaboration qui existait préalablement, après deux années de fonctionnement. Dans la nouvelle chaîne de mobilité, il est important d'avoir une étroite collaboration car il est parfois difficile de déterminer quel syndicat est compétent dans quel domaine. Pour cette raison, je continue à croire à l'idée de départ sur laquelle Fairlog était basée. Parfois, il faut faire plusieurs essais avant qu'un projet ne puisse prendre son envol.

Quels sont les défis qui attendent le SEV ?

Le SEV a beaucoup obtenu ces dernières années dans la lutte contre la libéralisation et la concurrence mais il doit poursuivre cette lutte sans relâche, surtout au vu du prochain changement à la tête du DETEC. Il doit continuer à démontrer que les transports publics constituent une partie de la solution au problème climatique. Et les mesures contre le changement climatique doivent être appliquées de manière socialement supportable. La Loi sur le CO₂ a été rejetée en juin 2021 entre autres parce que les gens avec de bas revenus

ont eu l'impression qu'ils allaient devoir payer plus pour ces mesures. Toutefois cela n'était pas vrai. Les opposants ont présenté des chiffres erronés de manière très habile, ce qui a dirigé les discussions dans leur sens. A l'avenir il s'agira de présenter nos propres bons arguments et de les mettre en avant au lieu de nous perdre à réfuter des mensonges.

Ces dernières années tu as aussi coordonné le travail du SEV dans le domaine de la numérisation: peux-tu en faire une brève rétrospective et nous expliquer les perspectives ?

Le premier texte d'orientation sur la numérisation a été adopté en 2017. De manière générale, le SEV considère la numérisation comme une chance pour le personnel et veut accompagner le processus, car les mesures de numérisation peuvent présenter des avantages ou des inconvénients selon la manière dont elles sont présentées et appliquées: elles peuvent avoir pour objectif d'économiser de l'argent et du personnel, ou alors constituer un soutien pour les collaboratrices et les collaborateurs dans leur travail au quotidien et les aider à mieux concilier la vie professionnelle et la vie privée. Lors des négociations CCT avec les CFF en 2018, la numérisation était un point majeur du SEV. Il a réussi à ancrer le droit de ne pas être joignable. Actuellement le projet de « Bistro digital » financé par le fonds de numérisation

des CFF est en cours. Cette plateforme d'information et d'échange s'attaque aux craintes et à l'insécurité du personnel et lui propose de participer à des coachings gratuits.

Qu'est-ce qui t'a plu dans ton travail au SEV et qu'as-tu moins aimé ?

Mon domaine d'activité était très large et varié, du point de vue des thèmes comme des moyens à disposition: campagnes, lobbyisme, projets pilotes, textes d'orientation, réponses aux consultations... Pour moi personnellement, il s'agissait du travail le plus intéressant que le SEV avait à proposer. Mais bien souvent il a fallu s'administrer soi-même une tape sur l'épaule car les changements politiques prennent beaucoup de temps et ne sont pas toujours perceptibles de l'extérieur. Et peut-être n'avons nous parfois pas assez mis en avant nos succès et nos acquis.

Pourquoi t'en vas-tu ?

Après douze ans une certaine routine s'installe et les thèmes se répètent. Ceci me pousse à rechercher un nouveau défi. J'aurais volontiers mis mon savoir-faire à disposition du SEV en tant que présidente. Mais cela ne s'est pas réalisé et c'est pourquoi je quitte le SEV. Je ne sais pas encore de quoi sera fait mon avenir. Mais une chose est claire pour moi: je désire prendre un nouveau départ pour les dix ans qu'il me reste avant la retraite. Je souhaite plein succès au SEV pour l'avenir!

CONGRÈS DE L'USS

Grève féministe le 14 juin 2023

Union syndicale suisse
journal@sev-online.ch

Les délégué-e-s de l'Union syndicale suisse (USS) ont arrêté les priorités syndicales lors de leur 57e congrès des 26 et 27 novembre. Outre une offensive sur les salaires et les rentes, les syndicats de l'USS ont décidé d'organiser une grève féministe le 14 juin 2023. Malgré la mobilisation historique de 2019, les revenus des femmes, soit leurs salaires et rentes, ne s'améliorent guère.

La Suisse est l'un des pays les plus riches de la

planète. Mais, ces dernières années, nombre de salarié-e-s et de retraité-e-s n'en ont que peu profité. De fait, une fois les primes-maladie et les loyers payés, il leur reste même moins, en termes réels, qu'il y a quelques années. C'est pourquoi, concernant les revenus et la répartition des richesses, des mesures sont nécessaires pour renforcer le pouvoir d'achat.

Les principales revendications adoptées par le Congrès de l'USS sont les suivantes :

- **des hausses générales de salaire :** qui-conque travaille dans ce pays mérite un salaire équitable. Calculé en fonction du coût de la vie, cela signifie qu'il ne faut pas de salaire inférieur

à 4500 francs et, avec un apprentissage, à 5000 francs. Un plus grand nombre de CCT et de salaires minimums doivent permettre d'atteindre cet objectif ;

- **des améliorations de la protection des salaires :** il est particulièrement important de faciliter la déclaration de force obligatoire des CCT, ainsi que de prendre des mesures fortes pour leur application. Les mesures d'accompagnement doivent donc être améliorées.

Prévoyance vieillesse

La privatisation rampante de la prévoyance vieillesse ne pourra être stoppée qu'en renforçant l'AVS. C'est pourquoi le combat pour de meilleures rentes à travers l'initiative de l'USS pour une 13e rente AVS est une priorité absolue. Les rentes du 2e pilier ont baissé d'environ 20 % ces dernières années et perdent aujourd'hui énormément de leur valeur à cause de l'inflation. Pour ces raisons, le Congrès de l'USS a adopté un texte d'orientation sur la prévoyance vieillesse: toute personne ayant travaillé toute sa vie mérite une bonne rente.

Réchauffement climatique

Le réchauffement climatique, dû à l'activité humaine, est une menace existentielle pour tout le monde, aussi pour les travailleuses et travailleurs. C'est pourquoi l'USS s'engage pour une politique climatique efficace. Le tournant climatique doit passer par un changement structurel

qui soit socialement équitable. La décarbonisation modifiera profondément le travail et la vie des travailleurs et travailleuses dans le monde et en Suisse.

Protection contre le licenciement

Le Congrès de l'USS a aussi décidé de préparer le lancement d'une initiative populaire pour une meilleure protection contre le licenciement. La Suisse est clairement en retard sur cette question: la convention de l'OIT sur la protection des travailleurs et travailleuses engagés au plan syndical en vigueur n'est pas respectée dans notre pays. La médiation en cours à ce sujet doit déboucher sur des résultats concrets.

Elections

Le Congrès de l'USS a réélu Pierre-Yves Mailard à la présidence et confirmé Vania Alleva, d'Unia, comme vice-présidente, rejointe dans cette fonction par Natascha Wey du SSP (nouvelle). Le SEV dispose quant à lui de deux sièges au comité présidentiel de l'USS où siègeront le nouveau président du SEV Matthias Hartwich et la vice-présidente Valérie Solano. Les sortant-e-s Nico Lutz, Unia, Daniel Münger, syndicom, Véronique Polito, Unia, Katharina Prelicz-Huber, SSP, et Stephanie Vonarburg, syndicom (suppléante) complètent la composition du comité présidentiel.

LETTRE DE LECTEUR

Régional des Brenets : les carottes sont cuites



Jean-Claude Cochard,
section VPT/MOB

Les autorités neuchâteloises et la direction de TransN ont convié la population du village des Brenets pour une séance d'information publique, sur l'avenir de la liaison ferroviaire entre Le Locle et Les Brenets. En réalité, le remplacement du train par un service de bus. Un ultimatum de l'Office fédéral des transports (OFT), paraît-il. J'ai donc fait le déplacement, par une froide journée de fin d'automne, jusqu'à la salle des spectacles, située à côté de l'église. Le ciel était bas et gris, une véritable journée d'enterrement pour ce petit tortillard, plus que centenaire.

Si je suis allé là-bas, c'était pour raconter l'histoire d'un autre petit train, l'Aigle-Sépey-Diablerets. A l'époque la Confédération voulait le supprimer et le conseiller d'Etat vaudois, en charge du dossier, un écologiste, avait même affirmé qu'un bus était moins polluant qu'un train vide. Mais les Ormo-

n'étaient pas de cet avis et s'étaient battu, avec détermination, pour sauver leur liaison ferroviaire avec la plaine. Aujourd'hui, il va même être prolongé jusqu'au départ des remontées mécaniques de la station des Diablerets!

En quarante ans et malgré les belles promesses faites pour contenir le réchauffement climatique, engendré par les gaz à effet de serre, le discours des autorités de tutelle n'a pas changé. Le conseiller d'Etat neuchâtelois, responsable de la mobilité de son canton et la direction de l'opérateur ferroviaire, ont lourdement insisté sur le fait que le train était plus cher que la route, dans le cas présent. C'est un point de vue biaisé, qui ne prend pas en compte les coûts de l'infrastructure routière. Ces arguments, on les avait déjà entendus pour justifier le démantèlement des tramways, que l'on reconstruit aujourd'hui à grands frais!

Avec la vague « verte » des précédentes élections fédérales, on aurait pu imaginer que la rhétorique, sous la coupole du palais

fédéral, aurait évolué pour une répartition plus équitable du fonds d'investissement ferroviaire (13 milliards de francs à disposition) pour ne pas prêter les régions les plus périphériques du pays. Et bien non, c'est toujours les mêmes arguments qui sont invoqués par l'OFT. Si le taux de couverture de l'exploitation est inférieur à 20%, la Confédération ne participe pas au maintien du service ferroviaire. Pour assurer la survie du régional des Brenets, il faudrait une cinquantaine de millions de francs, amortis sur cinquante ans. Mais ce que ne dit pas le département des transports de la Confédération, qui aurait refusé ce montant, c'est que d'une autre main, il va dépenser un demi-milliard de francs pour le contournement autoroutier de la ville du Locle et le percement d'un nouveau tunnel sous le Col des Roches, pour fluidifier le trafic frontalier avec la France. N'en déplaise à celles et ceux qui se collent les mains sur le bitume, le rêve américain de la mobilité individuelle a encore de beaux jours devant lui!

COMMISSION CENTRALE ZPV

Encore de nombreux problèmes

Susanne Kratzer/adapt. Vivian Bologna De nombreux thèmes ont été discutés lors de la séance de la Commission centrale du 17.11.2022. Deux cours sont prévus dans le programme pour 2023. Il est fortement recommandé de participer à la journée des femmes ZPV le 4 mai 2023; le programme sera passionnant. Le cours intitulé « Auto-défense pour le personnel des trains » est très demandé et heureusement déjà complet. Nous avons toutefois une liste d'attente pour les personnes intéressées.

Avec un total de 1856 membres à fin octobre, l'effectif est à son plus haut niveau depuis deux ans; mais continuez cependant à recruter activement.

Nous avons enfin reçu le procès-verbal concernant la procédure de contestation avec l'OFT. Le jugement doit tomber d'ici la fin décembre 2022.

Bien que la CoPe AC ait à nouveau fait une demande, les CFF n'ont toujours pas fourni les résultats des séries de mesures réalisées sur les trains duplex trafic grandes lignes. Le fait que les CFF ne donnent pas les résultats des mesures - même à la CoPe - montre comment ils traitent les représentants du personnel. Ont-ils quelque chose à cacher? Les caractéristiques de fonctionnement de ce train ne s'expliquent que partiellement. Certaines sont liées au processus de vieillissement, d'autres ne s'ex-

pliquent pas. Selon la direction de la Production ferroviaire, tout va pour le mieux concernant l'état du matériel roulant. Mais pour nous il en va autrement: les dommages sont très nombreux et diversifiés. Souvent, il faut beaucoup trop de temps pour y remédier. Comme on le sait, en raison de la longueur insuffisante des quais, il faut régulièrement fermer des wagons aux points névralgiques (Kreuzlingen, Baden voie 1 etc.). Bien souvent, il suffirait de faire de petites modifications.

Chez Infrastructure, la planification se fait apparemment à très long terme. Les déclarations selon lesquelles des changements ne seront prévus par exemple à la gare de Sursee (voie 2) qu'après l'ouverture de la gare de passage à Lucerne soulèvent pas mal d'interrogations et nous font secouer la tête. Actuellement, le quai trop court à Sursee (avec deux trains sur la voie 2) empêche l'extension absolument nécessaire de la place pour le S29, qui est absolument insuffisante surtout aux heures de pointe. Mais nous ne nous contentons pas de telles réponses. Le sujet est maintenant du ressort du groupe CFF.

Toutes les données et les vacances enregistrées dans le système Fervac sont désormais sauvegardées pour l'année 2023. La CoPe AC est impliquée activement dans le projet.

De nombreux réfugiés en provenance d'Autriche ou du sud tran-

sitent actuellement par la Suisse, la plupart ayant comme destination la France ou l'Allemagne (en octobre via Buchs SG: env. 7000 personnes; depuis le sud pas tout à fait autant). En découlent des conflits récurrents dans les gares mais aussi dans les trains.

La vidéosurveillance du local de pause à Bâle continue de susciter de nombreuses discussions. D'autres locaux de pause subiront des transformations dans un avenir proche. La position de la ZPV est sans équivoque: nous n'acceptons aucune vidéosurveillance dans les locaux de pause!

Dans les environs de Neuchâtel, le personnel des trains constate qu'il y a toujours plus de voyageurs sans titre de transport valable. A cela s'ajoute l'augmentation des vols à la tire. La ZPV s'est adressée à la direction AC à ce propos, mais ils n'ont pas encore donné de réponse.

Notre délégation a trouvé un accord concernant les négociations salariales avec les CFF (voir édito). Les discussions portent également sur la résiliation de l'invalidité professionnelle. Ces négociations sont loin d'être faciles. Or, les CFF doivent être conscients des signaux qu'ils veulent envoyer, en tant qu'employeur social. Et est-ce que les demandeurs d'emploi vont s'engager dans une entreprise où les conditions de travail ne cessent de se détériorer?

BRANCHE P D' AS

La coupe est pleine à la vente – la santé au coeur d'une journée

AS-Branche P Notre dernière séance de branche en 2022 était presque entièrement dédiée à la vente desservie. Après la fin des mesures de protection contre le coronavirus nous avons constaté une explosion de la demande pour les voyages à l'étranger. Cela a donné les situations que l'on connaît et qui ne sont pas réjouissantes : des queues interminables pour la clientèle et une pression énorme pour le personnel. Malheureusement, les systèmes existants sont très compliqués pour vendre les offres et prennent beaucoup de temps. L'attente a été critiquée dans les médias. La performance très insatisfaisante des systèmes informatiques empêche aussi de travailler vite et bien. On ne peut pas continuer ainsi.

Le concept de présence auprès de la clientèle va malgré tout continuer d'être appliqué et d'autres points de vente vont être fermés. Ceci renforce la pression sur les services environnants dans les grands centres voyageurs. Nous avons prévu de faire une pétition qui se trouve en phase de préparation et qui thématise tous ces thèmes ainsi que nos revendications.

Les guichets de service pour les bagages, le courrier de service, la location de vélos, les consignes, etc. vont en outre être fermés dans les moyens et les grands centres voyageurs et ces tâches, qui prennent parfois beaucoup de temps, seront ajoutées à celles du personnel des centres voyageurs où l'on déplore déjà de longues files d'attente.

Par conséquent la coupe est pleine ! Elle risque de déborder. Nous exigeons des organes directeurs qu'ils se concentrent un peu plus sur les répercussions sur le personnel.

Nous nous réjouissons d'accueillir deux nouveaux collègues parmi les activistes de notre branche. Ils

viennent compléter les teams TCC et RIDA-services.

Journée de branche dédiée à la santé psychique

Après deux ans durant lesquels il n'a pas été possible d'organiser une journée de branche à cause de la situation sanitaire, la branche P a réfléchi à un thème qui nous a paru tout naturel en cette année 2022. Lors de nos divers contacts et discussions, nous avons constaté que toujours plus de monde, les jeunes également, souffre de problèmes mentaux.

Nous avons dès lors cherché un soutien professionnel et l'avons trouvé auprès du service HR-AGS des CFF. Mirjam Wolf et Corinne Scheiwiller ont tout de suite été d'accord d'animer notre journée et de faire part de leurs connaissances en la matière. Elles ont également apporté une documentation ciblée sur ce thème.

C'est ainsi que le 28 novembre dernier, 26 participantes et participants motivés se sont rencontrés à l'hôtel Olten. Le groupe était représentatif de toutes les catégories et des personnes dans des fonctions dirigeantes étaient aussi présentes. Les modératrices ont trouvé le bon équilibre entre les travaux en groupe, les exercices pratiques et les discussions. Ainsi tous les participants ont eu l'impression d'avoir acquis des informations utiles. La journée a laissé une très bonne impression. On a même proposé d'organiser une suite.

On nous a montré également le nombre de documents que l'on trouve déjà sur l'intranet CFF lorsqu'on lance une recherche sur la « santé psychique ».

La branche du trafic voyageurs est persuadée d'avoir mis le doigt sur un point névralgique avec ce thème, il faudra garder un oeil là-dessus à l'avenir!

Comité de la PV Vaud 21, 22, 23, 24...les années du 21ème siècle passent et continueront de passer mais le plaisir de se retrouver demeurera à jamais.

Sûr de ce fait, le comité de la section SEV PV Vaud souhaite à toutes et tous les collègues en activité ou en retraite de joyeuses fêtes de Noël et une bonne année 2023.

PV VAUD

Voeux

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
Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Michael Spahr, Tiemo Wydler
Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnements et changements

d'adresse: mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.
Announces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-press: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 27 janvier 2023.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 16 janvier à midi, celui de l'agenda au mardi 17 janvier à midi.

SÉRIE D'ACCIDENTS

« Cela ne peut pas continuer »

SEV
journal@sev-online.ch

Après la série d'accidents aux CFF, avant tout dans le domaine des chantiers, le SEV et sa sous-fédération des Travaux ont écrit à la direction de CFF Infrastructure un courrier qui mentionnait plusieurs points à améliorer au niveau de la sécurité, et demandait une discussion dans de brefs délais. Elle a maintenant eu lieu et abouti à la formation de sept groupes de travail avec sept champs d'action. La prochaine réunion est prévue le 13 décembre et se déroulera au niveau de la division Infrastructure.

En 2022, on dénombre beaucoup d'accidents sur le réseau CFF. C'est surtout dans les secteurs des chantiers et de l'entretien des voies ferrées que de terribles accidents, parfois mortels, se produisent. La direction de CFF Infrastructure a promptement réagi au courrier du SEV et de la sous-fédération des Travaux et rencontré le SEV le 1er novembre. Elle s'est non seulement montrée prête à discuter les cinq points cités mais aussi à former des groupes de travail à ce sujet. Au cours des discussions, on s'est rendu compte que deux autres champs d'action devaient être encore pris en considération, ainsi ce sont maintenant sept groupes de travail qui se pencheront chacun sur un thème avec chacun une thèse. Le vœu est de mettre en place rapidement une solution concrète pour ces problèmes. Jusqu'au 7 décembre, des représentants du SEV et des CFF se sont réunis au moins une fois dans les six premiers groupes de travail et il y a eu de premiers résultats, qui ne mènent pas forcément à une amélioration immédiate mais peuvent au moins faire surgir les points faibles et définir des améliorations possibles.

Les champs d'action définis communément et qu'il s'agit d'approfondir sont les suivants:

- **Travaux de vérification par des entreprises tierces**

Thèse: Application lacunaire des prescriptions légales par des tiers, avec des exemples

graves, comme des doubles tours le même jour. Pas de contrôle, ou des contrôles lacunaires.

- **Flux d'informations, systèmes, équipement de travail**

Thèse: Les collaboratrices et collaborateurs croulent sous les systèmes, équipements de travail, processus et formulaires supplémentaires. Les choses importantes sont noyées dans la masse. Cette situation limite la concentration, ce qui nuit également à la sécurité.

- **Mises au concours et adjudications**

Thèse: Pour beaucoup de collaboratrices et collaborateurs et le SEV, certaines mises au concours et adjudications ne sont pas compréhensibles du point de vue de la sécurité. On rencontre parfois des personnes sans expérience et mal formées.

- **Suffisamment de temps et de ressources pour les formations**

Thèse: De plus en plus, nos connaissances sont incomplètes, voire inexistantes dans des thèmes centraux. Les consignes importantes de sécurité et de travail ne peuvent pas être simplement laissées à la responsabilité de chacune et chacun et à la formation individuelle.

- **Intégration des utilisateurs dans les développements des systèmes**

Thèse: Les systèmes sont trop souvent élaborés et déployés sans inclure des travailleuses et travailleurs de la base.

- **Répartition du personnel stable / planification des tours de service**



Urs Huber, secrétaire syndical SEV.



Le SEV et la sous-fédération des Travaux ont tiré la sonnette d'alarme pour améliorer la sécurité sur les chantiers.

Thèse: Les changements de service dans un laps de temps très bref sont dangereux pour la concentration et l'attention. Il y a trop de frictions dans la planification et ceci peut amener de l'insécurité à court terme à tous les niveaux.

- **Système d'annonce**

Thèse: Les annonces d'actions comportant des erreurs, d'accidents qui se sont presque produits etc. ne sont pas faites assez souvent. Cela débouche sur des problèmes pour accéder aux informations et y répondre, en conséquence les services compétents des CFF ne réagissent pas («il ne se passe rien»).

Pour Urs Huber, secrétaire syndical SEV et responsable du domaine Infrastructure des CFF, la manière ouverte et réactive des CFF de répondre aux revendications de la base du SEV est positive. «Dans cette situation déplorable avec

tous ces accidents graves, nous pouvons au moins maintenant espérer pouvoir trouver, avec les CFF, des améliorations et des mesures pour plus de sécurité pour tous les collègues cheminots.»

Après publication de la lettre, le SEV a reçu un nombre incroyable de remarques de la part de collaborateurs et de supérieurs hiérarchiques de tous les domaines. C'est une bonne chose car cela permet au SEV de procéder très concrètement sur la base d'une situation réelle. Comme toujours, Urs Huber appelle toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs à accorder la plus haute importance à la sécurité, pour eux-mêmes et pour leur environnement. Beaucoup d'accidents dangereux se terminent sans trop de dégâts. Toutefois ils devraient être toujours considérés comme un (dernier) avertissement!

Les CFF sont prêts à discuter

Urs Huber *En 18 ans au SEV j'ai rarement vu cela. Le SEV écrit une lettre à CFF Infrastructure et la division réagit immédiatement. Et même pas négativement mais activement. Il s'agit bien sûr de sécurité et tous ces graves accidents touchent tout le monde. Les travaux ont maintenant débuté dans les sept groupes de travail qui doivent approfondir chacun une thèse. Pourquoi avons-nous de tels problèmes? Que pouvons-nous améliorer? Pour moi ce qui est très important, c'est de ne pas se limiter à: «Voilà, nous avons bien discuté!» Ce n'est pas suffisant. Je suis content que lors des rencontres qui se sont déroulées jusqu'à présent, on a pu trouver de bons consensus. Par exemple: «Mettons nous ensemble pour plus de sécurité!»*

Voici deux thèses personnelles à ce sujet:
1. De manière générale, aujourd'hui les gens arrivent moins bien à se concentrer. Dans la vie privée nous sommes submergés par les informations et nous nous laissons envahir par toutes sortes de données issues de tous les canaux possibles. C'est un état de fait dont on

doit tenir compte. Et si les CFF viennent en plus, régulièrement, avec un flux énorme d'informations plus ou moins importantes dans tous les domaines, cela peut devenir problématique.

2. Il n'y a aucun chef aux CFF qui porte sciemment atteinte à la sécurité. Mais on peut se demander si tous savent ce que le flux énorme de communications, de systèmes et d'informations déclenche chez le personnel. Il serait nécessaire qu'ils se mettent une fois à la place des collaboratrices et collaborateurs. Ce qui leur tombe dessus est déjà difficile à gérer pour le personnel des bureaux, alors qu'en est-il des artisans, des techniciens, des surveillants de la sécurité, etc.?

Sachant que pour une newsletter sur un thème lié à la sécurité, le lien n'est pas ouvert par 80% des destinataires, est-ce que l'on peut considérer que le message soit passé? Apparemment pas... La sécurité est un travail de longue haleine. Le SEV le sait parfaitement. Et après les premières rencontres avec les CFF nous voyons déjà où se situent les champs d'action concrets. Nous restons vigilants!

IS INTÉRIEURES

La situation reste insatisfaisante

SEV En mars 2022 on a pris connaissance du «modèle de carrière des installations de sécurité» chez Infrastructure VU (Disponibilité et Entretien). Des améliorations ont été apportées aux IS extérieures mais rien n'a alors été prévu pour les IS intérieures, ce que le SEV a critiqué déjà lors de la procédure de consultation. A l'annonce de ce qui allait être appliqué, plusieurs centaines de collègues ont fait part de leur colère par le biais d'une pétition adressée à la direction VU et remise par le SEV. Diverses discussions avec les représentants du SEV ont suivi, avant que les CFF ne répondent officiellement à la pétition en novembre 2022.

Parmi les cinq revendications de la pétition, les CFF ont reconnu seulement la problé-

matique des salaires initiaux des jeunes technicien-ne-s: dès le 1er janvier 2023 leurs salaires seront relevés. Et pour le personnel déjà en poste, une analyse des salaires doit être réalisée. Il sera examiné s'il est nécessaire de procéder à des rattrapages. Pour le reste, les réponses sont décevantes. En particulier, le SEV ne saisit pas l'utilité de déclarer qu'une «référence externe actuelle montre peu de marge de manoeuvre». Cela n'a rien à faire dans une situation où dans beaucoup de teams IS, les possibilités d'effectuer les piquets ne peuvent être maintenues qu'avec toutes les peines du monde et à l'aide de mesures d'urgence, à cause du manque de collaborateurs et collaboratrices, et du manque de formation.

VERKEHRSBETRIEBE
ZÜRICHSEE ET OBERLAND

La direction des VZO ignore la pétition du SEV

Michael Spahr La direction des VZO ne veut pas de contrat de travail d'entreprise avec le SEV. Environ 70% du personnel des Verkehrsbetriebe Zürichsee et Oberland (VZO) ont signé une pétition il y a un an et demi. Dans cette pétition, 197 collaborateurs et collaboratrices demandaient à la direction des VZO de négocier une CCT ou une CCT d'entreprise avec le SEV. Le 11 mars 2021, les signatures ont été remises aux responsables, la secrétaire syndicale SEV Regula Pauli soulignant qu'il est désormais standard dans la branche des transports publics d'avoir une CCT ou une CCT d'entreprise. Mais la direction en a décidé

autrement. Dès le début, elle préférait négocier un contrat de collaboration avec la commission du personnel (CoPe). Le SEV a souligné à plusieurs reprises que la valeur d'un contrat de travail d'entreprise est plus haute et que le SEV, en tant que partenaire de négociation, a l'indépendance nécessaire pour négocier - contrairement à la CoPe. Pour le SEV, c'est un affront envers le personnel que 155 voix en faveur d'un règlement aient plus de poids que les 197 signatures de la pétition. Le SEV va examiner d'autres mesures. Il n'est pas acceptable que la demande de plus de la moitié du personnel soit simplement ignorée...

SOUS-FÉDÉRATION VPT

Objectif de recrutement largement atteint

VPT La sous-fédération VPT s'était fixé comme objectif d'atteindre 750 nouveaux membres en 2022. « L'incroyable est arrivé, nous avons franchi ce cap. Notre 750e membre est un camarade du BLS, se réjouit Gilbert d'Alessandro. Depuis le franchissement de ce cap, la VPT

ne s'est pas pour autant arrêtée en si bon chemin puisque la sous-fédération approche les 900 nouveaux membres au moment de boucler ce dernier journal de 2022.

« Je tiens à remercier chaque section pour ses présences sur le terrain et son engagement syndical

Ce membre est un camarade du BLS. Un grand merci à notre nouveau collègue de faire confiance à la VPT et le SEV.

Merci à la section et au comité BLS pour leur présence et leur travail. Ce n'est que par ce travail que notre syndicat peut se renforcer et poursuivre ses buts ! La VPT est fière de ce résultat durant cette année hors norme», conclut Gilbert D'Alessandro.

Une année exceptionnelle aussi pour l'ensemble du SEV, puisque l'objectif des 2000 nouvelles adhésions a été largement atteint. Au moment de mettre sous presse, la barre avoisine les 2100. Des chiffres consolidés seront disponibles début 2023.

PV FRIBOURG

Une AG inouïe



Jean-Louis Scherz, PV Fribourg Ce sont 57 membres qui ont assisté à l'assemblée d'automne de la PV Fribourg qui s'est tenue le 15 novembre à l'Auberge de l'Aigle Noir à Neyruz. La partie officielle s'est déroulée sous la présidence de Daniel Trollet. Le budget 2023, qui prévoit un léger déficit, a été accepté à l'unanimité. Les résultats de la 104ème assemblée des délégués des sections PV et ceux du Congrès ont été présentés. L'effectif actuel de notre section se monte à 284 membres.

Une fois la partie formelle de l'assemblée terminée, l'invité du jour, M. Christophe Lesimple, président de l'Association fribourgeoise des malentendants a présenté les différents aspects des problèmes d'ouïe et de leurs conséquences. Cet exposé a soulevé beaucoup d'intérêt et de nombreuses questions. Les intéressés trouveront une foule d'informations sur Internet sous l'adresse : www.malentendants-fribourg.ch. Un en-cas froid terminait l'assemblée avant que chacun reparte chez soi.

HELVETIA

Lacunes de prévoyance à combler et économiser des impôts

Comment conjuguer prévoyance et économies d'impôts ?

Les épargnants malins le savent depuis longtemps: une prévoyance intelligente permet d'économiser des impôts. Les versements dans le pilier 3a et les rachats dans la caisse de pension sont déductibles du revenu imposable.

Économiser des impôts avec le pilier 3a

Constituer une prévoyance privée signifie prendre ses responsabilités. C'est pourquoi la Confédération et les cantons récompensent les versements dans le pilier 3a. En 2022, les personnes actives soumises à l'AVS peuvent ainsi verser au maximum CHF 6'883. À Olten, l'économie d'impôts est d'environ CHF 1'660 pour une personne célibataire percevant un salaire annuel de CHF 85'000. Les indépendants sans caisse de pension peuvent verser jusqu'à 20% de leur revenu dans le pilier 3a, soit un maximum de CHF 34'416. Les montants maximums sont périodiquement adaptés par la Confédération.

La majeure partie de la population n'exploite pas tout le potentiel d'économies du pilier 3a. C'est aussi



une question de budget. Avoir plusieurs solutions de prévoyance 3a présente des avantages. Exemple: notre habitant d'Olten a conclu une assurance de prévoyance avec une cotisation annuelle 3a de CHF 2'800; il économise ainsi chaque année presque CHF 680 d'impôts. Vers la fin de l'année, il décide de verser CHF 3'000 supplémentaires dans un compte de fonds 3a et économise en tout environ CHF 1'400 d'impôts.

Caisse de pension et économies d'impôts

Le certificat de prévoyance de la

caisse de pension indique le montant de rachat maximal possible. Avec des versements ciblés dans votre caisse de pension, vous pouvez augmenter votre rente, voire financer une retraite anticipée. Le règlement de prévoyance de la caisse de pension renseigne sur les possibilités individuelles. Ces versements peuvent aussi être déduits des impôts. On profite ainsi de déductions fiscales réparties sur plusieurs années.

Planifier intelligemment

Pour organiser au mieux la prévoyance personnelle tout en économisant des impôts, il est recommandé de demander conseil à nos spécialistes de la prévoyance. Daniel Huguenot, spécialiste assurance et prévoyance de l'agence générale Helvetia Fribourg et ses collègues du Team de conseil SEV restent à votre entière disposition. Vous trouverez plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

helvetia

Votre assureur suisse

PV BIEL-BIENNE

Hommage à Ruedi Flückiger à la St-Nicolas



Ruedi Flückiger lors du voyage de la section du 16 août 2018 à Champéry.

Robert Drewes/J.-C. Amiet Le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés sous la direction d'Anita Sulzer ouvre la fête de la Saint-Nicolas avec les chants « Yoghourt Blues » et « Notre chalet là-haut ». Dans la salle bien décorée du restaurant Bahnhof à Brügg occupée jusqu'à la dernière chaise, notre président Roger Schweizer souhaite la bienvenue à l'assistance. Par la suite il fait une nécrologie de notre ancien président Ruedi Flückiger décédé dernièrement. Ruedi a travaillé toute sa vie pour les transports publics et il a été très actif dans le syndicat, en particulier comme président de la PV Biel/Bienne durant ces dix dernières années. Debout, une minute de silence a été observée en sa mémoire suivie d'un chant du Chœur

d'hommes. Nous allons garder un très bon et agréable souvenir de Ruedi. Les diplômes d'honneur pour les 40, 50 et 60 ans de sociétariat au SEV ont ensuite été remis. La lecture en suisse allemand de l'histoire « zwüsche Gleis 2 u 3 » de Pedro Lenz par Marianne Drewes a fait sourire l'assistance. Après deux chants du Chœur d'hommes, le personnel du restaurant, qui avait ouvert ses portes expressément pour nous, a pu servir l'assiette de jambon chaud avec salade ainsi que le dessert et le café. En souhaitant les bons vœux à tous et à toutes pour la prochaine période des fêtes, le président a officiellement clos cette belle réunion. Il est encore resté beaucoup de temps pour des échanges amicaux entre anciens collègues.

VPT

18. 1. 2023

Journée de la navigation

La Journée de la navigation de la VPT aura lieu le 18 janvier à bord d'un bateau de la Société de navigation du lac des Quatre-Cantons, amarré à Lucerne.

La journée débute à 10h15. Inscriptions sur le site de la VPT <https://vpt-online.ch/fr/branches/navigation>

Section

31. 1. 2023

Retraité-e-s TL, Métro et ville de Lausanne

Tout le comité souhaite à ses membres de resplendissantes fêtes de fin d'année et vous souhaite une excellente santé. Il serait heureux de vous retrouver nombreux au café de la Treille à 10h pour notre assemblée du mardi 31 janvier 2023. *Danièle Ruchonnet pour le comité*

Agenda 15/22

DÉCÈS

Bastian Jeannine; 1936; veuve de Pierre, Roche VD, PV Vaud.

Bunier Martin; 1945; chef de train, Brügg BE, PV Biel-Bienne.

Briol Claude; 1958; mécanicien, Lausanne, VPT TL.

Challet Robert; 1925; secrétaire, Lutry, PV Vaud.

Chevrolet Marcel; 1933; chef de bureau expl, Laufen, PV Basel.

Clément Françoise; 1927; veuve de Gilbert, Prilly, PV Vaud.

Dessous-l'Eglise Jean; 1930; chef de service, Le Mont-sur-Lausanne, PV Vaud.

Dreyer Andrée; 1930; veuve de Paul, Fleurier, PV Neuchâtel.

Genet Daniel; 1952; monteur, La Tour-de-Peilz, PV Vaud.

Künzi Therese; 1931; veuve de Walter, Brig, PV Valais.

Moser Renée; 1929; veuve de Jean, Epalinges, PV Vaud.

Philippe Pierre; 1946; garde-barrière, Delémont, PV Jura.

Randin Roger; 1934; maître artisan, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Veiz Max; 1932; chef de service d'exploitation, Bienne, PV Bienne.

Vuille Richard; 1947; conducteur / contrôleur, Lausanne, VPT TL.

ASSURANCES MALADIE

La pharma fait grimper les primes



Guy Zurkinden
Extrait d'un article paru dans
«Services Publics», no 17,
4.11.2022, journal du ssp-vpod

En imposant des prix abusifs à leurs médicaments protégés par des brevets, les firmes pharmaceutiques menacent le droit à la santé – avec la bénédiction de l'OFSP. Questions à Patrick Durisch, expert en politique de santé au sein de l'ONG Public Eye.

Quel est le poids du prix des médicaments dans les dépenses de santé en Suisse ?

Patrick Durisch – En 2021, les coûts pris en charge par l'assurance obligatoire des soins (régie par la Loi sur l'assurance maladie, LAMal) ont totalisé 36 milliards de francs en Suisse.

Les médicaments remboursés par l'assurance maladie de base représentent le quart des dépenses de santé, soit 9 milliards. Les trois quarts de cette somme concernent des médicaments brevetés. C'est donc le coût des traitements protégés par un brevet – garantissant un monopole à l'entreprise qui les produit – qui a l'impact le plus important sur les coûts de la santé, et pas tant celui des génériques.

De 2014 à 2020, la croissance des dépenses en médicaments a été beaucoup plus forte que celle des frais de santé en général. Ce poste a joué un

rôle moteur dans la hausse des coûts de l'assurance de base – et donc celle des primes d'assurance maladie.

Comment expliquer une telle hausse des coûts ?

À son origine, on trouve une série de traitements récents: une nouvelle génération d'anticancéreux et de traitements visant à stimuler le système immunitaire, ainsi que d'autres pour des maladies rares – comme le fameux Zolgensma de Novartis, conçu pour les enfants atteints d'amyotrophie spinale (SMA) et dont l'injection coûte 2 millions de francs. Tous ces traitements sont très chers et tirent les dépenses vers le haut.

Cette évolution n'est pas une fatalité. Comme le montre une enquête sur les profits des pharmas (www.publiceye.ch) que nous avons publiée en septembre, le prix très élevé de ces médicaments – jusqu'à 360 000 francs par an – n'est pas lié au coût de leur conception et production. Mais plutôt à la volonté des pharmas de maximiser leurs bénéfices. Quand une caisse maladie paie 1000 francs pour un médicament, entre 400 et 900 francs vont directement dans la poche de la société pharmaceutique – et de ses actionnaires.

Le prix de ces traitements fait pourtant l'objet d'une négociation avec l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) ...

Cette négociation ne se fait pas sur un pied

d'égalité. Pour deux raisons principales.

D'abord, les médicaments dont nous parlons font l'objet de brevets. L'entreprise qui les produit se trouve donc en position de force: si le prix fixé est trop bas à ses yeux, elle peut menacer l'OFSP de ne pas commercialiser son produit en Suisse. La pression est d'autant plus forte s'il s'agit d'un médicament vital.

Deuxième problème: l'OFSP ne demande pas aux entreprises pharmaceutiques de détailler les dépenses consenties pour concevoir et produire ces médicaments. L'office se contente de comparer le tarif proposé avec celui de traitements similaires commercialisés dans d'autres pays européens – et dont les prix sont souvent fictifs, car ils ne reflètent pas les rabais négociés entre les pharmas et les différents pays. Il négocie ainsi les yeux bandés ! Dans ce contexte, il est facile pour les sociétés pharmaceutiques d'imposer des prix beaucoup trop élevés.

Le Conseil fédéral veut ancrer dans la LAMal la pratique des « rabais secrets » sur les prix des médicaments. Vous vous opposez à cette mesure. Pourquoi ?

Aujourd'hui, quand une pharma entre en négociation avec l'OFSP sur le prix d'un nouveau médicament, elle propose un prix de départ. Ce prix fait l'objet d'une négociation avec l'OFSP, qui aboutit à fixer le tarif du traitement qui figurera dans la base de données de l'office sur les

médicaments remboursés. Or ce prix est fictif, car il n'est appliqué nulle part. Il s'agit d'un prix maximum (ou prix de vitrine), car l'OFSP négocie des rabais afin que le médicament réponde aux critères de coût-efficacité fixés par la loi. Jusqu'à 2018-2019, ces rabais étaient publiés. Or maintenant, l'OFSP et le Conseil fédéral voudraient pouvoir garder le secret sur ces rabais, en les excluant du champ d'application de la loi sur la transparence. Ils justifient cette mesure en disant qu'ils obtiendront ainsi des rabais plus conséquents. Dans les faits, c'est le contraire qui va se passer: si une société pharmaceutique sait que les rabais accordés seront confidentiels, cela la poussera à entamer les enchères plus haut. Tout cela va encore pousser le prix des médicaments à la hausse !

Selon vous, ces profits excessifs mettent en danger le droit à la santé...

Dans les pays du Sud où il n'existe pas de filet de sécurité sociale, les prix exorbitants imposés par les pharmas ont pour conséquence de priver plus de deux milliards d'êtres humains d'accès à des médicaments vitaux.

En Suisse, cette politique des prix irresponsable alimente la hausse des coûts, et donc des primes d'assurance maladie payées par la population. Or cette hausse risque d'aboutir à des coupes dans les prestations remboursées par la LAMal, et/ou des décisions de rationnement.



COMME UN OISEAU SUR UN FIL

Guillaume Martinez

« Like a bird on the wire », chantait Leonard Cohen en 1969. Comme un oiseau sur un fil. Comment ne pas penser à cette mélodie phare du compositeur canadien en contemplant cette scène ? Dans son tube, l'artiste parle de l'impossible quête

de la liberté dans un monde plein d'attaches. Comme ces oiseaux scotchés à des fils électriques à New York.

La Grande Pomme n'est-elle pourtant pas la ville de tous les possibles ? Retrouvez le passionnant travail

photographique mais également vidéo de Guillaume Martinez notamment sur [instagram.com/martz_](https://www.instagram.com/martz_)

Au cœur de ce travail, on trouve la ville, Lausanne, de jour mais aussi de nuit. Avec des lumières dans des spectres bleu, vert et rouge.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

- Quelles sont les conséquences de la transformation digitale du monde du travail pour les femmes?**
 - Il n'y a rien de négatif. Il n'y a que des avantages.
 - Une plus grande auto-détermination, mais un risque de charge de travail accrue avec le télétravail.
 - Tous les métiers principalement féminins peuvent être effectués depuis chez soi.
- Techniquement il est possible de faire circuler les trains sans mécano, mais...**
 - Le personnel est encore plus fiable et plus économique qu'une technologie complexe.
 - Les trains risqueraient de s'arrêter chaque fois dans le tunnel de base du Gothard.
 - Il n'y a aucun intérêt de ce genre des entreprises de transports pour ce type de projets.
- Pourquoi le Congrès de l' USS a-t-il voté une nouvelle grève féministe?**
 - Parce que celle de 2019 fut une belle fête.
 - Parce qu'on a pu constater les nombreuses avancées après la mobilisation de 2019.
 - Parce que les salaires et les rentes des femmes restent inférieures à ceux des hommes.
- Au secrétariat régional de Bellinzone, Veronica a succédé à ...**
 - Angelo Stroppini
 - Françoise Gehring
 - Mario Branda

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 17 janvier 2023**.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch
Sur internet: 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°14 /2022: b / a / b / a

C'est **Robert Drewes**, d'Aarberg, **membre de la PV Bienne**, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

SUR LES TRACES DE...

Lutz Karger, de plongeur à chef cuisinier



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Lutz Karger est steward à la filiale des CFF Elvetino. Il travaille dans la restauration ferroviaire, la plupart du temps dans la voiture-restaurant entre Bâle et Milan. Depuis une dizaine d'années, il s'engage au sein de la sous-fédération VPT dans la section Services ferroviaires, dont il est l'actuel vice-président.

Il n'y a pas beaucoup d'espace dans la cuisine de la voiture-restaurant de l'Astoro qui secoue beaucoup, et il faut faire vite. Nous traversons l'Oberland bernois et Lutz Karger sert ses clients qui voyagent de l'Italie vers l'Allemagne. Il prend les commandes, discute avec les voyageurs de toutes origines, recommande une bière blanche, un dessert, retourne à la cuisine pour préparer les plats demandés qu'il réchauffe dans l'eau ou à la vapeur, il prépare les boissons, puis vide en vitesse la machine à laver la vaisselle qu'il remplit à nouveau, pour revenir très vite au bar où il sert deux cafés à des gens qui viennent d'arriver. Tous les jours, de plongeur il devient chef cuisinier et vice-versa, plusieurs fois de suite. «Il faut supporter le stress», dit-il en souriant, «car sinon ce job n'est pas pour toi.»

Depuis vingt ans, il travaille dans la restauration ferroviaire aux CFF. Aujourd'hui, son employeur se nomme Elvetino mais il y a vingt ans, l'entreprise s'appelait encore Mitropa Schweiz SA, et entre deux, elle a changé plusieurs fois de nom. Il n'y a pas que l'appellation de la filiale CFF qui a changé, le travail aussi. Au début, Lutz circulait encore dans les trains avec son minibar pour servir les clients. «Parfois, je sors encore mon chariot au plus grand étonnement des voyageurs de deuxième classe», explique-t-il avec un air espiègle, et il ouvre un compartiment où se trouve effectivement un ancien minibar avec sa machine à café incorporée. Mais la plupart du temps il n'a pas le temps d'accomplir cette prestation extraordinaire.

De la Trabant à la voiture-restaurant

Sa vie s'est déroulée de la même manière que ses journées de travail: avec plein de rebondissements et un tempo élevé. Il est né dans l'ancienne République démocratique allemande en 1965 et a d'abord travaillé en tant qu'ouvrier métallurgique dans l'entreprise automobile du peuple Autowerk Zwickau. Il contribuait à la production de la légendaire Trabant d'Allemagne de l'Est. «Mais le travail était très en-

nuyeux et je voulais faire autre chose.» Environ deux mois avant la chute du mur, à l'automne 1989, il était en voyage dans le bloc de l'Est. A Budapest, il a saisi une opportunité de passer à l'Ouest. La frontière y était ouverte avant la chute du mur de Berlin et Lutz s'en est allé, d'abord en Bavière où il a fait de petits jobs.

Dans les années nonante, il est entré dans le monde de la gastronomie. Et c'est sur l'île de la Frise de Norderney que des collègues lui ont parlé de la Suisse. «Il y avait alors encore beaucoup de neige dans les Alpes, on n'avait pas besoin de canons!», dit-il avec une certaine ironie. «Mais on avait besoin de personnel.» Il a travaillé durant plusieurs années à Bivio, sur le col du Julier, où il a commencé à faire des randonnées à ski, en haute montagne. C'est là qu'il s'est épris des paysages suisses. Avant de s'engager aux chemins de fer, il était sur le lac de Thoune, puis il a trouvé un emploi à la Deutsche Bahn. «C'est là que j'ai commencé à travailler dans une voiture-restaurant et je rêvais de laisser derrière moi les paysages monotones allemands. Et puis j'ai eu une opportunité de changer pour le réseau suisse, et c'était tout de suite clair pour moi: c'était cela que je voulais!»

«Dans les domaines des bas salaires, il est urgent d'avoir des syndicats»

Depuis environ dix ans, Lutz s'engage au SEV en tant que vice-président de la section VPT Services ferroviaires et il siège dans la délégation de négociations qui est en train de négocier la nouvelle CCT. «Notre objectif est d'obtenir une CCT comme celle de nos collègues des CFF. La tâche est difficile!» Bien qu'Elvetino soit une filiale des CFF à 100%, les conditions de travail sont bien moins bonnes que celles de la maison mère. Pour Lutz Karger il est évident et très important que les gens qui se trouvent dans les basses classes salariales, comme les employés du domaine de la restauration, soient organisés dans un syndicat. Cela en vaut la peine: «Nous avons pu obtenir une compensation du renchérissement de 130 fr. C'est un grand succès pour nous!»

Entretemps, nous sommes arrivés à Bâle. Les derniers voyageurs ont quitté le train. Lutz doit faire le décompte de deux caisses différentes, l'une pour les autorités italiennes, l'autre pour les suisses. Ensuite il doit nettoyer la cuisine avant que la voiture-restaurant ne soit emmenée par le personnel de manoeuvre. C'est un travail difficile mais Lutz n'en voudrait pas d'autre: «Pour autant que je sois en bonne santé, vous me verrez encore bien quelques années entre Bâle et Milan!»

«JOYEUX NOËL»

Micha Dalcol

