

SEV N° 11

Le journal du Syndicat du personnel des transports



VOTATIONS

Un NON au dumping salarial

Edito de Giorgio Tuti, président du SEV



4 et 5

Après la votation du 9 février 2014 et le séisme politique qui s'en est suivi, la votation du 27 septembre sur l'initiative de limitation est sans aucun doute l'une des votations les plus cruciales pour les travailleurs et travailleuses de notre pays.

Derrière une formulation trompeuse et aguicheuse qui joue sur la peur de l'étranger et le besoin de protection de chacun se cache un texte qui précarisera chaque employé de ce pays.

Je vous invite à glisser un non clair dans l'urne.

L'initiative de limitation n'a de limitation que le nom. Rien dans le texte ne fait référence à une quelconque limite. Par contre, une chose est sûre: en cas de oui, la libre-circulation tomberait à l'eau si en un an aucun accord n'est trouvé avec

l'Union européenne.

Tous les autres accords bilatéraux ainsi que la loi sur les travailleurs détachés seraient alors caducs, faisant tomber au passage les mesures d'accompagnement négociées à l'époque pour éviter justement le risque de dumping salarial.

Au fond, nous avons le choix entre un monde où toutes les protections disparaîtraient et une protection que nous devons renforcer. Avant les accords bilatéraux et les mesures d'accompagnement, seuls 1,4 million de travailleurs étaient couverts par une CCT. Maintenant, ils sont 2 millions, protégés par ailleurs par une grille salariale et des salaires minimaux.

Dans le monde des transports, nous avons réussi à fixer de bons usages de branche grâce à des conventions collectives de travail de qualité. Et celles-ci ne sont bonnes

que parce que notre taux de syndicalisation est élevé. C'est ça le chemin à suivre.

Qui peut réellement croire qu'il suffit de renoncer à la libre-circulation pour empêcher le dumping salarial? Sans mesures d'accompagnement, il sera au contraire permis, assez simplement, de pousser les salaires vers le bas dans un marché du travail dérégulé. Avec de telles conditions-cadre sans protections, le besoin de l'économie de travailleurs étrangers « bon marché » deviendra plus grand.

Ne soyons pas naïfs. La meilleure protection n'est pas celle qui paraît facile - repousser les étrangers - mais celle qui permettra à tout travailleur de vivre dignement de son travail, indépendamment de sa nationalité.

Non à l'initiative de limitation - Non au dumping salarial.

Négociations

La seconde moitié de l'année sera difficile dans les ETC et aux CFF.

2 et 3

Comité SEV

Les mots d'ordre pour les votations du 27 septembre: oui au congé paternité.

6

Portrait

Souleymane Barry, chauffeur de bus TL, élu Municipal à Chavannes-près-Renens.

10

Swissport

La crise du coronavirus a touché de plein fouet le secteur aérien. En dépit du chômage partiel, les mesures de réduction des coûts commencent à tomber. L'entreprise d'assistance au sol Swissport veut faire des économies de toute urgence mais, à Zurich, les négociations sur le plan social et les ajustements temporaires de la convention collective de travail ont été interrompues. Les membres de SEV-GATA ont voté pour une reprise.

Nous reviendrons prochainement sur la situation genevoise similaire. Les négociations se poursuivent tant pour le plan social que la prolongation de la CCT avec une volonté de l'entreprise de faire des économies sur le dos des salarié-e-s.

Merci Helmut

Comme tout le mouvement syndical, le SEV est attristé par la mort de Helmut Hubacher, décédé il y a quelques jours à l'âge de 94 ans. Helmut était un de nos membres les plus fidèles. En 1944, il a rejoint l'ancienne Fédération des cheminots en tant qu'apprenti de gare et lui est resté fidèle jusqu'à sa mort.



Dans les années 1950, il a travaillé comme secrétaire du SEV, puis a tenu une chronique dans le journal germanophone du SEV. Il était connu comme un vétéran de la politique: conseiller national (PS/BS) pendant 34 ans, il a présidé le PS suisse de 1975 à 1990.

Genève

Le 27 septembre prochain, en plus de sujets qui touchent toute la Suisse (voir les mots d'ordre du SEV en page 6), les Genevois-e-s se prononceront également sur l'initiative cantonale « 23 frs, c'est un minimum », lancée par la CGAS, la faïtière syndicale genevoise dont le SEV fait partie. L'objectif de l'initiative pour instaurer un salaire minimum légal de 23 frs de l'heure est limpide : lutter contre la précarité résultant de salaires indigents imposés par certains employeurs. Après les applaudissements pour les caissières ou les nettoyeuses, place aux augmentations de salaire !



ETC

Après un été chaud, un automne brûlant

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La seconde partie de 2020 sera chargée. Nous évoquons avec Barbara Spalinger en page 3 les dossiers des CFF. Ici, nous abordons les points cruciaux concernant les autres entreprises avec Christian Fankhauser, vice-président en charge des ETC.

La crise sanitaire, encore elle, va influencer les rondes de négociations de cet automne. « Dans la très grande majorité des entreprises, nous aurons des rondes de négociations. Bien sûr nous tiendrons compte de leurs réalités économiques », relève Christian Fankhauser, vice-président du SEV pour poser le décor.

Cela ne signifie pas pour autant que le SEV ne s'engagera pas pour le personnel, bien au contraire. « Notre ligne est toujours la même : le personnel ne doit pas payer la crise. Maintenant concrètement, nous tenons aux hausses de salaires prévues par les systèmes salariaux que nous avons négociés dans les entreprises. Nous insisterons aussi sur la nécessité de reconnaître l'engagement du personnel durant cette année exceptionnelle, par exemple par le biais d'une prime », poursuit Christian Fankhauser.

Une des priorités, le temps de travail...

Les décomptes des heures de travail durant la crise sanitaire sont un autre point important pour les membres du SEV. « Notre position n'a pas bougé. Les entreprises doivent discuter avec nous si elles veulent des solutions spécifiques. Nous avons demandé le gel des comptes d'heures au 15 mars. Nous sommes d'avis que les nombreuses heures supplémentaires effectuées avant la crise par le personnel, flexible et attaché à son entreprise, ne peuvent fondre simplement comme neige au soleil. Certains employés ont cumulé énormément d'heures durant des mois voire des années et cela a rendu

service à leur employeur. Pour d'autres, le travail a manqué pendant la crise. Ils ne doivent pas en faire les frais », rappelle Christian Fankhauser.

...et la protection de la santé

Depuis le début de la crise sanitaire, la protection de la santé a été au cœur des revendications du SEV. Avec un succès certain, remarque Christian Fankhauser : « Nous avons pu formuler des revendications claires dans les entreprises. L'une d'elles concerne les conducteurs et conductrices de bus qui n'ont plus vendu de billets pendant des mois. C'est à nouveau possible depuis le 19 juin. Pour nous, la vente de billets ne peut avoir lieu que si la protection de la santé est garantie. Cela implique notamment qu'il y ait une

vitre en plexiglas qui sépare la cabine de conduite et la clientèle. Plusieurs entreprises ont mis ces protections en place ! »

Et aux entreprises qui estiment que porter un masque suffit pour protéger le personnel des bus « nous disons que ce n'est pas une solution. Tout simplement parce qu'un conducteur ou une conductrice ne peut porter son masque pendant l'entier de son tour de service. C'est extrêmement désagréable en raison de la chaleur, mais cela peut aussi être dangereux si l'on porte des lunettes de vue ou de soleil. La buée peut rendre difficile la conduite. Et pour ceux qui ne comprennent pas le problème, nous les invitons à mettre un masque pendant plusieurs heures derrière une vitre », insiste le vice-président du SEV.

Après la liste des courses, « la liste des problèmes »

Parmi les projets que la crise sanitaire a freinés, il y a les actions de terrain que le SEV avait décidé de renforcer en 2020. Les secrétaires syndicaux et syndicales avaient planifié de nombreuses actions de recrutement avec les sections. Celles-ci ont dû hélas être repoussées. « Depuis le mois de juin, nous avons relancé la machine de manière assez légère avec des présences sur le terrain en compagnie des militants pour remercier les collègues de leur travail durant la crise. Nous avons eu d'excellents retours. Nous renforçons ainsi notre visibilité », souligne Christian Fankhauser.

En cette seconde partie d'année, les actions seront encore plus nombreuses et plus consistantes. « Chaque région opère de manière différente. Certains collègues organisent des actions hot-dog. Ailleurs, on opte pour d'autres spécialités, sourit Christian Fankhauser. Le plus important, c'est le dialogue qui s'engage lors de ces actions. Le but est de rencontrer les travailleurs et les travailleuses. C'est l'occasion d'échanger avec eux et d'expliquer quels sont les avantages d'être membres du

SEV. Nous pouvons mettre en avant la qualité de nos prestations, à commencer par les très bonnes CCT que nous négocions ou la protection juridique professionnelle. Nous revenons de ces actions de terrain avec une liste de problèmes à résoudre, étaye Christian Fankhauser. Nous les empoignons ensuite. Nous pouvons alors montrer le résultat de notre intervention. Nous gagnons ainsi en crédibilité. Celle-ci nous permet ensuite de communiquer nos succès et notre engagement. C'est comme ça que nous pouvons convaincre les non-membres de nous rejoindre ! » Et cela fonctionne. « Depuis le mois de juin et les dernières étapes du déconfinement, nous parvenons à syndiquer davantage que pendant la période la plus aiguë de la crise lorsque l'activité professionnelle était nettement réduite », conclut Christian Fankhauser.

Tes avantages sur notre site
web sev-online.ch/avantages

CFF

«Nous nous trouvons au-devant de négociations difficiles»



Barbara Spalinger en discussion avec un employé des CFF. C'était le 9 septembre 2019, bien avant l'obligation du port du masque.

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

Nouveau système salarial, incertitudes chez CFF Cargo, clarifications nécessaires pour les compensations des comptes de temps durant la période de confinement: ces prochains mois le SEV va affronter de grands défis. La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger s'exprime sur la situation aux CFF.

En juillet, le SEV a demandé aux employés des CFF et de CFF Cargo de s'annoncer s'ils n'étaient pas d'accord avec la manière dont leur compte de temps était compensé après la période de coronavirus. Des retours ?

Nous avons reçu environ 70 annonces et les trions selon la nature du problème et le secteur. Au vu de la grandeur de l'entreprise on peut dire qu'il n'y a pas eu trop d'erreurs et que la situation n'est pas si dramatique. Dans quelques cas des fautes ont clairement été commises et doivent être corrigées. C'est surtout pour le personnel à temps partiel que nous demandons clarification.

Et quelle est la suite à donner pour ces cas ?

Les personnes concernées seront contactées par nos services. De plus nous conviendrons d'une rencontre avec les CFF et les cas qui n'ont pas été traités correctement seront examinés et si possible réglés collectivement si on constate un grand nombre de cas similaires. Avec CFF Cargo nous avons convenu d'une discussion de fond car nous avons constaté en juillet déjà que l'entreprise voulait régler la question des comptes de temps de manière différente de celle prévue par le groupe CFF. Ceci au détriment du personnel concerné. Il n'en avait jamais été question puisque nous avons toujours discuté de solutions pour tout le groupe. Ainsi CFF Cargo enfreint le principe de la bonne foi. Nous devons immédiatement entrer en négociation à ce sujet.

Le 19 août, il y a eu un premier échange sur le nouveau système salarial aux CFF. Que peux-tu nous dire à ce sujet ?

Lors de cette rencontre, on nous a présenté les attentes concrètes des CFF pour le renouvellement du système salarial. Les CFF ont exprimé le voeu de négocier en même temps sur le nouveau système salarial et des mesures d'économies qui se répercuteront sur le personnel.

Nous avons assuré de notre bonne volonté à négocier sur un renouvellement du système salarial mais nous ne nous sommes pas encore prononcés sur les mesures d'économie. Cette décision va être prise lors de la conférence CCT du 27 août qui nous donnera un mandat de négociation. Ce sera une tâche difficile.

Pourquoi difficile ?

La situation à fin 2018, alors nous avons accepté le renouvellement du système salarial, était tout autre qu'aujourd'hui. Entre-temps l'assainissement du modèle de retraite anticipée Valida a aussi été intégré dans ces négociations, et voici maintenant encore des mesures d'économies! Ceci dans une période où les choses ne sont pas claires, ni pour CFF Cargo, ni pour l'évolution générale dans le contexte de la crise du coronavirus. Les CFF se comportent d'une manière assez difficile à suivre car toutes les demandes se retrouvent liées les unes aux autres et la situation devient de plus en plus compliquée. Tout ceci est-il vraiment nécessaire en ces temps où les gens ont surtout besoin de stabilité.

Voilà comment CFF Cargo va de l'avant

CFF Cargo est actuellement en cours de restructuration, car ils ne sont plus une division des CFF mais en train de devenir une filiale. Après une longue période d'incertitude, certaines questions en suspens ont trouvé une réponse lors d'une réunion au sommet entre le SEV et CFF Cargo le 24 août.

CFF Cargo ne participera pas au développement du système salarial. En lieu et place, ils ont annoncé qu'ils entameront leurs propres négociations CCT avec le SEV l'année prochaine. « CFF Cargo est soumis actuellement à une pression financière massive et le covid a aggravé cette situation », explique Barbara Spalinger. Cargo veut donc s'écarter de la CCT existante sur un certain nombre de points. « Mesures d'économies, diminution des coûts et flexibilisation: ces concepts ont été évoqués, car l'autofinancement prescrit par la loi sur le transport de marchandises doit se concrétiser », dit elle.

Cargo ne pourra en dire plus que vers la fin de l'année. Ce qui est sûr, c'est que ce ne seront pas des négociations usuelles pour le SEV, mais qu'elles constitueront un défi majeur à plusieurs niveaux.

+

Malgré la crise sanitaire, le SEV a déjà bien travaillé pour remplir son quota de signatures en faveur d'une **13e rente AVS**. Selon le dernier décompte, les membres du SEV ont déjà récolté **4500 signatures valables**.

Pour rappel, le SEV s'est engagé à fournir 10 000 paraphes en faveur de l'initiative, soit 10% du nombre de signatures requises. Nous sommes donc sur la bonne voie. Pour atteindre l'objectif, des formulaires seront à disposition des membres lors des assemblées de cet automne, si elles ont lieu.

Il est aussi possible de signer en ligne (avant d'imprimer) sur sev-online.ch

La position de l'**UDC** dans la consultation sur la Loi urgente pour le soutien aux transports publics mérite qu'on s'y attarde.

Une fois de plus, le parti agrarien a montré que le Service public n'a guère d'importance pour lui. S'il dit soutenir la volonté de la majorité du parlement qui souhaite l'élaboration d'une base légale pour soutenir les TP, « il rejette une aide financière préventive et les mesures prévues. » Pas question pour l'UDC d'accorder un traitement privilégié et prioritaire aux transports publics. Elle demande au contraire des mesures en faveur du transport routier.



GIORGIO TUTI répond

L'AVS, pilier de l'égalité

La NZZ a dévoilé début août une alliance UDC, PLR, Verts libéraux, PDC pour réformer l'AVS. L'USS a tiré à boulets rouges. Pourquoi ?

Aujourd'hui, les rentes des femmes sont déjà nettement inférieures à celles des hommes. Cela n'a pas empêché les partis de droite de préparer une réforme qui constitue un démantèlement de l'AVS sur le dos des femmes. Ce pacte est une insulte. Une année après la Grève des femmes, leurs rentes sont encore nettement inférieures à celles des hommes.

Les parcours de vie des femmes se caractérisent par des interruptions de l'activité professionnelle, davantage de travail à temps partiel et des salaires inférieurs à ceux des hommes. L'égalité en matière de rentes ne sera possible qu'à travers le renforcement de l'AVS, pas en suivant la fausse piste d'un projet de démantèlement. Nous nous opposerons à toute dégradation de l'AVS.

Le renforcement du premier pilier est fondamental pour éliminer le retard pris

par les rentes des femmes et pour lutter contre la baisse du pouvoir d'achat. Les rentes de l'AVS sont aujourd'hui déjà trop basses et celles du 2e pilier s'effondrent. Pendant ce temps, les loyers et les primes des caisses-maladie augmentent. Il reste toujours moins pour vivre. C'est pourquoi une réduction des rentes, qui serait la conséquence des plans dressés par la droite, est une approche totalement inimaginable.

Pour répondre aux problèmes des rentes trop faibles des femmes, les mesures proposées par le Conseil fédéral étaient déjà scandaleusement insuffisantes.

La meilleure solution contre les faibles rentes est l'initiative pour une 13e rente AVS. Pendant plus de deux mois, la récolte de signatures a été stoppée en raison du coronavirus, mais maintenant nous pouvons à nouveau nous engager. Tu peux la signer sur sev-online.ch

Giorgio Tuti est président du SEV et vice-président de l'USS. Envoie tes questions à journal@sev-online.ch



MIGRATION ET TRANSPORT

« Sans nous, pas de transports publics »

Yves Sancey

Alors que l'on s'apprête à voter sur l'initiative dite de limitation le 27 septembre (voir page 5) qui pourrait avoir un impact sur le nombre de travailleurs étrangers en Suisse, il nous a paru important de comprendre le rôle essentiel qu'ils jouent dans un secteur comme les transports publics.

En 2011 déjà, le SEV avait lancé une campagne pour lutter contre la xénophobie et sensibiliser l'opinion publique et les milieux syndicaux sur l'importance des migrant-e-s pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer et des services de bus. Selon les chiffres de 2008, on comptait 12,2% de salariés d'origine étrangère aux CFF, représentant 88 nations. Dans d'autres entreprises, ce pourcentage variait ainsi : BLS (6,2%), Transports publics fribour-

geois (11%), Transports publics du Chablais (12%), Rhätische Bahnen RhB (15%), Transports Lausannois (TL) (35%), Trasporti Pubblici Luganesi (37%), Transports publics genevois (TPG) (46%) et elvetino (62%).

Certains corps de métier compartaient une part élevée de migrant-e-s : près d'un tiers du personnel ouvrier, tel celui du nettoyage ; et près d'un quart du personnel affecté à la construction de voies. Depuis, pour certains métiers relativement pointus, comme des développeurs d'application, les CFF recourent à des spécialistes venus d'Allemagne.

Les chiffres sont plus difficiles à trouver pour les dernières années. Ils montrent que s'il y a eu une légère augmentation du pourcentage d'étrangers à 16,3% aux CFF en 2019 et à 40,5% aux TL en 2019, il y a aussi eu une légère baisse à 43,5% aux TPG en 2018.

Pénibilité en hausse

Pourquoi trouve-t-on des pourcentages importants de main d'œuvre étrangère dans certaines entreprises et certains corps de métier du transport ? Pourquoi est-ce si difficile à trouver des Suisses pour remplir les classes de chef circulation ou de mécaniciens et pourquoi les CFF notamment prospectent activement en Allemagne et France voisine à la recherche d'agents de train, de chefs de la circulation ou des mécaniciens de locs ?

« La proximité des TPG avec la France avec un bassin de population genevois très bien formé qui ne suffit pas pour trouver des chauffeurs explique bien sûr des liens historiques. Tous les métiers pénibles sont majoritairement occupés par des frontaliers » indique Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV en charge des TPG.

L'autre explication, c'est que le

métier ne fait plus rêver. « Un salaire bas, des horaires de travail irréguliers, des loisirs difficiles à planifier, un problème de compatibilité avec la vie familiale et peu de possibilités d'avancement : ce qui était autrefois le travail rêvé de beaucoup d'enfants n'est tout simplement plus attractif pour ceux qui débutent », expliquait dans notre journal (no 17, 2019) le président central de la sous-fédération LPV Hans-Ruedi Schürch. « Avant, le chef de gare, c'était quelqu'un. La reconnaissance s'est perdue. Avant on faisait tout dans les gares ; ça a bien changé. Il manque du monde un peu partout aux CFF » analyse René Zürcher, secrétaire syndical SEV en charge des CFF.

La profession de chauffeur de bus perd également de son attractivité et certaines entreprises éprouvent des difficultés à recruter du personnel. « Bien que les salaires et les conditions de travail équitables sont garantis par les CCT, relève Christian Fankhauser, vice-président du SEV, le métier de conducteur de bus a perdu de son attrait, notamment à cause des amplitudes des tours de service et des horaires atypiques où il faut être parfois disponibles 7 jours sur 7, 22 heures sur 24, y compris les jours fériés. Cela devient de plus en plus difficile de concilier vie de famille et travail. ». L'année passée, une enquête du SEV (no 3, 2019) sur la santé des conducteurs des transports publics avait révélé que la moitié d'entre eux souffraient de stress, avec une augmentation significative des troubles du sommeil, de l'appétit et de la digestion.

La pénibilité en hausse rend ces métiers du transport moins attractifs, en dépit des garde-fous posés et de certaines avancées obtenues par le SEV comme la baisse des amplitudes et l'amélioration des horaires. Le manque d'attractivité renforce la pénurie qui conduit à un sous-effectif qui rend les horaires encore plus compliqués et pèse sur la santé de nos collègues. Sortir de ce cercle vicieux est une priorité du syndicat. Cela passe par une revalorisation de ces métiers, mais aussi par une augmentation importante des effectifs pour lutter contre le sous-effectif qui use la santé de nos collègues.

Limiter les pénuries

Le recours progressif à une main d'œuvre étrangère a permis de limiter une pénurie qui reste aiguë dans de nombreux secteurs du transport public : mécaniciens de loc, chef circulation, agents de train ainsi que la manœuvre aussi touchée par le sous-effectif (no 1, 2020). Si la Suisse devait fortement limiter le recours aux travailleurs étrangers, la pénurie que l'on observe déjà dans ces nombreux secteurs pourrait fortement gripper notre performant système de transport public. Pour ne prendre qu'un exemple, les CFF ont besoin de près d'un millier de méca-

niciens de locomotive ces prochaines années, notamment parce que beaucoup des actuels de la génération du baby-boom partiront à la retraite.

La pénurie pourrait aussi toucher prochainement les chauffeurs de bus. « Nous risquons bien d'avoir un problème dans les 5 à 10 ans qui viennent, quand ma génération partira à la retraite. Trouver des jeunes qui acceptent de travailler dans ces conditions deviendra très problématique », prédit Gilbert d'Alessandro, président central VPT. La population des chauffeurs est en effet vieillissante avec un quart d'entre eux qui a entre 56 et 65 ans.

Main d'œuvre essentielle

Non seulement nos collègues étrangers ne prennent pas des emplois aux Suisses qui ne se précipitent plus pour les occuper mais, au contraire, ils permettent de résoudre, en partie, la pénurie que l'on constate dans tout le transport. C'est également le cas pour des professions où les horaires irréguliers ne rendent pas le métier attractif comme dans la santé. Le risque de réquisition par la France et l'Italie de leurs frontaliers en mars au début de la crise sanitaire du covid a également montré leur importance, en particulier pour les hôpitaux tessinois et genevois. « Sans les immigrés, nous n'aurions pas les tunnels ferroviaires du Gothard, du Simplon et du Lötschberg » rappelle Giorgio Tuti. Le président du SEV est convaincu également que « sans la main d'œuvre étrangère, les transports publics suisses ne pourraient pas fonctionner ».

Travail en Suisse, salaire suisse

Si certains de nos collègues craignent que la libre-circulation pousse les salaires vers le bas, il faut se rappeler que le système salarial de la branche du transport ancré dans les conventions collectives dont le SEV est signataire ne donne pas la liberté à l'employeur de fixer le salaire selon la couleur du passeport ou le lieu de résidence du travailleur. Pour Christian Fankhauser, vice-président du SEV, l'exigence du syndicat est claire : « Un salaire suisse pour tout travail effectué en Suisse, qu'il le soit par un étranger ou un Suisse, dans une entreprise suisse ou étrangère. Pour cela il faut rendre les CCT obligatoires dans tous les secteurs économiques ». La suppression des mesures d'accompagnement en cas de oui à l'initiative n'aidera pas à mieux lutter contre le dumping, bien au contraire. Ce sont les CCT et les mesures d'accompagnement qui permettent de garantir les salaires. Le véritable but de l'UDC est bien d'amener une dérégulation qui permettrait alors de mettre en concurrence travailleurs suisses et étrangers en poussant les salaires vers le bas. C'est justement ce que veulent éviter les syndicats en s'opposant fermement à cette initiative de suppression des contrôles.



Les travailleurs bénéficient de CCT et des mesures d'accompagnement ! Je ne veux retourner au 20e siècle avec un dumping salarial et le retour du statut de saisonnier, qui enfreint les droits humains. Le 27 septembre, glissons un non clair dans les urnes !

EUGENIO TURA

Chef de team Dispo / planification CFF P



Nos conditions de travail se protègent par des bonnes CCT. Sur le Léman Express, les cheminots suisses et français ont œuvré ensemble pour que les conditions de travail et salariales ne soient pas préférentielles avec la création du réseau transfrontalier.

HANNY WEISSMÜLLER

Mécanicienne CFF, membre de la LPV



Je vote Non à l'initiative car elle ne me protégera pas du dumping. Personne, non personne, Suisse et étranger, ne souhaite de dumping salarial. La meilleure protection ce sont les CCT. La mienne protège notamment les travailleurs de plus de 55 ans.

GILBERT D'ALESSANDRO

Conducteur tpf et président central VPT



Limiter la circulation des personnes est une utopie avec un monde qui s'ouvre en permanence. Dire oui à ce texte serait une grosse erreur. Se barricader ne sert à rien. Nos conditions de travail se protègent par des bonnes CCT pas en fermant les frontières.

PASCAL SCHNEITER

Mécanicien de loc, membre LPV Genève



L'initiative affaiblira la protection des travailleurs et travailleuses ! Ma CCT CFF me garantit entre autres un emploi, un bon salaire, 115 jours de congé, des indemnités... Ma CCT me protège du dumping. Pour des CCT fortes, il faut des syndicats forts.

JORDI D'ALESSANDRO

Agent de train, vice-président ZPV

VOTATIONS FÉDÉRALES

« Un marché dérégulé poussera au dumping »

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'initiative populaire « Pour une immigration modérée », dite également de limitation sera soumise au vote le 27 septembre. Elle ne veut pas limiter le recours à la main d'œuvre étrangère mais supprimer les mesures d'accompagnement. Avec cette « initiative de résiliation », l'UDC vise une dérégulation du marché du travail qui pénalisera tous les salariés s'il n'y a plus de contrôle des salaires, résume Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse (USS). Interview.

Les initiants parlent d'une initiative de limitation. Pourquoi les syndicats parlent-ils d'une initiative de résiliation ?

Pierre-Yves Maillard : Contrairement à 2014 où le discours de l'UDC a complètement changé après la votation, cette fois les choses sont particulièrement claires. Le texte de l'initiative (voir ci-dessous) prévoit que si, en un an, nous n'avons pas réussi à trouver un accord sans libre circulation, le Conseil fédéral a 30 jours pour résilier l'accord de 1999 sur la libre circulation des personnes. Ce qui fait tomber les sept premiers accords et la loi sur les travailleurs détachés où sont fondées les mesures d'accompagnement.

Cette initiative n'amènera donc pas de limitation ?

L'initiative de l'UDC prétend s'attaquer à l'immigration. Mais, quand on écoute ses partisans, ils disent : « L'économie continuera d'avoir tous les travailleurs dont elle a besoin. » On n'est pas exactement comme avec Schwarzenbach. Blocher, en bon ultra-libéral, attaque surtout les mesures d'accompagnement. Le problème pour lui c'est que la libre circulation a conduit à ce qu'il appelle une « sur-réglementation » du marché du travail. Il veut une cure de libéralisation. A la conférence de presse du 14 septembre 2018 qui a lancé l'initiative, Mme Martullo-Blocher l'a dit : « Quand on aura obtenu la fin de la libre circulation, alors on pourra abolir les mesures d'accompagnement. » L'UDC ne le dit plus beaucoup, mais si l'initiative passe, cela veut dire qu'il y aura peut-être des contingents, plus ou moins grands car ils n'avancent jamais aucun chiffre, mais surtout qu'il n'y aura plus de base pour les mesures d'accompagnement – contrôle des salaires et des conditions de travail, déclaration de force obligatoire des conventions collectives notamment.

Mais l'UDC dit que c'est en étant maître de sa politique migratoire qu'on évite le dumping et la pression vers le bas des salaires...

Et bien justement non ! C'est justement ça le vrai problème. Les milieux patronaux continueront d'engager qui ils veulent car l'UDC leur donnera les contingents « dont ils ont besoin ». Sur une base où l'on contrôle moins les salaires, nous aurons donc une immigration de travailleurs sans droits et exploités, qui pourraient d'ailleurs même être plus nombreux. L'initiative, en dehors de son titre trompeur, ne parle du reste nulle part de limitation. En permettant de pousser les salaires vers le bas dans un marché du travail dérégulé, le besoin de l'économie de travailleurs étrangers « bon marché » deviendra plus grand. On a connu cette situation dans les années 60 notamment.

Certains collègues, en particulier dans les cantons frontaliers, sont séduits par l'initiative car ils pensent que la libre circulation des personnes se traduit par une mise en concurrence directe des travailleurs suisses et étrangers et une énorme pression sur les salaires...

Cette crainte existe en effet. Mais c'est bien pour cela que les syndicats n'ont pas accepté la libre circulation toute seule. Avant les accords bilatéraux et les mesures d'accompagnement, seuls 1,4 million de travailleurs étaient couverts par une CCT. Maintenant, ils sont 2 millions, couverts également pour la plupart par une grille des salaires et notamment des salaires minimaux. Ce qui protège, ce n'est pas un contrôle de la nationalité des salariés, mais une bonne régulation du marché du travail.

Les contrôles, inégaux selon les cantons, montrent un taux d'infraction de 15 à 20%...

Tout le monde reconnaît qu'il y a des abus. Mais, après 15 ans d'ouverture, il faut surtout constater que les salaires suisses sont restés à

niveau, même s'il y a eu une certaine stagnation du pouvoir d'achat en raison de la hausse des primes maladies. On a même constaté pour les bas salaires, justement grâce aux mesures d'accompagnement, qu'ils ont augmenté.

Le système des contingents voulu par l'UDC dans son initiative permet donc la baisse des salaires ?

Juridiquement, si l'accord de libre circulation tombe, la loi sur les travailleurs détachés tombe et donc également les mesures dans le code des obligations qui protègent les CCT de force obligatoire, etc. Dans cette hypothèse, nous nous battons bien sûr pour garder ces bases légales, mais le rapport de forces serait autrement plus difficile. Aujourd'hui, nous faisons 41'000 contrôles par année dans les entreprises, soit presque autant que les Allemands - 50'000 - qui ont un marché du travail dix fois plus grand. Les syndicats européens nous disent tous que nous avons le meilleur dispositif de contrôle des salaires. Ce n'est pas pour rien que l'UDC s'y attaque ! En Allemagne, ce n'est pas tant l'immigration qui a fait baisser les salaires que les mesures de libéralisation et de dérégulation du marché du travail comme la réforme de l'assurance chômage Hartz qui a affaibli les syndicats, facilité le développement des « mini-jobs » et, avec une allocation à 400 euros, forcé à reprendre au plus vite un emploi, aussi mal rémunéré et peu conforme à ses attentes ou à ses compétences soit-il.

Le peuple suisse est pragmatique sur la question européenne. Il ne veut pas d'un accord à n'importe quel prix, c'est pourquoi l'accord cadre, c'est une toute autre histoire. Mais abolir comme ça un dispositif qu'on connaît et qui fonctionne, cela paraît une prise de risque qui, espérons-le, ne devrait pas convaincre les gens.

N'y a-t-il pas un double discours syndical sur l'Union européenne en voulant d'un côté la libre circulation mais en refusant de signer l'accord institutionnel ?

L'accord institutionnel est un texte nouveau qu'on est libre de signer ou pas. Et nous ne le voulons pas en l'état, car là aussi, c'est une attaque contre les mesures d'accompagnement, cette fois pas de l'intérieur mais de l'extérieur, de l'Union Européenne. C'est d'ailleurs très intéressant de voir que la même vision libérale du marché du travail peut être prônée à Bruxelles et à Herrliberg [là où Blocher à sa luxueuse propriété, ndlr]. Les libéraux bien sous tous rapports de certains milieux européens ne se distinguent pas sur le fond des blochériens : tout doit être soumis à la concurrence, y compris les conditions de travail. Face à cette vision, les syndicats européens et suisses défendent un marché du travail mieux régulé. Il ne l'est pas encore assez, c'est sûr, et les mesures d'accompagnement ne sont pas suffisantes. Mais si l'on suit cet accord-cadre ou la libéralisation intérieure voulue par l'initiative de Blocher, on se retrouvera avec un marché du travail qui sera encore plus dérégulé et des salariés moins protégés et sous pression.

Texte de l'initiative « pour une immigration modérée (initiative de limitation) »

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 121b Immigration sans libre circulation des personnes

1 La Suisse règle de manière autonome l'immigration des étrangers.

2 Aucun nouveau traité international ne sera conclu et aucune autre nouvelle obligation de droit international ne sera contractée qui accorderaient un régime de libre circulation des personnes à des ressortissants étrangers.

3 Les traités internationaux et les autres obligations de droit international existants ne pourront pas être modifiés ni étendus de manière contraire aux al. 1 et 2.

Art. 197, ch. 12

12. Disposition transitoire ad art. 121b (Immigration sans libre circulation des personnes)

1 Des négociations seront menées afin que l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes cesse d'être en vigueur dans les douze mois qui suivent l'acceptation de l'art. 121b par le peuple et les cantons.

2 Si cet objectif n'est pas atteint, le Conseil fédéral dénonce l'accord visé à l'al. 1 dans un délai supplémentaire de 30 jours.



USS/Verhio Kasano

ANGLE DROIT

Mobbing ou conflit interpersonnel?

§ Team d'assistance judiciaire

Pierre travaille pour l'entreprise de transport X au sein d'une petite équipe dans le service gestion des incidents. Bien que passionné par son travail et ayant de bonnes relations avec ses collègues, le comportement de son nouveau chef commence à peser sur lui. Étant régulièrement confronté à des reproches et des remarques qu'il considère comme dévalorisants et qui sont prononcés sur un ton dur et autoritaire, Pierre sollicite l'assistance juridique du SEV. Il souhaite savoir comment il devrait procéder afin de faire valoir ses droits, car, selon lui, il est face à une situation de mobbing.

L'employeur doit non seulement respecter la personnalité de ses travailleurs, mais aussi la protéger. Il ne doit donc pas porter lui-même at-

teinte à la personnalité du travailleur, mais aussi, outre les mesures préventives pour éviter les atteintes à la personnalité, prendre les mesures adéquates en cas de conflit interpersonnel.

Afin que l'employeur puisse s'acquitter de cette obligation, il est important que le travailleur porte à la connaissance de l'employeur les faits incriminés. L'employeur, en connaissance de cause, doit intervenir pour tenter de remédier à la situation conflictuelle, notamment par la tentative de conciliation ou la médiation.

La violation de la protection de la personnalité selon l'article 328 CO ne justifie pas, en elle-même, l'allocation d'une indemnité pour tort moral. Il faut, de surcroît, que l'atteinte à la personnalité présente une certaine gravité objective et que la victime ressente subjectivement celle-ci de manière suffisamment forte pour qu'il apparaisse légitime de lui octroyer une réparation. Une telle gravité existe en présence d'une situation de mobbing, tandis qu'un conflit interper-

sonnel au sein d'une entreprise ne relève souvent pas du mobbing. Dans tous les cas, en présence d'une accusation de mobbing, l'employeur est tenu de procéder à la vérification de la situation qui lui est soumise.

Le Tribunal fédéral définit le harcèlement psychologique ou mobbing «comme un enchaînement de propos et/ou d'agissements hostiles, répétés fréquemment pendant une période assez longue, par lesquels un ou plusieurs individus cherchent à isoler, marginaliser, voire exclure une personne sur son lieu de travail. Il arrive fréquemment que chaque acte, pris isolément, apparaisse encore comme supportable, mais que les agissements pris dans leur ensemble constituent une déstabilisation de la personnalité, poussée jusqu'à l'élimination professionnelle du travailleur visé. Il n'y a pas de harcèlement psychologique du seul fait qu'un conflit existe dans les relations professionnelles, qu'il règne une mauvaise ambiance de travail, ou encore du simple fait qu'un supérieur hiérarchique n'a pas satisfait pleinement et toujours aux devoirs qui lui incombent à l'égard de ses collaborateurs.»

Les comportements hostiles peuvent consister à empêcher la victime de s'exprimer et de communiquer, à l'isoler, à répandre des rumeurs malsaines, à lui attribuer ou à lui retirer des tâches sans motifs ou sans la consulter, ou encore lui donner des tâches nettement inférieures ou nettement supérieures à ses qualifications et à son expérience dans le but de la dévaloriser.

Le mobbing peut également prendre des formes diverses en ce qui concerne les personnes impliquées. Ainsi, une seule personne peut harceler une autre, un groupe de personnes peut participer au harcèlement d'une seule personne et un seul employé peut harceler plusieurs personnes lorsqu'il se trouve dans une situation suffisamment influente pour

avoir une action sur la situation professionnelle des victimes.

La définition du mobbing donnée par le Tribunal fédéral s'inscrit dans un élément de durée, de répétition, de finalité et ne saurait être admis en présence d'atteintes isolées à la personnalité.

Néanmoins, selon Gabriela Wennubst, experte en matière de harcèlement psychologique en général et de mobbing en particulier, l'approche focalisée sur la durée et la fréquence a pour effet que tout cas de mobbing ayant abouti à la finalité poursuivie par l'auteur, soit l'éloignement de la cible du cercle de relations visé, dans des délais plus courts que ceux retenus par la définition, ou par une répétition d'actes ne respectant pas la cadence imposée par la définition, ne sera pas reconnu comme un cas de mobbing. Elle fait la comparaison avec une personne qui a attrapé la grippe et qui est donc malade dès que le virus circule dans son sang. A son avis, comme pour la grippe, toutes les formes de harcèlement (sexuel ou psychologique) sont du harcèlement dès le premier acte commis. Elle ne nie pas que le harcèlement psychologique se caractérise par une répétition d'actes et qu'il s'installe alors dans la durée, mais une durée qui est variable, à savoir la durée nécessaire à l'auteur pour atteindre la finalité voulue.

Pour déterminer si Pierre est victime de harcèlement psychologique ou s'il existe un simple conflit interpersonnel, il faudrait procéder à une appréciation globale des circonstances, et en particulier des indices qui pourraient entrer dans la définition du Tribunal fédéral. Si l'atteinte à la personnalité ne correspond pas aux critères constitutifs d'un mobbing ou toute autre atteinte grave à la personnalité, l'employeur de Pierre serait néanmoins obligé de prendre les mesures adéquates afin de remédier à la situation conflictuelle.

COMITÉ SEV

OUI au congé paternité

Vivian Bologna Le comité du SEV a siégé pour la première fois après la pause estivale. Les recommandations de vote pour le 27 septembre étaient les points principaux.

Il est grand temps de créer un congé paternité en Suisse. Tel est l'avis du comité. Le projet de deux semaines soumis au peuple n'est de loin pas un luxe. De nombreuses entreprises publiques ou privées sont déjà plus généreuses. Aux CFF, le SEV a pu négocier 20 jours lors des dernières négociations CCT CFF/CFF Cargo.

Un OUI s'impose le 27 septembre, car aujourd'hui, il n'existe pas de réglementation légale en Suisse pour le congé paternité. La paternité est traitée de la même manière que le déménagement: dans le cadre des «heures et jours de congé usuels», selon le Code des obligations suisse, article 329, alinéa 3, les nouveaux pères se voient généralement accorder un jour de congé. Même le paiement de cette journée n'est pas garanti pour tous.

La mère au fourneau, le père au travail -cela ne correspond plus à la réalité des familles modernes. Si les 80 000 hommes qui deviennent pères chaque année prenaient tous un congé paternité, le coût total serait de

230 millions de francs. Le congé paternité est une étape indispensable vers l'égalité.

C'est évidemment aussi un NON clair à l'initiative de limitation (cf. édito et p. 4 et 5).

Non au cadeau fiscal

Pour les autres sujets soumis en votation, le comité recommande de dire NON à la modification de la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct (IFD). L'ensemble des pertes de recettes fiscales est estimé à 350 millions de francs pour les pouvoirs publics. Pourquoi s'opposer à une baisse d'impôt? Cette réforme ne serait intéressante que pour ceux qui ont un revenu imposable confortable. 70% de ce cadeau fiscal de 350 millions de francs irait dans les poches de quelque 200 000 ménages aisés. Pour un couple avec deux revenus et deux enfants, il faut un revenu de près de 200 000 francs pour bénéficier d'au moins 500 francs de baisse d'impôt... C'est aussi non à l'acquisition de nouveaux avions de combat.

Enfin, le comité a eu une première discussion sur la Loi sur le CO2. Les enjeux: la protection du climat, mais aussi l'impact des nouvelles taxes sur les travailleurs et travailleuses. La discussion reviendra.



NAVIGATION

Soutien financier fondamental

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

A cause de la pandémie et de la suspension de toute exploitation ordonnée par la Confédération, les compagnies de navigation ont dû repousser l'ouverture de la saison d'été et mettre leur personnel au chômage partiel. La branche demande depuis longtemps déjà une aide financière de la Confédération.

La plupart des bateaux n'accueillent pas beaucoup de passagers. En comparaison avec l'année dernière, la fréquentation est de 30 à 50% inférieure. Ce sont surtout certaines lignes qui sont touchées: celles qui transportent habituellement beaucoup de touristes étrangers. On peut imaginer que le port du masque imposé dès le 6 juillet agit aussi négativement sur le taux d'occupation des bateaux. Cette mesure semble exagérée surtout sur les ponts extérieurs. La branche estime qu'elle représente une réduction supplémentaire du nombre de passagers de l'ordre de 10 à 20%. Une demande de supprimer le port obligatoire du masque sur les ponts extérieurs a été adressée au Conseiller fédéral Alain Berset, la branche est dans l'attente de sa réponse.

La situation est tendue pour le personnel également. Beaucoup de collaboratrices et collaborateurs sont au chômage partiel depuis plusieurs mois, ou alors ils seront à nouveau touchés bientôt au vu du peu de passagers. Par exemple, BLS et la Compagnie de navigation sur le lac de Bière réduisent leur offre de 15%, resp. de 25%. Dans les deux entreprises le chômage partiel va être réintroduit. Sur le lac des Quatre-Cantons (SGV) et le lac Majeur (NLM), l'offre réduite est maintenue et le chô-

mage partiel se poursuit. L'horaire d'automne va être réduit plus que d'habitude dans certaines compagnies. Dans la Compagnie de navigation sur le lac de Zurich (ZSG), le même horaire est appliqué de juin à septembre. On a renoncé à introduire l'horaire de la haute saison (juillet/août). Au moins ceci permet de ne pas devoir réduire à nouveau l'offre.

Sur le lac Léman, la situation est moins grave et l'offre n'a pas été réduite. Ceci est certainement dû au fait que la CGN exploite une ligne vers la France qui ne fait pas partie de l'offre touristique et qui bénéficie donc de subventions, ce qui permet de compenser les autres lignes qui sont moins fréquentées. De plus le personnel peut être employé dans le cadre d'autres projets.

Le Conseil fédéral a décidé d'atténuer les pertes financières découlant du coronavirus des entreprises de transports publics et du transport ferroviaire en octroyant quelque 700 millions de francs. La «Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19» sera certainement traitée par les Chambres lors de la session d'automne. Toutefois la navigation est exclue de cette loi car ce plan de sauvetage ne prévoit pas de soutien pour les transports touristiques. Mais cela n'empêche pas les compagnies suisses de navigation de souffrir: cette année, ce sont au minimum 30 millions de recettes qui manqueront dans les caisses. Dans sa prise de position la loi urgente, l'Union des transports publics a demandé que les transports touristiques soient inclus dans le plan de soutien de la Confédération et que 50 à 100 millions de francs soient prévus pour atténuer le manque de recettes lié au Covid-19. Le SEV soutient cette revendication et va intervenir à différents niveaux lors de la prochaine session.



Caisse de pensions CFF: élisez les collègues du SEV

Chères et chers collègues,

En ces temps où la caisse de pensions est un sujet d'inquiétude, la représentation des employé-e-s dans le Conseil de fondation joue un rôle particulièrement important. La recommandation de vote du SEV nous garantit d'élire des représentant-e-s qui s'engageront avec toute la conviction et les connaissances nécessaires dans le conseil de fondation de la CP CFF. Car c'est en nous montrant forts vis-à-vis des représentants de l'employeur que nous pourrions obtenir gain de cause.

C'est ce que nous pouvons attendre de nos quatre candidat-e-s du SEV. Ces personnes représentent divers domaines et compétences et constituent d'ores et déjà un team bien rôdé et expérimenté. Et grâce au

savoir-faire du SEV en matière de négociations, il a toujours été possible jusqu'ici de trouver des mesures d'atténuation pour contrer les baisses du taux technique ou du taux de conversion.

Même si le thème de la caisse de pensions n'est pas très accrocheur, surtout pour les jeunes collègues, nous vous recommandons de participer à cette élection. Vous tous! Car pour tout le monde, tôt ou tard la caisse de pensions deviendra un thème d'actualité.

C'est pourquoi n'oubliez pas **de donner votre voix jusqu'au 21 septembre en faveur des représentant-e-s recommandé-e-s ci-dessous.**

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

Elections au conseil de fondation de la CP CFF

Le conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF se compose paritairement de six représentant-e-s de l'employeur et six représentant-e-s des assuré-e-s. Pour la prochaine période administrative de quatre ans, soit de 2021 à 2024, les membres du conseil de fondation doivent être élus ou réélus.

En plus des six candidat-e-s des partenaires sociaux de la CCT, une autre candidature a été déposée. C'est pour cette raison que nous devons procéder à des élections.

Puisque selon le règlement, l'ACTP et le VSLF ont droit à un siège chacun, le SEV devrait renoncer à son quatrième siège si le candidat «libre» devait être élu.

Toutes les personnes assurées à la CP CFF peuvent participer à l'élection. Elles recevront à fin août par e-mail ou par la Poste les données d'accès au vote électronique. Le vote doit être effectué jusqu'au 21 septembre 2020 au plus tard.

NOUS RECOMMANDONS CES CANDIDAT-E-S:

Aroldo Cambi (sortant)

1968, Administrateur des finances SEV

«Gestionnaire financier du SEV et Directeur de sa caisse de pensions, j'ai à la fois un rapport professionnel et un intérêt intrinsèque pour le domaine. Le SEV, mon employeur, souhaite par ailleurs une personne avec une formation financière pour représenter ses membres. Ma candidature est essentiellement motivée par la défense des intérêts des assuré-e-s de la CP CFF, des actifs et des retraités, dont beaucoup sont membres du SEV. Les évolutions actuelles des marchés financiers nous contraignent à procéder de manière consciencieuse mais aussi clairvoyante. Ce qui est décisif, c'est se pencher de manière impartiale et constructive sur la matière. Et je m'y engage.»



Franziska Schneider (sortante)

1971, Secrétaire syndicale SEV / juriste

«Je me présente à nouveau comme candidate au Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF car la prévoyance vieillesse est un sujet qui me tient à cœur et que j'aurais ainsi la possibilité d'apporter ma contribution en ce domaine et de faire entendre l'avis des employé-e-s.»



Hans-Peter Eggenberger (sortant)

1963, Chef opérationnel de manœuvre Cargo

«Je suis entré au Conseil de fondation en 2017 suite au départ de mon collègue. Je me suis familiarisé à ce domaine loin d'être facile en suivant des formations et des séminaires. Et malgré la très lourde responsabilité, j'ai plaisir à travailler pour le Conseil de fondation. Et précisément en cette période difficile qui nous attend, prendre des décisions qui concerneront tous les assurés de la CP à long terme exige beaucoup de responsabilité et de prévoyance. Je suis prêt à travailler avec les autres membres du Conseil de fondation et à réaliser avec eux ce qu'il y a de mieux pour la CP et les membres. La durabilité de la CP CFF me tient beaucoup à cœur afin qu'aujourd'hui et à l'avenir, les jeunes collègues puissent continuer à bénéficier d'une prévoyance retraite.»



Marjan David Klatt (sortant)

1966, Mécanicien de loc. / First Level, Support Traktion TCC Bern

«Les 18 mois passés au Conseil de fondation de la CP CFF ont été rythmés par des initiations très complètes et d'intenses formations. Elles m'ont permis d'acquérir de précieuses compétences qui me rendent désormais apte à représenter efficacement les intérêts des employé-e-s au sein du Conseil de fondation de la CP CFF. Il s'agit de rapports complexes dans un environnement financier et économique toujours très difficile pour le système de la prévoyance vieillesse professionnelle. Avec sa structure d'assurés spéciale, la Caisse de pensions CFF occupe une position particulière. En tant que membre de la CP CFF, j'aime m'investir afin que les actifs et les retraités puissent bénéficier à l'avenir également d'une prévoyance vieillesse attrayante et solidement financée.»



CANDIDAT-E-S REMPLAÇANT-E-S – leurs profils complets peuvent être consultés sur www.pksbb.ch/fr/a-notre-propos/elections



Sia Pollari
1979, Administratrice adjointe des finances SEV
Candidate remplaçante de Aroldo Cambi



Patrick Kummer
1989, Secrétaire syndical SEV,
Candidat remplaçant de Franziska Schneider



Stefan Bruderer
1989, mécanicien de loc. /
Chef circulation des trains,
Candidat remplaçant de Hans-Peter Eggenberger



Hanny Weissmüller
1973,
Mécanicienne de loc.,
Candidate remplaçante de Marjan David Klatt

SONT SOUTENUS PAR TOUS LES SYNDICATS:



Daniel Ruf
(sortant, VSLF),
1967,
Mécanicien de loc. cat. B



René Knubel
(sortant, ACTP),
1963,
Senior Squad Member et
Squad Coach

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S TRAVAUX

Jan Weber, président



La nouvelle Commission centrale: le vice-président Hubert Koller et le président central Jan Weber (devant) ainsi que les membres Memet Kaya, Giuseppe Lanini, Patrick Parietti, Hans Ulrich Keller et Philippe Schibli (de gauche à droite).

B-100, encore et toujours

L'indemnité pour les mécaniciens de catégorie B-100 constitue encore une question brûlante. Après qu'une réglementation ait enfin pu être négociée, on a remarqué que l'indemnité de 3000 francs basée sur le marché n'avait pas été proposée à toutes celles et ceux qui y avaient droit. Les CFF se sont montrés prêts à octroyer l'indemnité à d'autres groupes. Mais en l'occurrence ceci n'a pas été fait à ce jour et

lorsqu'on en a demandé les raisons aux CFF, ils ont expliqué que cela nécessitait des clarifications supplémentaires, non seulement dans le domaine des travaux mais aussi chez Cargo. «Ceci n'est pas acceptable pour les gens de BAU, le principe de la bonne foi est bafoué!» a protesté le secrétaire syndical Urs Huber. L'assemblée des délégués a adopté une résolution à ce sujet, qui sera remise au nouveau chef de CFF Infra.

Peter Moor

Avec le nouveau président central de 44 ans Jan Weber et le nouveau caissier central de 32 ans Patrick Parietti, c'est une nouvelle génération qui reprend les rênes de la sous-fédération des Travaux. L'assemblée des délégué-e-s les a élus tous deux à l'unanimité.

Le président central sur le départ Markus Kaufmann a évoqué ses débuts au SEV. En 1975 il est entré à la sous-fédération APV. Après de nombreuses étapes il est devenu président central BAU il y a quatre ans. Et voici maintenant que l'assemblée des délégué-e-s (AD) doit élire son successeur: jusqu'ici Jan Weber, technicien chef à Ostermundigen, était vice-président.

Le caissier central Hugo Ruoss doit aussi être remplacé: c'est Patrick Parietti qui lui succède après six années passées aux CFF et une année à la commission centrale BAU.

Les membres de la commission centrale Hans Ulrich Keller, Philippe Schibli, Giuseppe Lanini, Memet Kaya et Hubert Koller ont été confirmés dans leur fonction. Hubert Koller est le nouveau vice-président et reprend les mandats au comité SEV, dans la commission CCT et au congrès USS.

De meilleures indemnités

L'AD a décidé d'une augmentation des indemnités pour les membres des organes de la sous-fédération et des sections. Il s'agit de la première adaptation depuis 2008. Ceci augmente le déficit qu'affiche le budget de l'année en cours puisque les comptes 2019 ont été bouclés sur un résultat négatif d'environ 25 000 francs. Toutefois le caissier central Hugo Ruoss

rappelle que lors de la fondation de la sous-fédération, il avait été décidé de redistribuer aux membres la fortune issue des anciennes sous-fédérations et sections par le biais de cotisations plus basses, ce qui se répercute forcément sur le résultat des comptes.

Le secrétaire syndical SEV Urs Huber, responsable du dossier CFF Infrastructure, est relativement satisfait de la manière dont les choses se sont déroulées durant la période de confinement. On a assez vite appris à discuter par vidéoconférence, aussi bien à l'interne du SEV qu'avec les CFF. Ainsi les militants de BAU ont toujours pu être tenus au courant des dernières nouveautés.

Selon Urs Huber, le plus grand problème durant ces derniers mois était que, chez Disponibilité et Entretien (I-VU) comme à la tête de la division, les postes des fonctions diri-

geantes étaient vacants. «Je n'avais personne à qui m'adresser lorsque j'avais un problème venant des échelons inférieurs à transmettre», a expliqué Urs Huber. Ceci aurait par exemple été utile pour le dossier toujours brûlant des B-100 (voir encadré).

Toutefois Peter Kummer entre prochainement en fonction à la tête de l'Infrastructure et une date a déjà été fixée pour faire plus ample connaissance. Mais Urs Huber est dubitatif. Les CFF comptent cette année avec un déficit de 500 millions de francs au lieu d'un bénéfice de la même envergure, ce qui ne présage rien de bon pour les négociations salariales à venir. Au début de l'année, au vu de la bonne situation économique et des problèmes de sous-effectifs parmi le personnel, les CFF avaient en effet signalé leur ouverture à négocier.

«Postes et salaires garantis»

Le président du SEV avait la mine réjouie lorsqu'il a rejoint le pupitre d'orateur à l'assemblée des délégué-e-s. «Le travail syndical implique de nombreuses rencontres et je suis très heureux de pouvoir être de nouveau parmi nos membres!», a-t-il déclaré. Il a remercié toutes celles et ceux qui ont travaillé durant la période de confinement en supportant les conditions et les constants changements. Il a souligné que grâce à l'intervention immédiate du SEV auprès des CFF, il n'a jamais été question de suppression de postes ni de réductions de salaire.

Le SEV doit maintenant se préoccuper de la révision du système salarial puis de l'avenir des conventions collectives de travail CFF et CFF Cargo. «Nous comprenons que les CFF n'aient actuellement pas de moyens parce que la Con-

fédération a ordonné aux transports publics de fonctionner mais elle a recommandé aux usagers de rester à la maison.» Après discussions, on a pu obtenir une aide de la Confédération mais pour le trafic grandes lignes par exemple, il ne s'agit que d'un prêt qui se répercute sur la dette. «Ceci augmente la pression sur le personnel», souligne Giorgio Tuti.

Il serait probablement plus sensé d'investir l'argent qu'on a en Suisse pour le maintien des places de travail ou l'extension de l'AVS plutôt que pour l'achat d'avions militaires, a-t-il poursuivi en esquissant un sourire. Mais d'ajouter avec sérieux: «Attention car l'initiative de limitation porte une atteinte directe à la protection salariale et aux mesures d'accompagnement.» «L'UDC s'attèle au démantèlement des syndicats!» a prévenu Giorgio Tuti.

Sections

28.8
Pensionnés VPT
Lac Léman

Le groupement des retraités va enfin se retrouver pour sa sortie d'été, le 28 août 2020. Leur comité a décidé de leur concocter une sortie vraiment spéciale en allant faire visiter à son groupement la maison tropicale de « Frutigen » qui a ouvert un nouveau chapitre de l'histoire du caviar en Suisse : des esturgeons sibériens qui sont élevés dans l'eau pure et naturellement chaude de ses montagnes.

Après la visite, un apéritif et un repas organisés dans la région.

Notre assemblée générale se tiendra exceptionnellement le 11 novembre prochain, avant le repas de chasse qui a lieu maintenant chaque année à l'Auberge de « la Fleur de Lys » à Prilly pour la qualité gustative de ses plats.

Marc Monès, secrétaire

ANNULATION VPT-tpg

Le Comité SEV-VPT-TPG, section des pensionné-e-s, réuni en séance extraordinaire début août, a décidé à regret d'annuler la sortie des jubilaires 2020 prévue initialement en juin, puis reportée en septembre de cette année, ceci en raison de l'inconnue de l'évolution de la COVID 19. Il espère vivement pouvoir organiser cette sortie l'année prochaine. Le président, Marc-Henri Brélaz (079 398 54 13) se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire éventuel. En attendant, prenez bien soin de vous et belle fin d'été.

Le Comité SEV-VPT-TPG

2.9 VPT TN

L'assemblée générale à lieu à l'Hôtel Alpes et Lac à Neuchâtel, en face de la Gare CFF dès 19h45. Vous êtes tous invités l'AG de notre section. Celle-ci remplace celle du 25 mars qui a été reportée pour cause de coronavirus. L'ordre du jour inchangé sera affiché dans les divers locaux. Il est impératif que vous y participiez. Il y aura l'élection du nouveau président pour une période de quatre ans. Nous aurons aussi un invité en la personne de Christian Fankhauser, vice-président SEV.

Le comité

3.9 TN pensionnés

Chères/Chers membres retraité-e-s et veuves, notre assemblée générale, aura lieu au restaurant du Joran à Neuchâtel-Serrières à 14h (Quai Philippe-Suchard 1). Cette AG remplace celle prévue initialement le 26 mars mais qui a été reportée pour cause de coronavirus. Nous aurons un invité en la personne de Jordi D'Alessandro, membre de la commission jeunesse SEV. L'ordre du jour inchangé sera envoyé à chaque membre.

4.9 ZPV Biel-Bienne

Pique-nique de la ZPV Biel-Bienne le

4 septembre dès 16h à la cabane du motoclub à Péry.

Retraités TL, Metro, Ville de Lausanne et LEB. Annulation des sorties

A cause des raisons sanitaires encore en vigueur, suite à la pandémie; le comité espère que tout se passe bien pour vous et votre famille. Le comité a pris la dure décision d'annuler toutes les sorties prévues pour l'année 2020. Prenez soins de vous et ne lâchez rien au niveau des précautions.

Pour le comité: Rosset Yvan

8.9 PV Vaud

Le comité de la section PV Vaud a le plaisir de vous inviter à une balade pédestre au pays des Brigands du Jorat, mardi 8 septembre 2020 selon le programme ci-après :

Rendez-vous : 10 h 15, Place de la gare Lausanne, devant le métro M2, direction Les Croisettes. Transport : Métro direction Croisettes / Car postal Croisettes – Villars Tiercelin. Chaque participant est responsable de son titre de transport, destination, zone mobilis Vaud 57. Pour ceux qui le souhaitent possibilité de nous rejoindre à 10.45, à l'arrêt du bus au Chalet-à-Gobet, le préciser lors de l'inscription. Equipement : bons souliers de marche / Bâtons / Habits selon la météo du jour. Marche : Facile. Environ 5 km sur sentiers aménagés. Repas en cabane sur place pour la modique somme de 20.- comprenant apéro / menu campagnard / dessert / café. Eaux et vins sur place pour un prix modique.

Retour: dép. Villars-Tiercelin : 15.56 / arr. Croisettes 16.16. Inscriptions obligatoires à faire auprès de Dominique Tissières, Monts de Lavaux 19, 1092 Belmont, tél 079 176 77 16 ou Email domi.tissieres@bluewin.ch, en précisant : nom, prénom, no de tél. ou adresse mail

Délai d'inscription : mardi 1.09.2020. Respect Covid19 : selon les prescriptions du moment.

8.9+23.9 ANNULATION PV Neuchâtel

L'Assemblée d'automne prévue le 8.9 est annulée par mesure de prudence sanitaire. Par contre, la sortie du 23 septembre est maintenue, le risque étant moins élevé à l'extérieur. Les informations prévues lors de l'assemblée seront communiquées le 23 septembre. La sortie a lieu à la Buvette du FC La Sagne, à 20 minutes de marche de la gare. Transport organisé dès la gare de la Sagne pour les personnes à mobilité réduite. Local chauffé si nécessaire. Chaque participant apporte son pique-nique. Grils à disposition. Apéritif, soupe aux pois et café offerts. Boissons à prix modérés en vente auprès du cantinier. Neuchâtel dép. 10.29 - La Chaux-de-Fonds dép. 11.04. Inscriptions jusqu'au 19 septembre au 032 725 62 88 ou renevey26@gmail.com

9.9 ANNULATION PV Fribourg

En raison des mesures sanitaires en vigueur, la soupe de chalet prévue pour le mercredi 9 septembre prochain au chalet des Gros-Prarays ne

pourra malheureusement pas avoir lieu. Pour l'instant, votre comité garde l'espoir de pouvoir organiser une sortie en automne encore (28 septembre). Nous suivons l'évolution des conditions et ne manquerons pas de vous tenir informés dès que possible dans le journal SEV et sur notre site Internet (www.sev-pv.ch/fr/sections/fribourg). Prenez surtout bien garde à votre santé. Votre comité se réjouit de vous retrouver bientôt.

10.9 PV Jura

Notre sortie annuelle se déroulera au chalet du Ski-Club de Rebeuvelier le jeudi 10 septembre. Apéritif à 12h, repas à 12h30. Pour les marcheurs : rendez-vous à 9h30 à la gare. Pour les non-marcheurs : départ de Delémont en bus à 10h43. Si nécessaire, taxi à l'arrivée du bus, jusqu'au chalet. Le préciser lors de l'inscription.

Menu : Salade mêlée-jambon – gratin de pommes de terre – haricots – dessert. Offert par la caisse de section. Boissons à charge des participants. En compensation de la gratuité de la cabane, boissons à acheter sur place. Prix bon marché. Inscription jusqu'au samedi 5 septembre auprès de Michel Monin (032 4814769) ou au président Emile 079 3846974. Le Comité vous attend nombreux à cette sortie et vous présente ses amicales salutations.

Le secrétaire

10.9 ZPV Fribourg

Assemblée générale dès 15h15 à Fribourg. Pour annoncer votre présence à l'assemblée et au repas, veuillez envoyer un e-mail à jordi.dalessandro@zpv.ch

18.9 Pensionnés TN et Veuves

Chères/chers membres de la cagnotte vous êtes tous invités à la sortie annuelle de la cagnotte qui aura lieu le 18 septembre 2020. Des informations vous seront envoyées ultérieurement. En ce qui concerne la destination, elle sera choisie lors de notre Assemblée Générale du 3 septembre 2020. Vous pouvez déjà si vous le désirez vous inscrire auprès du collègue, René Plattet, Rue Born-elets 14, 2525 Le Landeron. Tél: 032 751.44.06 & 079 621 30 25

17.9 ANNULATION PV Biel-Bienne

Annulation de l'assemblée des membres du 17.9 vu la situation de la pandémie du Covid-19. La prochaine réunion de la PV Biel/Bienne sera peut-être la fête de la Saint-Nicolas le jeudi 3 décembre 2020.

Le comité

22.9 ANNULATION PV Valais

Au vu de la crise sanitaire, nous sommes malheureusement obligés d'annuler l'événement « Journée de rencontre » prévu à Ardon le 22 septembre 2020. Suite à notre visite sur place le 5 août 2020, nous avons constaté que les mesures de protection ne peuvent pas être garanties.

Le comité a par contre décidé de maintenir, sous réserve, les fêtes de Noël du 10 décembre à Martigny et du 17 décembre à Brigue. Nous vous informerons en temps voulu via notre presse syndicale. Le comité vous souhaite une bonne santé et espère vous revoir bientôt.

Votre président Patrick Rouvinez.

ZPV

Le masque obligatoire, une décision juste

Roger Tschirky Le port du masque est obligatoire et cela se passe plutôt bien. maintenant, chacun se protège et c'est la seule chose à faire. Dans ce contexte, il est important de savoir que les BAR doivent être respectés. Si l'on n'atteint pas le temps prescrit, un retard survient dans la prise des heures. Le SEV a fourni des informations complètes à ce sujet, face à la pandémie du coronavirus, et nous avons rédigé un «Flash» qui est en ligne sur notre page internet www.zpv.ch. Notre site sera d'ailleurs mis à jour fin septembre. Il sera trilingue.

Le SESE a publié un rapport concernant l'accident d'août 2019. Nous allons nous pencher sur certains points et les clarifier avec l'aide du SEV. Avec SOPRE, il y a toujours des irrégularités par rapport à

la problématique des chantiers. Nous suivons cela de près.

Chez ZVV (réseau tarifaire zuri-chois), le supplément de nuit tombe. Qu'est-ce que cela signifie pour nous, assistant-e-s-clientèle? Une réduction de l'accompagnement des trains pendant la nuit? Cela va-t-il causer des suppressions de postes? Moins d'heures d'accompagnement pour le compte de ZVV? Nous voulons des réponses à ces questions.

L'union fait la force! C'est pourquoi nous devons assurer la relève. Continuons à recruter. En 2021, les journées de formation seront à nouveau mises sur pied et ce sera une bonne occasion. Ensemble, nous pouvons atteindre beaucoup d'objectifs. Les temps sont de plus en plus difficiles, nous avons donc besoin de tout le monde.

COMMISSION CENTRALE RPV

Tendu chez Cargo

RPV Lors de sa séance du 17.8, la Commission centrale (CoCentr) a abordé la crise du coronavirus et les conséquences pour Cargo SA. Une bonne collaboration a permis de réaliser quelques optimisations.

Caisse de pension CFF: La RPV propose de renouveler notre confiance au Conseil de fondation actuel. C'est à lui que l'on doit le taux d'intérêt de 2% pour l'avoir de vieillesse en 2019 (voir page 7). Les préparatifs sont terminés pour l'assemblée des délégués (AD) commune à la

conférence des présidents de la RPV des 5 et 6 octobre à Bönigen. Des élections se dérouleront lors de l'AD pour la période 2020 à 2024. La CoCentr est encore à la recherche d'un président de la journée de la manoeuvre. Un membre remplaçant à la CG devra aussi être nommé. Intéressé? Adresse-toi au président central Hanspeter Eggenberger.

La CoCentr a établi le programme 2021. Le total des nouvelles adhésions à la RPV entre janvier et juillet 2020 se monte à 24 personnes.

DÉCÈS

Corminboeuf Michel; 1933; suppl. chef gare, St-Maurice, PV Valais.

Domenech Miguel; 1945; Châte-laine, PV Genève.

Evard Bertha; 1928; veuve d'André, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Fritz Olga; 1934; veuve d'Alfred, Pen-thalaz, PV Vaud.

Grandjean Antoinette; 1925; veuve de René, Lausanne, PV Vaud.

Guex Gérard; 1935; Bex, VPT La Plaine-du-Rhône.

Gysler André; 1924; mécanicien, Cottens FR, PV Fribourg.

Kurmann Franck; 1960; Chauffeur, chauffeur de bus, Ecublens, VPT TL.

Pellaton Lilliane; 1939; secrétaire, Servion, VPT Lac Léman.

Perrollaz Roswita; 1954; veuve de Rudolf, Brig, PV Valais.

Rod Gérard; 1939; contrôleur du matériel roulant, Préverenges, PV Vaud.

Schwertfeger Odile; 1934; veuve d'Alfred, Villars-sur-Glâne, PV Vaud.

Varonne Edouard; 1928; monteur de voies, Sion, PV Valais.

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines. ISSN 2624-7828

Tirage: 9760 ex. (total 37 927 ex.), certifié REMP au 9 décembre 2019

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements

d'adresse: info@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Annances: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; SEVzeitung@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch. **Pré-press**: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch. **Imprimerie**: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Le prochain journal paraîtra le 10 septembre. Le délai pour les annonces est fixé au 31 août à midi, celui de l'agenda au jeudi 3 septembre à 10h.

Agenda 11/20

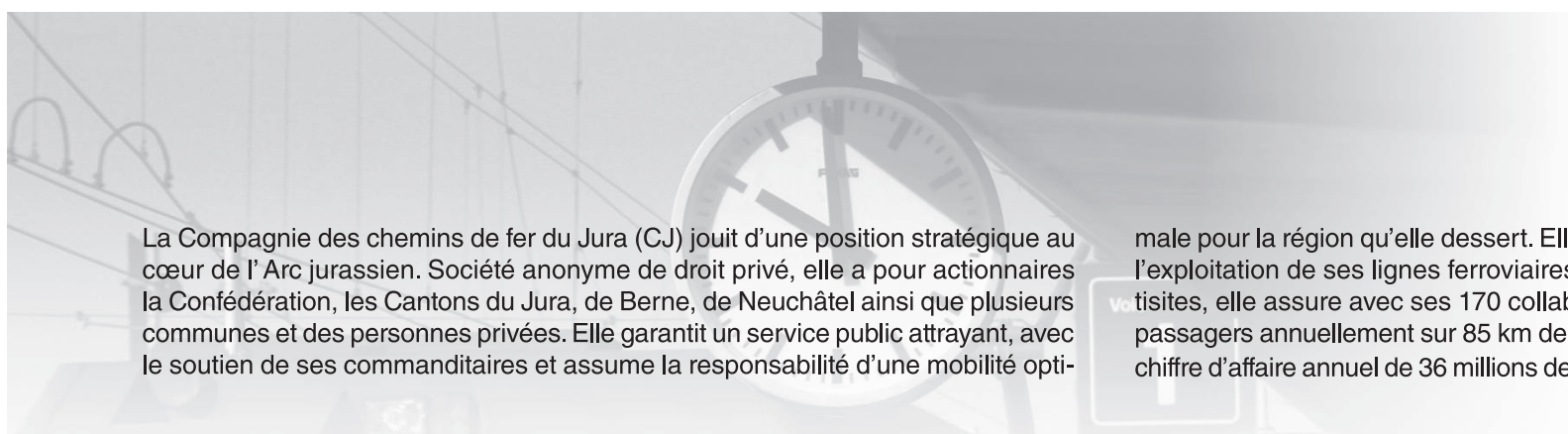


CHANGEMENT DE PERSPECTIVE

Jörg Matter

Hambourg par une douce journée de printemps. Les gens flânent autour de la salle de concert Philharmonie de l'Elbe. Du point de vue des oiseaux depuis la plateforme de l'Elphi, on voit ces charmants et évidents contrastes : ici

les lignes et les bords stricts de l'architecture, là les formes douces de l'eau ; ici les lignes fortes et frappantes des carreaux de sol, là les fines ramifications des arbres. Et au milieu, les gens se réchauffent au soleil.



La Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ) jouit d'une position stratégique au cœur de l'Arc jurassien. Société anonyme de droit privé, elle a pour actionnaires la Confédération, les Cantons du Jura, de Berne, de Neuchâtel ainsi que plusieurs communes et des personnes privées. Elle garantit un service public attrayant, avec le soutien de ses commanditaires et assume la responsabilité d'une mobilité opti-

male pour la région qu'elle dessert. Elle a donc pour mission primordiale d'assurer l'exploitation de ses lignes ferroviaires et d'automobiles. Pluridisciplinaire et multites, elle assure avec ses 170 collaborateurs la mobilité d'environ 1.8 million de passagers annuellement sur 85 km de réseau ferroviaire et 6 lignes de bus pour un chiffre d'affaire annuel de 36 millions de francs.

En prévision du départ à la retraite du titulaire actuel, les CJ mettent au concours le poste de

DIRECTEUR OU DIRECTRICE

(taux d'occupation : 100%)

Votre mission

Vous définissez, avec le Conseil d'administration, la stratégie de l'entreprise que vous serez appelé-e à mettre en œuvre. Vous conduisez l'ensemble des activités opérationnelles de la compagnie, que vous représentez à l'extérieur. Vous dirigez et soutenez les collaborateurs directement subordonnés et observez l'environnement politique, économique et technique en prenant aussi en considération les exigences liées au développement durable.

Votre profil

Au bénéfice d'une formation supérieure (Université, EPF, HES ou équivalent), vous êtes une personnalité affirmée avec plusieurs années d'expérience et vous assumez de hautes responsabilités au sein d'une entreprise ou d'une organisation, idéalement active dans le domaine des transports publics. Vos principaux atouts sont votre aptitude naturelle à motiver et diriger les collaborateurs, votre capacité à relever des défis, votre entregent, votre sens de la communication, de la collaboration et de l'organisation,

votre ouverture d'esprit, votre créativité et votre dynamisme. Vous disposez de capacités d'analyse, de conceptualisation et de synthèse et l'on vous reconnaît un talent de négociateur et un charisme certain. Vous maîtrisez parfaitement la langue française, qui est également votre langue de travail. De très bonnes connaissances de l'allemand sont indispensables ainsi que souhaitables en anglais.

Notre offre

La chance unique de jouer un rôle clé au sein d'un acteur fort du tissu socio-économique de l'Arc jurassien ainsi que de réaliser des projets importants dans les domaines de l'infrastructure, de l'acquisition de nouveau matériel roulant et de l'interface clientèle.

Lieu de travail :
Tavannes

Entrée en fonction :
2^{ème} trimestre 2021 à convenir

Avons-nous suscité votre intérêt ? Dans ce cas, n'hésitez pas à nous envoyer votre dossier de candidature complet, jusqu'au **21.09.2020**, par courriel (francois-xavier.boillat@eca-jura.ch) ou par courrier postal à l'adresse suivante :

M. François-Xavier Boillat
Président du Conseil d'administration CJ
29, rue des Prés
2350 Saignelégier

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de
M. Frédéric Bolliger
Directeur des Chemins de fer du Jura
1, rue du Général-Voirol
2710 Tavannes
Tél. 032 482 64 51

**Le train rouge
qui bouge !**

?

QUIZ

As-tu bien lu ton journal ?

1. Qu'est-ce qui est à nouveau autorisé depuis le 19 juin ?

- a. Nourriture et boissons pendant le voyage en bus
- b. Voyager en bus sans masque
- c. Vente de billets dans le bus

2. Sans les travailleurs étrangers, la pénurie de personnel dans les transports publics serait encore plus dramatique. Quelle était la proportion de travailleurs étrangers employés par les CFF en 2019 ?

- a. 6.7 %
- b. 13.3 %
- c. 16,3 %

3. Quelle est la solution à la faiblesse des pensions (rentes ?) soutenue par le SEV ?

- a. Une 13e rente AVS
- b. L'âge de la retraite pour les femmes à 65 ans
- c. Le 3e pilier obligatoire

4. Combien de travailleurs sont protégés par une CCT en Suisse ?

- a. 1,4 million
- b. 2 millions
- c. 3 millions

5. Combien de membres du conseil de fondation représentent les employés à la caisse de pensions CFF ?

- a. 6
- b. 8
- c. 12

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 2 septembre 2020** avec ton nom et ton adresse.

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

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

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

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des chèques Rekas d'une valeur de 40 fr.**

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

La solution du numéro 10: c/a/c/a

Marcel Mathys, d'Aarau, membre de AS Mitte, remporte 40 fr. de bons d'achats de livres.

SUR LES TRACES DE ...

Souleymane Barry, chauffeur de bus



Souleymane Barry, à l'arrêt de bus TL en bas de chez lui, vient d'être élu municipal à Chavannes (VD).

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le parcours de vie de Souleymane Barry n'est vraiment pas banal. Chauffeur de bus aux TL depuis 12 ans, né au Burkina Faso et réfugié en Suisse depuis 1997, vient d'être brillamment élu à l'exécutif de Chavannes-près-Renens où il habite depuis 20 ans. Et il s'occupera notamment des... transports !

Élu avec 70% des suffrages le 21 juin dernier, Souleymane Barry est entré à la Municipalité de Chavannes-près-Renens (VD). Il nous a reçu chaleureusement chez lui dans un modeste immeuble. Tout juste quinquagénaire, marié à une aide-soignante en EMS, papa de deux jeunes enfants et conseiller communal socialiste depuis 2010 (législatif), ce chauffeur aux Transports publics de la région lausannoise (TL) voit sa vie chamboulée par cette élection à l'exécutif: « J'ai demandé et obtenu une réduction de mon taux d'activité à 60%, ce qui correspond environ à deux jours par semaine. Le travail de municipal correspond à un 40%. »

Les TL, il risque bien de les retrouver dans de futures négociations, mais cette fois avec la casquette de municipal en charge de l'Urbanisme, du bâtiment et... de la mobilité. Sur ce dernier thème, il a d'ailleurs de quoi dire, lui qui conduit les trolleybus depuis 12 ans. « A Chavannes, nous aimerions prolonger la ligne 25. On pourrait aussi créer une nouvelle ligne qui desserve mieux la commune. Ce sont des pistes à explorer avec les TL et le canton. » La demande de ce dernier d'augmenter le nombre de pistes cyclables pour élargir l'offre va aussi occuper le nouveau municipal ces prochains temps. Il faut des aménagements qui demandent beaucoup de réflexion. Et cela tombe bien puisqu'il pratique volontiers la bicyclette. Souleymane habite Chavannes depuis 20 ans après un parcours qui l'a mené en Suisse depuis le Burkina Faso.

Engagement politique

« Je suis né en 1969 au Burkina Faso en Afrique de l'Ouest. J'ai eu une enfance plutôt normale et heureuse pour un Africain. Mes parents étaient pauvres. J'ai été élevé par mon grand frère qui avait déjà un boulot à la capitale. J'habitais en ville à Bobo. Chaque vacances, j'allais au village revoir la famille. On cultivait les champs. C'était le bonheur. A l'université de Ouagadougou, j'ai fait des études de philosophie et lettres ». Le diplômé en philosophie, admirateur de Kant et Rousseau, était déjà engagé politiquement dans son pays d'origine, au sein des

mouvements étudiants. Et c'est d'ailleurs ce qui l'a poussé à fuir, après une étape en Côte d'Ivoire, dans le climat troublé qui a suivi l'assassinat du président Thomas Sankara en 1987.

Intégration exemplaire

Trois mois après son arrivée en Suisse, un pépiniériste vaudois lui offre un job, d'abord temporaire, puis permanent. « Mon père est mort à cette époque et je n'avais pas de quoi aller me recueillir sur sa tombe. Plutôt que reprendre des études, j'ai décidé de gagner ma vie et devenir quelqu'un même sans finir mes études », se souvient-il. Puis il rencontre une Suisseuse avec qui il se marie. Comme il avait reçu un avis négatif pour sa demande d'asile, il a eu peur que son mariage paraisse arrangé. Le couple, amoureux, restera 16 ans ensemble avant de divorcer. En 2006, il a obtenu la nationalité suisse.

Election symbole

Comment s'est-il retrouvé chauffeur aux TL ? « J'ai fait une offre spontanée en 2008 et le permis de conduire suffisait pour postuler ». Après une première réponse négative, il postule à une annonce et il est engagé. Le fait d'être noir lui a-t-il posé des soucis au niveau professionnel ? « Cela va peut-être vous étonner, mais je ne me suis jamais senti différent parce que je suis noir. Je me vois comme tout le monde ! Ma couleur ne m'a jamais servi de justificatif pour expliquer un échec ou un refus. » Alors que le cri « Black Lives Matter » marque l'actualité, le nouvel élu local ne croit pas que ses origines aient pesé dans le scrutin. « Les Chavannois sont ouverts à la diversité, mais mon élection est sans doute un symbole », glisse-t-il néanmoins. « Mais il suffisait de comparer les deux programmes pour savoir pour qui voter ! Et Chavannes vote plutôt à gauche. »

Son engagement est ancien: « J'ai fait cinq ans chez les pompiers. Avec toute l'énergie que j'avais mis au pays pour faire avancer mes idées, je ne pouvais rester sans rien faire et je me suis ensuite engagé au parti socialiste. J'ai été élu, j'ai intégré des commissions et suis devenu président du conseil. » Avec cet engagement politique et le jardin familial dont il s'occupait alors, Souleymane n'a pas trouvé le temps de s'engager davantage au SEV. Être membre cela a été assez logique: « Pour un révolutionnaire, on n'est pas du côté des patrons ! », dit-il en riant. Il votera non le 27 septembre à l'initiative de limitation: « Il faut éviter le dumping salarial, mais pas en regardant l'autre comme la source de notre malheur. Ce sont les patrons qui en profitent qu'il faut rappeler à l'ordre. Détricoter ce qui a été mis en place, je ne crois pas que ce soit la solution. »

BILLET POUR LE VÉLO

Andreas Lori

