



SEV N°16

Le journal du Syndicat du personnel des transports



© Keystone / Emma Lanza

SOUTIEN FINANCIER

Les dégâts d'économies à court terme

Edito de Giorgio Tuti, président du SEV



A lors que le Conseil fédéral a pris des mesures trop strictes pour les uns, pas assez pour d'autres, les travailleurs et des travailleuses ont de quoi être inquiets pour leur santé, à l'instar de l'ensemble de la population. L'inquiétude est aussi liée à l'emploi et aux conditions de travail. Sur le plan sanitaire, le SEV intervient depuis le début de la crise pour veiller à la protection de la santé du personnel qui est une tâche de l'employeur.

Mais actuellement, notre action syndicale et politique est concentrée sur les conséquences négatives sur les transports publics de la diminution de la fréquentation. Leur perte de rentrées est estimée à quelque 1,5 milliard pour 2020, soit une baisse de 25 à 30% par rapport à 2019. Nous avons donc écrit à la présidente de la Confédération et ministre des Trans-

ports Simonetta Sommaruga pour lui faire part de notre inquiétude. Les pouvoirs publics doivent garantir la couverture des pertes de recettes. Malgré le soutien financier voté par les Chambres en septembre, les entreprises de transport public serrent les cordons de la bourse et envisagent des mesures d'économies, dont une partie sur le dos du personnel.

La semaine dernière, j'ai pu défendre notre position devant le Conseil d'administration des CFF. Il n'est pas acceptable qu'une entreprise de la Confédération veuille geler la progression du personnel et lui prendre des vacances. Le personnel a contribué et contribue à cette crise en faisant son travail. Les CFF envoient donc un très mauvais et démotivant signal à leur personnel. Tel a été mon message au CA de l'entreprise qui se doit de fixer les axes stratégiques, et ce sur le long terme.

Si nous refusons toute attaque contre le personnel c'est aussi dans l'intérêt de la branche elle-même. La population a pu se rendre compte au plus tard avec cette crise que les transports publics sont un secteur essentiel. S'attaquer aux conditions de travail, c'est nuire à l'attractivité de la branche. Celle-ci aura besoin pourtant besoin ces prochaines années de suffisamment de personnel bien formé et avec de bonnes conditions salariales car la crise n'a rien changé à l'évolution démographique que doivent affronter les entreprises de transport public.

A long terme, les transports publics seront une partie de la solution des défis que nous pose le changement climatique.

Dans cette perspective aussi, l'accent doit être mis sur le maintien et, assurément, le développement des emplois dans les transports publics.

Comité

Le congrès SEV 2021 repoussé à 2022. La protection de la santé a prévalu

4

Romandie

Les roulants SEV-tl s'organisent. Bilan de 18 mois de fusion SEV-tpf

4

AVS

La récolte pour la 13e rente AVS se passe bien. Encore un petit effort!

5

Formation: nombreuses annulations

Covid-19

Comme la Journée de la Migration, la **Journée de formation des Femmes** qui aurait dû avoir lieu le 20 novembre a été annulée en raison de la situation sanitaire. Par mesure de précaution sanitaire, tous les cours de **formation** du SEV ont été annulés jusqu'à la fin de l'année.

Pour les cours de 2021, il est possible de s'inscrire en ligne sur sev-online.ch/fr/deine-vorteile/formation ou de contacter notre service de formation en téléphonant au 031 357 57 57 ou par e-mail à formation@sev-online.ch

Il n'y a pas que les cours de formation qui subissent la loi du coronavirus. D'autres événements ont aussi été reportés ou annulés (voir agenda, page 6).



© T. Press / Elia Blanchi

MULTINATIONALES RESPONSABLES

Oui à plus de justice

Vide conventionnel à Swissport

Depuis le 1er octobre, le personnel de Swissport Genève travaille sans CCT. Les négociations sont bloquées et l'entreprise refuse d'appliquer les recommandations de l'autorité de conciliation (CRCT). Dans une lettre, les syndicats, dont SEV-GATA, sont intervenus auprès de la société mère Swissport International et demandent une rencontre urgente pour le retour à un dialogue constructif. Ils considèrent que la situation actuelle sans CCT sur le site de Genève est intenable et qu'elle est probablement aussi en violation de la concession de l'aéroport. Si cette situation se prolonge, des mesures de lutte qui ont d'ores et déjà été votées par le personnel de Swissport pourraient s'appliquer.

Erratum CJ

Contrairement à ce que nous annonçons dans notre dernière édition dans l'article « Guichets de gare: vers la fin du démantèlement? », il n'a jamais été question pour les Chemins de fer du Jura (CJ) de fermer le point de vente de Saignelégier (JU). C'est le service de la gestion du trafic qui migre de Saignelégier à Tramelan, d'où notre confusion. Toutes nos excuses pour cette information erronée.

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Des multinationales responsables, respectueuses des droits humains et de l'environnement: c'est ce que demande l'initiative pour des multinationales responsables soumise au vote le 29 novembre (voir aussi p.7). Nous en avons parlé avec le co-président du comité d'initiative Dick Marty, qui a été tour à tour conseiller aux Etats, conseiller d'Etat et procureur général du Tessin. Homme de principe, il s'engage sans réserve pour cette cause.

L'initiative demande quelque chose simple: que chacune et chacun réponde de ses actes.

Il est évident que dans toute société civilisée, chacun et chacune doit répondre de ses actes. C'est un principe élémentaire qui constitue le pilier de toute structure sociale. Et c'est aussi un élément essentiel permettant la coexistence. Nous ne pouvons pas accepter que des multinationales ayant leur siège en Suisse ferment les yeux sur les violations des droits humains ou le non-respect des normes internationales en matière d'environnement. L'initiative demande d'appliquer dans de tels cas un principe de notre Etat de droit: quiconque cause un dommage doit en assumer les conséquences. Pour garantir que les entreprises respectent la nouvelle législation, les violations auront des conséquences au niveau de la responsabilité civile. Les entreprises devront également répondre de toutes infractions envers les droits humains et les normes environnementales internationales commises par leurs filiales. Cependant les fournisseurs et les sous-traitants sur lesquels les multinationales n'exercent pas de contrôle ne sont pas concernés.

Lorsqu'il y a d'énormes intérêts économiques en jeu, souvent les dynamiques sont étroitement liées aux profits...

En effet aujourd'hui, les intérêts économiques sont particuliers et se convainquent de la suprématie du pouvoir: l'équilibre naît du rapport de force. La globalisation a favorisé la création et la multiplication de géants économiques qui n'ont plus aucun rapport réel avec un pays unique. En somme, ils ne connaissent plus aucune frontière. Leur pouvoir financier et leur influence dépassent souvent ceux des Etats eux-mêmes, même les plus puissants.

Ils ont donc une grande liberté d'action ?

Les actionnaires de ces énormes multinationales sont souvent anonymes et se cachent derrière des fonds d'investissement spéculatifs dont l'objectif est de maximiser les profits. Actives surtout dans le domaine des matières premières, ces multinationales opèrent habituellement dans des pays virtuellement riches mais qui sont en réalité très fragiles, sujets à la pauvreté et submergés par la corruption et la violence. Il s'agit en outre de pays qui n'ont pas de pouvoir judiciaire véritablement indépendant et qui ne sont donc pas en mesure de protéger leurs citoyens et citoyennes. Au vu de cette situation, les multinationales sont en effet beaucoup plus puissantes.

Un des arguments des adversaires à l'initiative, c'est la vague de procédures qui pourraient être déclenchées.

Le mécanisme juridique lié à l'initiative n'amènerait pas une vague de procédures ni une inversion du fardeau de la preuve comme cela est prétendu par les opposants. La personne lésée doit prouver qu'elle a subi un dommage, que celui-ci a eu lieu dans des circonstances contraires au droit, et elle doit démontrer le lien de causalité entre le préjudice encouru et les actions commises. C'est seulement si la multinationale impliquée n'a pas pris les mesures adéquates pour prévenir ledit préjudice qu'elle sera désignée coupable et qu'elle devra payer une indemnisation à la victime. S'il manque un seul de ces éléments, la procédure ne pourra pas aboutir. L'effet de l'initiative pour des multinationales responsables est donc également et par-dessus tout préventif: les multinationales qui ont leur siège en Suisse ne pourront plus fermer les yeux sur les violations des droits humains ou le non-respect des dispositions environnementales internationales. Elles devront agir de manière préventive afin d'éviter les dommages causés aux personnes et à l'environnement.

Comment les victimes, qui sont souvent très pauvres, pourront-elles se lancer dans une procédure qui pourrait leur coûter très cher?

Les organisations non gouvernementales sont prêtes à soutenir les populations et les personnes victimes de violations ou de dommages commis jusqu'ici. Elles ne seront pas abandonnées. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, cela n'arrivera pas non plus demain. Si une multinationale s'enrichit grâce au travail des enfants ou en pol-

lant les cours d'eau indispensables à la survie de communautés entières, elle doit en assumer la responsabilité et répondre de ses actes. Les personnes lésées ont aujourd'hui peu de chances d'obtenir réparation. Pour cela nous devons leur donner la possibilité d'accéder à une procédure civile en Suisse.

On peut imaginer que les multinationales et leur lobby ne resteront pas les bras croisés...

On sait déjà que non: les multinationales s'activent pour contrer l'initiative. Certaines la craignent, nous en avons fait le constat. Parmi elles, on trouve des multinationales dont les noms sont liés à divers scandales: Glencore, Syngenta, Lafarge-Holcim. Ces géants internationaux craignent l'initiative parce que depuis des années, avec leur manière d'exploiter les ressources de l'étranger dans des pays fragiles, ils ont montré qu'ils pensaient être au-dessus des lois et ont affiché un sentiment d'impunité face aux dommages causés à l'environnement et à la santé des populations locales. Pour de telles entreprises les mesures volontaires ne suffisent pas. Et c'est justement pour pouvoir mettre fin à leur comportement préjudiciable que nous devons voter Oui à l'initiative. Car ces entreprises ne doivent pas se limiter à encaisser les profits tout en fermant les yeux sur les violations et les dégâts causés par leurs actions. Elles doivent répondre de leurs actes!

La France par exemple a déjà introduit une loi similaire à celle demandée dans l'initiative. Et en Grande Bretagne, au Canada et aux Pays-Bas, aujourd'hui déjà les personnes qui ont subi des dommages peuvent demander réparation devant un tribunal. Au niveau de l'UE, une nouvelle loi prévoyant la responsabilité civile revendiquée par l'initiative devrait entrer en vigueur en 2021. La Suisse ne peut pas rester à la traîne!

130

La vaste coalition qui soutient l'initiative compte 130 associations, ONG, églises, syndicats, organisations actives dans l'aide au développement, la protection de l'environnement, la promotion des droits des femmes et des droits humains. Sont aussi actifs trois comités de soutien composés d'entrepreneurs et de dirigeants politiques de tous bords.

GIORGIO TUTI répond

Aides d'Etat en danger

Quelle est la position du SEV sur l'accord-cadre avec l'Union européenne (UE) à l'heure où une secrétaire d'Etat en charge des négociations avec l'UE vient d'être nommée ?

Après l'attaque de l'UDC contre les mesures d'accompagnement repoussée le 27 septembre, Bruxelles presse Berne de signer l'accord-cadre négocié avec l'UE. Il y a deux options : soit renégocier l'accord avec l'UE, soit arrêter l'exercice. Pour les syndicats, les garanties sur les salaires et les aides d'Etat doivent être revues.

Nous l'avons souvent répété, les dispositions prévues dans l'accord institutionnel pour protéger les salaires suisses sont très insuffisantes.

Le deuxième point, la remise en cause voire l'interdiction des aides d'Etat (subventions) parce qu'elles fausseraient le jeu de la libre concurrence nous concerne très di-

rectement au SEV.

Cela signifie également que le financement du service public en général et des sociétés de transport public en particulier est compromis. La sonnette d'alarme doit être tirée par les syndicats : Le financement du service public tel que nous le connaissons serait menacé.

Selon l'UE, les collectivités publiques devraient, par principe, s'abstenir de toute intervention économique. A l'heure où le coronavirus oblige l'Etat à soutenir le privé et le public et à intervenir massivement pour empêcher l'économie de sombrer, il faut réfléchir sur ce qui a été négocié ! L'accord-cadre doit être retiré et renégocié sérieusement avec Bruxelles.

Giorgio Tuti est président du SEV. Tu as une question ? Ecris-nous à journal@sev-online.ch.

SOUTIEN FINANCIER

« Les transports publics sont l'épine dorsale de la mobilité »

Questions: Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Comme d'autres, les entreprises de transports publics sont particulièrement touchées par la crise du coronavirus. Ce fut le cas durant le confinement, surtout lorsque le Conseil fédéral a appelé les gens à rester chez eux et à éviter de voyager en transports publics, engendrant de grandes pertes. Depuis, aucun moyen de transport n'a été utilisé à sa pleine capacité et la situation ne va pas s'améliorer avec la deuxième vague. La Confédération a reconnu qu'il fallait agir et a édicté la loi fédérale sur le soutien des transports publics. Pour le SEV, ceci n'est pas suffisant. Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV, en explique le contexte.

Daniela, le Parlement a adopté en septembre une loi sur le soutien financier des transports publics. Le SEV demande néanmoins plus d'argent dans un courrier au Conseil fédéral. Pourquoi la loi ne suffit-elle pas ?

Daniela Lehmann: Dans la loi fédérale sur le soutien des transports publics, toutes les branches n'ont pas été prises en compte. Ainsi le trafic grandes lignes ne reçoit pas de subside. La proposition de minorité de notre collègue Edith Graf-Litscher, dont l'objectif était de corriger cette lacune, a été hélas rejetée.

D'autre part, les subventions accordées au transport régional de voyageurs (TRV) ont été fixées sur la base d'une perte d'environ 35% pour l'année en cours. Mais, avec la recommandation de refaire du télétravail et si des mesures plus conséquentes devaient être décidées pour tenter de contenir le virus, les pertes seront au

final beaucoup plus élevées. De notre point de vue, l'ensemble des déficits des entreprises devrait être pris en charge.

On a assuré aux entreprises du TRV qu'elles pourraient adapter encore une fois leurs offres pour 2021 afin de demander de plus grandes indemnités. Ceci permet d'espérer, pour l'année prochaine au moins, un semblant de sécurité. Mais pour 2020, les choses sont encore très incertaines.

Et qu'espère le SEV avec ce courrier ?

Nous aimerions obtenir du Conseil fédéral qu'il envoie un signal aux entreprises et leur assure qu'elles ne resteront pas avec leur déficit de 2020 sur les bras. Ceci est d'autant plus important que les négociations salariales pour l'année prochaine sont en cours actuellement, et les entreprises doivent pouvoir réfléchir concrètement sur la manière de mener leurs affaires en 2021. Si la situation reste incertaine, c'est le personnel qui en fera les frais, comme toujours. Et des économies aux dépens des employé-e-s ne seraient pas une bonne solution.

Nous espérons en outre que le Conseil fédéral et le Parlement reviennent sur leur décision concernant le trafic grandes lignes. Actuellement, il n'y a aucun signe allant dans ce sens. Mais si la situation du coronavirus se détériore encore, peut-être verra-t-on un changement de cap. La situation d'urgence s'amplifie aussi dans le trafic grandes lignes. Les CFF ont d'ores et déjà mis en route des mesures d'économies.

Les entreprises qui reçoivent un soutien financier veulent économiser sur le personnel. Ne faut-il pas poser des conditions ?

Il y a eu beaucoup d'oppositions s'agissant d'établir certaines conditions pour les soutiens

financiers. Nous l'avons vu aussi dans le domaine de l'aviation. Le SEV aurait bien voulu lier les subventions pour les transports aériens à l'obligation de conclure une CCT et à une interdiction de licencier durant la phase de soutien. Toutefois nous n'avons pas été entendus pour cette revendication.

Pour le SEV, il est clair qu'il n'est pas possible de rester sans rien faire si des entreprises qui ont obtenu des subsides, aussi grâce à l'engagement politique du SEV, font mine d'économiser au niveau des conditions d'engagement. Les secrétaires syndicaux du SEV vont devoir être bien attentifs lors des négociations salariales à venir.

D'autres branches sont actuellement en bien plus mauvaise posture que les transports publics. Alors pourquoi ce secteur doit-il recevoir encore plus de soutien ?

Il ne sert à rien de mettre les diverses branches touchées en concurrence. Le SEV s'engage pour les transports publics car ils jouent un rôle crucial dans le bon fonctionnement de notre société et le développement économique. On a déjà pu le constater durant le confinement: les transports publics sont importants pour le système et doivent fonctionner aussi en situation de crise. Ils sont l'épine dorsale de la mobilité en Suisse. Et il ne faut pas oublier le débat sur la cause climatique. Les transports sont parmi les plus grands consommateurs d'énergie. Et les transports publics occupent une bien meilleure position que les transports individuels motorisés. Ils constituent actuellement quelque 20% du volume total du trafic en Suisse, cependant ils utilisent moins de 5% de l'énergie totale. Nous ne pourrions atteindre nos objectifs climatiques que si nous parvenons, dans le domaine des transports, à appliquer la répartition modale à l'avantage des transports publics. Les transports publics doivent être massivement développés. C'est pourquoi il est d'autant plus important de les soutenir maintenant, afin de ne pas freiner leur extension.

Pourquoi le SEV, en tant que syndicat, s'engage-t-il pour une autre répartition modale ?

Le SEV est justement en train de formuler ses revendications syndicales en ce qui concerne la répartition modale. En clair: il faut avoir suffisamment de personnel car il contribue manifestement à l'attrait des transports publics, il donne par exemple un sentiment de sécurité à la clientèle. Si les transports publics se développent, les entreprises devront agrandir leurs effectifs de personnes qualifiées, ce qui n'est possible qu'en offrant de bonnes conditions d'engagement.

J'ajouterais que les entreprises de transport, au vu de l'évolution démographique, se trouvent devant de grands défis. Par exemple aux CFF, on sait que d'ici 2035, environ 40% des collaboratrices et collaborateurs actuels seront à la retraite. Ainsi le manque actuel de main d'œuvre qualifiée va encore s'accroître.



Le canton de Genève instaure le plus haut **salaires minimum** du pays - **23 fr./heure** - dès le 1er novembre ! Les syndicats qui avaient lancé l'initiative auraient voulu une entrée en vigueur immédiate après la votation du 27 septembre (oui à 58,15%); le patronat aurait préféré le 1er janvier 2021. Le salaire minimum passera à 23 fr.14 le 1er janvier prochain, car la loi prévoit son indexation au coût de la vie. Le texte de loi exclut les apprentis, les jeunes de moins de 18 ans ainsi que les secteurs de l'agriculture et de la floriculture. Dans ces secteurs, les salaires minimaux versés à des personnes sans qualifications, se montent à 16 fr.90/heure - indexé à 17 fr. en 2021 - dans l'agriculture et 15 fr.50 - indexé à 15 fr.60 en 2021 - dans la floriculture.

La rénovation de l'ancien tunnel du **Lötschberg** devrait prendre plus de temps et coûter plus cher que prévu. La raison réside dans l'interprétation différenciée des cahiers des charges entre BLS et l'entreprise Marti qui effectue les travaux. BLS veut essayer de maintenir au plus bas les coûts du chantier et redimensionne le projet à cet effet. Le dernier mot revient à l'OFT.

On peut se demander si **BLS** n'aurait pas mieux fait de mettre plus d'énergie dans les contrats de coopération plutôt que dans la recherche de **mesures d'économies...**



COMITÉ SEV

Le congrès SEV 2021 repoussé à 2022

Vivian Bologna Cette séance du comité SEV avait une saveur particulière en cette période de crise sanitaire. Avec l'interdiction de réunion de plus de 15 personnes, la séance du 29 octobre s'est déroulée en formation réduite.

La tenue du Congrès SEV en 2021 était l'un des points principaux à l'ordre du jour. Faut-il repousser sa tenue car l'incertitude liée au coronavirus est trop grande? Le comité qui avait déjà discuté de la possibilité de repousser le congrès lors de sa séance de septembre a fait un choix de raison, à l'unanimité: il n'y aura pas de congrès l'an prochain. Celui-ci est repoussé au 26 octobre 2022.

La protection de la santé des quelque 400 personnes qui sont présentes lors d'un congrès SEV a prévalu. Le comité SEV a suivi la proposition de la présidence du comité et de la commission de gestion SEV. Un congrès numérique, ou partiellement en ligne, n'est pas entré en ligne de compte. Les possibilités de débats ne sont pas les mêmes qu'en présentiel.

Quelles conséquences ce report a-t-il? La durée des mandats de la présidence du comité, de la direction syndicale SEV et de la Commission de gestion est prolongée.

Cette décision de reporter d'une année n'a guère été prise de gaieté de cœur. Pour atténuer l'amertume, on peut relever que le SEV est l'un des derniers syndicats à organiser un congrès tous les deux ans. La plupart du temps, il a lieu tous les quatre ans en moyenne.

Le Congrès n'est pas le seul événement à passer à la trappe l'an prochain. Le président du SEV Giorgio Tuti a rappelé que les conférences de sections prévues en début d'année ont été annulées. «Si la situation le permet, nous chercherons des dates de remplacement. Néanmoins, en cette période, il est important de maintenir le contact avec les militant-e-s par tous les moyens de communications possibles. Le SEV reste un syndicat où la proximité est fondamentale!»

Le SEV appelle en outre les sections et les sous-fédérations à annuler leurs assemblées tant que la situation sanitaire ne s'est pas améliorée.



Toutes les informations utiles
sev-online.ch



SEV-TL

Les roulants TL s'unissent

Yves Sancey Le 20 octobre dernier, une vingtaine de chauffeurs de bus TL affiliés à la section VPT-tl du SEV, ont créé le CAR, le Comité d'Action des Roulants. Pour des raisons sanitaires, la moitié était sur place au Florissant à Renens et les autres en ligne. Le but est de renforcer le comité de section VPT-tl du SEV et de disposer d'un comité élargi organisé par les roulants et pour eux afin d'améliorer leurs conditions de travail. Les chauffeurs sont plus de 800 aux TL (Transports publics lausannois) et le besoin s'est fait sentir d'une meilleure organisation au sein de la section.

Des réunions régulières vont avoir lieu pour organiser spécifiquement les chauffeurs et décider d'actions concrètes qui pourront prendre des formes diverses, comme la présence sur le terrain et l'interpellation de la direction sur des thèmes importants pour les conducteurs. Le CAR aura à sa disposition toute la palette des outils syndicaux pour s'organiser et être entendu.

De la discussion est notamment ressortie l'idée de mettre en place plusieurs commissions qui vont établir des cahiers de revendications, par exemple sur la question de la sécurité ou des problèmes engendrés par les

vélos sur les voies de bus. Ces commissions soumettront leurs conclusions au CAR qui décidera d'entreprendre des démarches, notamment en allant à la rencontre des acteurs concernés. «Les énergies sont les bienvenues!», insiste Pablo Guarino, secrétaire syndical en charge des tl au SEV. Des personnes se sont déjà annoncées pour la commission sur les futures négociations du système de temps de travail des conducteurs ATT.»

Un accent important sera également mis sur la communication à travers les canaux WhatsApp SEV-tl, mail ou sur le terrain. Pour recevoir cette info, un QR Code et un lien sont affichés sur les panneaux SEV dans les locaux TL ou dans les mails.

La prochaine séance aura lieu le 23 novembre. Pour pouvoir participer à la réunion, un lien zoom sera publié sur les canaux d'information. Et la suivante aura lieu le 21 décembre. «Au final, le but c'est d'améliorer le rapport de force face à la direction, de créer encore davantage de solidarité entre les conducteurs et de parler d'une seule voix en améliorant encore notre taux de syndicalisation», résume Pablo Guarino. La première séance a posé le cadre. Maintenant il faut faire vivre le CAR!»



AVIATION

Swiss: pas d'économies aux dépens du personnel

Elisa Lanthaler La 2e vague de Covid-19 percutée de plein fouet la branche du trafic aérien, bien qu'un grand nombre d'avions restent déjà au sol. «Nous le ressentons dans les négociations en cours qui sont très dures», déclare Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical responsable du dossier Swiss. Les négociations avec la compagnie nationale se sont poursuivies à fin octobre lors d'une ronde supplémentaire. A cette occasion, Swiss a lancé la discussion sur un arsenal de mesures d'adaptation temporaires de la CCT, l'objectif étant de baisser les coûts du personnel de 15 à 20%. La compagnie veut atteindre cet objectif grâce aux fluctuations naturelles et aux retraites anticipées. Mais elle souhaite aussi introduire des mesures d'économies au niveau de la caisse de pensions et du 13e salaire, et envisage des suppressions de postes et une réduction du salaire de base.

«Le personnel est prêt à apporter sa contribution pour surmonter la crise. Mais il est bien clair qu'il y a des limites!», insiste Hadorn. Ainsi la communauté de négociation a exprimé clairement ses conditions pour les contributions à des mesures d'économies envisageables:

- pas de licenciements prononcés pour des motifs économiques pendant la période d'application des réductions budgétaires;
- les mesures doivent être temporaires: elles seront appliquées dès la fin des indemnités de chômage partiel seulement, et jusqu'à ce que l'exploitation aérienne puisse reprendre de l'ampleur, toutefois durant 12 mois max;
- simultanément, SEV-GATA exige un rapport régulier sur les répercussions des économies, des possibilités de remboursement

pour le personnel après la fin de la crise, ainsi qu'une prolongation de 3 ans de la convention collective de travail actuelle.

Les dates des prochaines négociations ont été fixées, SEV-GATA informera régulièrement de l'évolution des discussions. «Nous nous sommes déjà engagés pour un paquet d'aides pour l'aviation ainsi que pour une prolongation du chômage partiel et avons obtenu gain de cause. Et nous continuerons à nous battre!», affirme Philipp Hadorn. Toutefois si, durant cette crise, on devait constater que des bonus seraient versés aux managers de manière complètement disproportionnée, comme cela a été annoncé par la presse, ceci serait absolument inacceptable, poursuit Hadorn. SEV-GATA exige de Swiss de la transparence quant aux montants versés et demande de les présenter ouvertement. Et cas échéant, il se réserve le droit de faire des revendications concrètes.

Tous les porteurs de mandats confirmés

L'assemblée générale du jubilé s'est déroulée le 23 octobre en respectant de manière stricte les mesures de protection. SEV-GATA a fêté ses 20 ans. Toutes les propositions, adaptations des statuts incluses, ont été acceptées à l'unanimité et l'ensemble des porteuses et porteurs de mandats ont été confirmés pour la période 2021 - 2024. Ce sont pour le comité: Philipp Hadorn (président), Thomas Blum, Andreas Breker, Dominik Fischer, Bert Fuller, Res Marti. Infos et photos sur www.sev-gata.ch.

SEV-TPF

Bilan de la fusion

Yves Sancey Le 15 mai 2019 à Fribourg, les trois sections SEV-TPF - urbains, rail et secteur régional - fusionnaient à l'unanimité pour devenir une section unique. Un an et demi après, il nous a paru opportun de faire le point pour voir si l'objectif d'être plus fort ensemble a été atteint et s'il reste encore des choses à améliorer. Bilan intermédiaire avec son président Fritz Haenni.

Quel bilan fais-tu de ces presque 18 mois de section unique?

Fritz Haenni: au début, c'était dur! (rires). On défendait encore un peu chacun son métier qui a son histoire et ses spécificités. Les tpf sont nés d'une fusion. Mais maintenant, ça va déjà beaucoup mieux. Il faut être patient. Cela prendra sans doute trois-quatre ans pour arriver au point où tu peux dire «Oui, nous sommes une section». Il faut expliquer, parler avec les gens. Cela prend du temps. Mais nous sommes sur un bon chemin. Au niveau du comité, ça va très bien. Lors des actions de terrain, Bernard

Clerc, l'ancien président de la section tpf urbains, parle avec les régionaux et moi avec les urbains! Nous sommes vraiment ensemble.

Comment la question des horaires se pose-t-elle?

On a été trois jours sur le terrain et on a demandé aux gens par sondage comment ils voulaient travailler. On voit bien que l'on ne peut pas comparer. Chez les régionaux, nous voulons travailler sept nuits à la suite. C'est un vœu très largement partagé. Chez les urbains, ce n'est pas faisable et ce serait une catastrophe.

Il faut garder ces spécificités car le travail n'est pas le même. Là, il faut être attentif et bien écouter ce que les gens veulent pour les amplitudes et les rotations. Même les garages ne fonctionnent pas de la même manière. C'est mon travail de sentir cela. Chaque dépôt a sa commission d'horaire. Nous sommes aussi attentifs aux besoins du personnel du rail.

Quels sont tes espoirs pour les prochaines années?

Que nous soyons vraiment ensemble! Ce n'est pas encore satisfaisant. On peut être encore plus proche. Le SEV est très représentatif et le nombre de syndiqué-e-s est très important. Si la direction veut toucher des choses que l'on ne veut pas, pour faire des économies, là nous serons vraiment unis! Pour ce qui concerne la CCT, là aussi, nous sommes unis!



Sur le terrain, le comité de la section SEV-TPF est uni dans l'action.

PV

Où vont les retraité-e-s ?

Alex Bringolf/Serge Anet C'est à Wil SG que le président central Roland Schwager a réuni le comité central PV, Giorgio Tuti et les présidents des sections PV de Suisse orientale.

La récolte de signatures pour l'initiative «AVSx13» marche bien (voir ci-contre). De nombreuses sections ont réduit leurs activités voire les ont annulées à cause de la Covid-19; la santé des membres passe avant tout. Le comité central examine aussi quand et comment les prochaines séances et assemblées peuvent être prévues. Les présidents ont reçu du caissier central Egon Minikus un présent de sa région pour leur travail.

Ces prochaines années verront le départ en retraite de nombreux collègues, souvent aussi en retraite anticipée. Selon le règlement SEV, ils devraient passer à la PV. Certains souhaitent rester dans leur section d'actif pour participer aux assemblées et revoir ceux qui travaillent encore. Il y a aussi des sections d'actifs qui sont intéressées à conserver leurs membres pensionnés. La PV attend le soutien de la direction syndicale SEV pour trouver une solution dans l'intérêt de tous, dans le respect des règlements.

L'AD de la PV à fin septembre a montré une fois de plus que le thème de l'AG FVP est central et qu'une nouvelle détérioration serait inacceptable pour nos membres. Nous les pensionnés saurons nous défendre et faire pression.

Il y a à nouveau de faux mails qui circulent et réclament aux caissiers de sections de verser de l'argent. En cas d'incertitude ou d'ordre inattendu, vérifiez auprès de l'expéditeur. Vous éviterez des piratages.

PRÉVOYANCE VIEILLESSE

13e rente AVS: déjà 56 000 signatures: encore un effort

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La récolte de signatures pour une 13e rente AVS bat son plein, malgré la crise sanitaire. Plus de la moitié des 100 000 signatures nécessaires ont déjà été engrangées! Le SEV, qui s'est engagé à récolter 10 000 paraphes, l'objectif est presque atteint. Giorgio Tuti, président du SEV, appelle chacun-e à un dernier effort.

«Il nous manque environ 700 signatures pour atteindre notre objectif de 10 000 paraphes. Je suis fier de nos militant-e-s et de notre appareil professionnel qui ont signé et fait signer cette initiative dont chacun-e mesure l'importance, en particulier en cette période difficile sur le plan sanitaire et économique, relève Giorgio Tuti. J'invite encore celles et ceux qui ne l'ont pas encore signée à le faire grâce au formulaire que nous publions dans cette édition de notre journal ou à la signer en ligne sur notre site internet.»

Du côté de l'Union syndicale suisse, on est confiant. Ce sont déjà 56 000 signatures qui ont été récoltées et de nombreuses actions de terrain, dans le respect des mesures sanitaires ont lieu en cette période pour essayer de réunir les 100 000 paraphes d'ici la fin de l'année. L'économiste en chef de l'USS Daniel



Lampart rappelle dans son blog que le premier pilier présente «le meilleur rapport cotisations/ prestations car l'employeur et la Confédération la co-financent; parce que ceux qui gagnent beaucoup participent au financement de ceux qui ont des salaires normaux».

Citant des chiffres de la NZZ, Daniel Lampart que le 2e pilier est en crises en raison des taux d'intérêts négatifs et en partie

en raison de haux taux d'administration. «Il y a 15 ans, pour un capital de 500 000 fr. on pouvait espérer une rente annuelle de 36 000 fr. de la caisse de pension. Actuellement, ce sont à peine 28 000 fr. Et on n'est pas encore au bout du tunnel. Des caisses de pensions ont déjà prévu des baisses pour 2022.» Dans le meilleur des cas, les cotisations sont revues à la hausse pour maintenir à peu près les rentes...

INITIATIVE Pour mieux vivre à la retraite

- ➔ Les rentes AVS sont trop basses, les rentes du 2e pilier s'effondrent, les loyers et les primes-maladie augmentent.
- ➔ Le meilleur moyen de réduire l'écart des rentes pour les femmes, c'est l'AVS, car elle seule prend en compte leur travail non rémunéré.
- ➔ En Suisse, il y a assez d'argent pour des rentes décentes, et pas seulement pour les gros revenus.
- ➔ Toute personne mérite une bonne rente après une vie de travail.

L'heure est venue pour une 13^e rente AVS

SIGNEZ MAINTENANT!

➔ Signez en ligne:



Initiative populaire fédérale

Mieux vivre à la retraite

Initiative pour une 13^e rente AVS

Les citoyennes et citoyens suisses soussignés ayant le droit de vote demandent, en vertu des articles 34, 136, 139 et 194 de la Constitution fédérale et conformément à la loi fédérale du 17 décembre 1976 sur les droits politiques (art. 68s.), que :

La Constitution est modifiée comme suit:
Art. 197, ch. 12
12. Disposition transitoire ad art. 112 (Assurance-vieillesse, survivants et invalidité)

- ¹ Les bénéficiaires d'une rente de vieillesse ont droit à un supplément annuel s'élevant à un douzième de leur rente annuelle.
- ² Le droit au supplément annuel prend naissance au plus tard au début de la deuxième année civile suivant l'acceptation de la présente disposition par le peuple et les cantons.
- ³ La loi garantit que le supplément annuel n'entraîne ni la réduction des prestations complémentaires ni la perte du droit à ces prestations.

Seuls les électrices et électeurs ayant le droit de vote en matière fédérale dans la commune indiquée en tête de la liste peuvent y apposer leur signature. Les citoyennes et les citoyens qui appuient la demande doivent la signer de leur main. Celui qui se rend coupable de corruption active ou passive relativement à une récolte de signatures ou celui qui falsifie le résultat d'une récolte de signatures effectuée à l'appui d'une initiative populaire est punissable selon l'article 281 respectivement l'article 282 du code pénal.

Canton :		N° postal :	Commune politique :		
N°	Nom, Prénom écriture de sa propre main et si possible en majuscules	Date de naissance exacte jour/mois/année	Adresse exacte rue et numéro	Signature manuscrite	Contrôle laisser en blanc
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Le comité d'initiative, composé des auteurs de celle-ci désignés ci-après, est autorisé à retirer la présente initiative populaire par une décision prise à la majorité absolue de ses membres ayant encore le droit de vote: Allemann Gabriela, Friedheimstr. 3, 4600 Olten; Alleva Vania, Lerberstr. 30, 3013 Bern; Carobbio Gussetti Marina, Via Tamponiva 28, 6533 Lumino; Chervet Denise, Kapellenstr. 10, 3011 Bern; Dannecker Annette, Bahnhofstr. 26, 8702 Zollikon; De Filippo Davide, Avenue d'Aire 36, 1203 Genève; Docourt Martine, Chemin du Petit-Catéchisme 10, 2000 Neuchâtel; Ferrari Aldo, Rue de Famenan 30, 1446 Baulmes; Grunder Roland, Ch. de l'Avenir 14, 1860 Aigle; Gysi Barbara, Markt-gasse 80, 9500 Wil; Heim Bea, Untere Kohliweidstr. 27, 4656 Starkkirch-Wil; Jansen Ronja, Tschoppenhauerweg 7, 4402 Frenkendorf; Jaquet-Berger Christiane, Avenue de Béthusy 60, 1012 Lausanne; Maillard Pierre-Yves, Rue du Lac 34, 1020 Renens; Meyer Mattea, Untererweg 3, 8400 Winterthur; Mordini Patrizia, Käfiggässchen 30, 3011 Bern; Münger Daniel, Baumgartenweg 27, 4142 Münchenstein; Nikolic-Fuss Sandrine, Bahnhofstr. 20, 9553 Bettwiesen; Porchet Léonore, Avenue Louis-Vuillemin 26, 1005 Lausanne; Prelicz-Huber Katharina, Hardturmstr. 366, 8005 Zürich; Rebsamen Heidi, Zähringerstr. 3, 6003 Luzern; Rohrbach Samuel, Route de Rochefort 15, 2824 Vicques; Rösler Dagmar, Allmendstr. 14, 4515 Oberdorf SO; Tuti Giorgio, Bündtenweg 33, 4513 Langendorf; Weichelt Manuela, Oberwiler Kirchweg 17, 6300 Zug; Ziltener Kathrin, Baumgartenweg 38, 8854 Siebnen; Zimmermann Rolf, Hopfenweg 48, 3007 Bern

Le comité d'initiative se chargera de demander l'attestation de la qualité d'électeur des signataires ci-dessus.

Le/La fonctionnaire soussigné/e certifie que les ____ (nombre) signataires de l'initiative populaire dont les noms figurent ci-dessus ont le droit de vote en matière fédérale dans la commune susmentionnée et y exercent leurs droits politiques. Le/La fonctionnaire compétent/e pour l'attestation (signature manuscrite et fonction officielle) :

Lieu : _____ Date : _____

Signature manuscrite : _____ Fonction officielle : _____

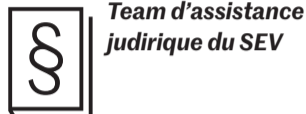
Sceau

Publiée dans la Feuille fédérale le 3 mars 2020. Expiration du délai imparti pour la récolte des signatures: 3 septembre 2021.

Merci de renvoyer, de suite, les cartes de signatures totalement ou partiellement remplies à: Initiative pour une 13^e rente AVS, C.P. 6494, 2500 Biel/Bienne 6. D'autres cartes de signatures à www.AVSx13.ch, 031 377 01 01, info@sgb.ch

ANGLE DROIT

2e pilier: je reste dans ma caisse!



Team d'assistance
juridique du SEV

Malheureusement ce sont des choses qui arrivent: des collaborateurs âgés peuvent être licenciés quelques années avant la retraite et sont ainsi doublement pénalisés. D'une part, ils sont contraints de se lancer dans des recherches d'emploi difficiles, fastidieuses et qui se terminent souvent par des échecs. D'autre part, ils sortent de leur caisse de pensions si celle-ci ne prévoit pas la possibilité d'y rester volontairement. La personne licenciée doit alors ouvrir un compte de libre-passage sur lequel son avoir de vieillesse est crédité. Ce compte de libre-passage est un compte bloqué: si la personne ne s'expatrie pas ou si elle ne désire pas utiliser l'argent pour l'achat d'un bien immobilier, elle n'a pas accès à son capital jusqu'à l'âge ordinaire de la retraite. Et elle doit se contenter du taux d'intérêt peu avantageux du compte de li-

bre-passage.

Toutefois dans le cadre de la réforme concernant les prestations complémentaires, un changement est survenu: les personnes ayant atteint les 58 ans révolus après le 31 juillet 2020 qui sont licenciées peuvent en vertu de la loi, dès le 1er janvier 2021, rester volontairement dans leur caisse de pensions pour autant qu'elles en fassent la demande. C'est normalement le règlement de la caisse de pensions qui détermine à quel moment une telle demande doit être faite. Sinon c'est à la caisse de pensions d'informer ses membres suffisamment tôt des modalités à respecter pour rester dans la caisse. A noter que ce droit est réservé aux personnes ayant été licenciées par l'employeur. En cas de convention de sortie, il faut préalablement clarifier avec la caisse de pensions si une telle convention est considérée ou non de la même manière qu'un licenciement.

L'inconvénient de rester dans sa caisse de pensions, c'est que la personne assurée doit non seulement

payer la part de l'employé mais aussi celle de l'employeur. Ceci est également valable pour les cotisations liées à l'épargne. Et si la caisse de pensions devait soudain être assainie, il y aurait aussi les contributions à l'assainissement à payer. Toutefois ces dernières se limitent à la part de l'employé.

Les avantages si l'on reste dans la caisse de pensions? En premier lieu, l'assurance en cas d'invalidité ou de décès est garantie. Et en plus des cotisations, il est possible de faire des rachats sur une base volontaire également. Ceci est aussi vrai pour les remboursements en cas de retrait anticipé dans le cadre de l'encouragement à la propriété du logement. De plus, le fait de rester volontairement dans la caisse de pensions ne concerne pas seulement la part obligatoire de la prévoyance stipulée par la LPP mais aussi la prévoyance sur-obligatoire telle qu'elle est prévue par le règlement de la caisse de pensions. Enfin, toutes les contributions et tous les versements dans la caisse de pensions peuvent être déduits des impôts.

Au niveau des intérêts, du taux de conversion ou des autres financements éventuels provenant du dernier employeur ou de tiers, les assurés-e-s qui restent volontairement dans la caisse de pensions ont les mêmes droits que leurs collègues qui, en tant qu'employé-e-s, sont assurés dans la même caisse de pensions.

Dès que l'un des risques assurés - décès, invalidité ou vieillesse - survient, l'assurance arrive à terme et la caisse de pensions octroie la rente prévue par le règlement. Bien entendu, la prévoyance volontaire peut-être résiliée en tout temps auprès de la caisse de pensions par la personne assurée. La caisse de pensions est aussi en droit de le faire si les cotisations ne sont pas versées.

virus apparemment - lecture est donnée des noms des 14 nouveaux membres. Les points statutaires ne soulèvent pas de discussion et les comptes et divers rapports sont approuvés sans discussion.

Le comité actuel est réélu pour 4 ans : Serge Anet président, André Broye caissier, Roger Tacheron secrétaire, Josiane Chaillet et Ferdinand Delaquis membres-adjoints. Le poste de vice-président reste vacant. Claude Morier rejoint Michel Roy et Francis Schorderet à la Com-Gest. Dans l'actualité syndicale, ce sont les FVP et la CP CFF qui font l'objet de l'attention des participants et participantes. Nous avons réservé un grand local pour la Fête de Noël mais les nouvelles de la pandémie nous font douter de la possibilité de l'organiser. Après l'assemblée, la décision a été prise de l'annuler.

Notre ancien président Bernard Demierre a proposé de revoir l'indemnisation des membres du comité. La commission de gestion examinera.

ASSEMBLÉES DÉLÉGUÉ-E-S AS

Flexa doit être plus simple

AS

La 13e assemblée des délégué-e-s de la sous-fédération AS (AD) s'est déroulée le 29 octobre à Olten. De nouvelles personnes ont été élues pour la période 2021-2024. Rolf Feier et Patrick Bellon, président et vice-président de l'AD, ont accueilli 39 délégué-e-s dans le respect le plus strict des règles sanitaires.

Le comité central AS a décidé de maintenir cette AD afin de traiter de vive voix au moins les points de l'ordre du jour statutaires, par souci de légitimité, et tout particulièrement afin de procéder aux élections pour la nouvelle période 2021-2024.

La nouvelle caissière centrale Viviane Mumenthaler a présenté les comptes annuels et le budget 2021. Tous deux ont été acceptés à l'unanimité. Les délégué-e-s auraient voulu prendre congé officiellement du caissier sortant Alois Bucher. Malheureusement, il a dû être subitement hospitalisé. Les délégué-e-s lui ont préparé une carte avec des vœux de prompt rétablissement. Il a été chaleureusement applaudi et remercié pour le travail remarquable et consciencieux qu'il a accompli pendant 16 ans.

Le rapport annuel très complet du président central a été suivi avec attention et a récolté des éloges. Il a été accepté à l'unanimité. Le PC Peter Käppler a reçu des applaudissements mérités pour son engagement constant et énorme envers la sous-fédération AS. De son côté, Peter Käppler a remercié ses collègues du comité central et de la CG

pour l'excellente collaboration.

Les élections pour la période administrative 2021 à 2024 n'ont pas provoqué de vagues. C'est un signe très positif, car presque tous les postes ont été repourvus. Seule la place de responsable de la communication est restée vacante, Mirco Stebler ayant remis son mandat en raison d'un changement professionnel. Les délégué-e-s lui ont adressé leurs remerciements pour son excellent travail. Grâce à lui, AS n'a pas perdu contact avec les médias modernes. La sous-fédération regrette énormément son départ et aurait bien aimé poursuivre sa collaboration avec lui.

Lars Benninger sera le représentant de la jeunesse AS dans le comité central et siègera aussi dans la Commission de jeunesse. Les délégué-e-s étaient satisfaits que ces fonctions importantes soient rapidement repourvues. La jeunesse AS est l'avenir de la sous-fédération. La motivation de Lars Benninger a connu un grand écho et suscité beaucoup de respect, vu qu'il s'est fortement engagé en faveur de bonnes conditions de travail.

Denise Engel a présenté une proposition demandant un retrait plus flexible et facilité dans le modèle Flexa en cas de réduction du temps de travail d'au moins 3 mois. Elle souhaite simplifier le système «Flexa». Denise Engel a demandé que le SEV intervienne auprès des CFF pour que soit créé un compte de temps transparent, plus facile à utiliser et permettant de calculer l'évolution. Les délégué-e-s ont décidé à l'unanimité de soutenir la proposition et l'ont transmise au SEV.

SECTIONS

Activités annulées

Vivian Bologna Pour des questions évidentes de protection de la santé, les événements ci-dessous sont **annulés**:

- 11.11 assemblée **VPT-MOB**
- 14.11 ass. **Bau** Arclémanique
- 18.11 Ass. **VPT TPF**
- 18.11 Ass. **PV Fribourg**

• 2.12 Fête de Noël et les marches de la **PV Jura**

Les comités de sections concernés souhaitent à leurs membres de rester en santé et se réjouissent de vous retrouver dans des conditions bien plus propices aux échanges, à la camaraderie et à la vie syndicale.

DÉCÈS

Ansermot Valentine; 1924; veuve de Jean-Joseph, Palézieux, PV Vaud.

Babey Liliane; 1930; veuve de Denis, Porrentruy, PV Jura.

Baetscher Jean-Daniel; 1949; Fleurier, VPT TRN-rail.

Blessig Bruno; 1963; chauffeur, Les Hôpitaux Neufs, SEV Externe.

Delessert Rémy; 1927; PV Genève.

Erard Rosa; 1923; veuve de Georges, Chaumont, VPT du Jura.

Jaunin Albert; 1933; Fey, VPT LEB.

Jeckelmann Otto, 1934; mécanicien, Düdingen, PV Fribourg.

Kleiner Colette; 1925; veuve de Karl, Lyss, PV Biel-Bienne.

Pantic Stoja; 1949; veuve de Jovo, Châtelaine, PV Genève.

Serex Denise; 1926; veuve de Francis, Lausanne, PV Vaud.

Steiner Simone; 1918; veuve de Jean, Morges, PV Vaud.

Tschudin Huguette; 1927; veuve d'Edmond, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Vetterli Jacqueline; 1931; veuve d'Albert, Lausanne, PV Vaud.

Veze Rose; 1927; veuve d'Albert, Lausanne, PV Vaud.

IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7828

Tirage: 9339 ex. (total 36 256 ex.), certifié REMPA au 6 octobre 2020

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.-

Annonces: 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 19 novembre 2020.

Le délai pour les annonces est fixé au 9 novembre à midi, celui de l'agenda au 12 novembre à 10h.

LACUNES LÉGALES

Commerce de l'or, pas un paradis doré



Federico Franchini
Texte paru dans «area», le journal syndical italoophone d'Unia

Une amende a été infligée à une petite entreprise qui a acheté des lingots africains par un intermédiaire douteux basé à Zoug. Elle s'est retrouvée sur le banc des accusés. Pour Swissaid, « la loi doit être changée ».

En 2019, une petite fonderie de Riva San Vitale (TI) a reçu une amende de l'administration fédérale des douanes pour avoir importé de l'or africain qui n'était pas marqué correctement. Le métal précieux avait été importé dans un bagage à main et était fourni par le biais d'une société de Zoug réputée pour ses pratiques assez peu transparentes dans le monde des métaux précieux. Le fournisseur a été signalé au procureur du canton du Tessin. Cette affaire met une fois de plus en évidence les nombreux risques du rutilant secteur aurifère en Suisse (qui traite chaque année deux tiers de la production mondiale). C'est surtout la réputation des entreprises qui est en jeu.

Nous avons interviewé Marc Ummel de l'ONG Swissaid, auteur d'un récent rapport qui a fait couler beaucoup d'encre cet été, au sujet des lacunes législatives en Suisse et des perspectives de changement grâce à l'initiative pour des multinationales responsables. Son rapport pointe du doigt la chaîne d'approvisionnement de la plus grande raffinerie du monde, celle de Valcambi à Balerna (Tessin).

Marc Ummel, revenons à l'épisode de la fonderie de Riva San Vitale. De l'or transporté en bagage à main sur des vols commerciaux. A quoi cela vous fait-il penser ?

Ce n'est pas la première fois que j'entends une histoire de ce genre, et c'est plutôt inquiétant. De l'or qui arrive dans un bagage à main risque fort d'être d'origine illégale ou inconnue. Ce genre de chose pourrait survenir à Dubaï, mais qui penserait que cela se produise en Suisse ? Ce fut pourtant le cas, et cette histoire met en évidence les lacunes des contrôles et de la législation suisse. Elle a été découverte suite à un problème dans la déclaration de douane. Sans cette petite erreur banale, personne n'en aurait jamais rien su !

La présence d'un intermédiaire louche est également problématique. Est-ce que la législation est là-aussi lacunaire ?

Certainement. De nombreuses raffineries suisses travaillent avec des intermédiaires et comptent sur le devoir de diligence de ces entreprises tierces. Elles ne contrôlent donc pas elles-mêmes la chaîne d'approvisionnement. Quand l'or est extrait d'une mine et qu'il est transformé dans un pays intermédiaire, les raffineries suisses doivent déclarer à la douane ce dernier pays seulement. Mais ces pays intermédiaires ne sont pas des producteurs d'or. Je pense par exemple aux Emirats Arabes ou à Curaçao. Toutefois le vrai problème est que si les directives internationales exigent des raffineries qu'elles connaissent la vraie origine de leur or,

en Suisse, elles ne doivent pas la déclarer. L'origine exacte demeure ainsi dans l'ombre.

Que faudrait-il changer dans la loi ?

Il faudrait que les raffineries soient contraintes de contrôler l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Aujourd'hui la loi se base sur la légalité de la matière première, c'est à dire que si votre premier fournisseur est légal, tout est en règle. Et même si ce fournisseur s'approvisionne dans un pays en guerre et que l'or finance un conflit, ce n'est pas un problème. De cette manière, il est trop facile de contourner la loi suisse, comme le montre l'exemple de Dubaï. Il faut donc avoir une loi plus sévère qui ne concernera pas seulement la légalité de l'or mais qui englobe aussi les droits humains et la manière dont l'or est extrait.

Justement, l'or qui provient de Dubaï occupe une place importante dans votre rapport. Le fonctionnement de Valcambi est remis en question. Pourquoi ?

Les quantités d'or importées de Dubaï en Suisse sont énormes. Ce qui est préoccupant, c'est que certaines raffineries affirment ne pas s'approvisionner en or dans les Emirats Arabes parce que c'est trop risqué, et il est impossible d'en connaître l'origine exacte; d'autres par contre déclarent que cela ne présente aucun problème. Une des entreprises de Dubaï qui fournit Valcambi, la Kaloti, est un fournisseur problématique. Elle n'est plus agréée dans les Emirats Arabes et se fournit en partie avec de

l'or qui provient du conflit au Soudan. Et le fait qu'une raffinerie se fournisse en grandes quantités dans une telle entreprise est très préoccupant.

Suite à votre rapport, le secteur a fait pression sur Valcambi afin qu'elle cesse d'importer cet or. Quel effet vous a fait cette forte prise de position ?

Cela nous a surpris et rassurés. Si même le secteur, qui d'habitude est peu communicatif, réagit, cela signifie qu'il a conscience de la gravité de la situation. Mais on ne devrait pas attendre qu'une ONG pointe du doigt une relation problématique pour que les raffineries s'adaptent. Il faut que le secteur se rende compte qu'il serait utile d'avoir une loi claire qui impose les mêmes règles pour tous. Le contrôle fédéral des finances affirme également que l'autorégulation ne suffit plus.

L'initiative pour des multinationales responsables va dans ce sens. Quelles améliorations apportera-t-elle ?

L'impact principal sera sur le contrôle de la filière d'approvisionnement. On ne peut pas simplement affirmer que l'or de Dubaï est légal mais il faut remonter à l'origine de cet or, afin de démontrer qu'il n'est pas problématique. De manière générale, ce sera un changement pour le secteur de l'or. Même si, dans le fond, l'initiative ne demande rien de plus que ce que les raffineries prétendent déjà faire par elles-mêmes.



SUR LE TOIT DU MONDE

Carim Jost

Savoir se retrouver, passer un moment avec soi-même, sortir du train-train quotidien. C'est ce que je recherche dans ses endroits... pouvoir ne penser à rien d'autre qu'au moment présent. Partager ces instants, ces émotions à travers mes photos, donner envie de

sortir et de profiter de la beauté de la nature, c'est l'un des aspects de mon travail qui me fait vibrer. Préserver et protéger ce que nous avons demandé parfois moins d'efforts que ce que l'on croit. Ces endroits, les Alpes fribourgeoises en l'occurrence sur cette photo,

sont des lieux parfaits pour pouvoir prendre le temps d'admirer la nature, vivre à son rythme. Être attentif aux petites choses de la vie qui peuvent prendre une signification différente si on se permet de les admirer. A retrouver sur insta : @carim_jost

QUIZ

As-tu bien
lu ton journal**1. A combien est estimée la perte de rentrées des entreprises suisses de transports publics pour 2020 ?**

- a. 500 millions
- b. 1,5 milliard
- c. 1 franc symbolique

2. L'«initiative pour des multinationales responsables» qui sera soumise au vote le 29 novembre prochain demande quelque chose d'élémentaire. Quoi ?

- a. Que les multinationales ne paient plus d'impôts.
- b. Rien. Le capital a besoin d'ombre et de discrétion pour prospérer.
- c. Que les multinationales répondent de leurs actes et de ceux de leurs filiales.

3. Sur les 100 000 signatures nécessaires pour une 13e rente AVS, combien ont-elles déjà été engrangées ?

- a. 10'000
- b. 56'000
- c. 99'300

4. Quelle profession n'a pas exercée Carmelo Scuderi ?

- a. Policier
- b. Chauffeur de bus
- c. Mécanicien-électronicien

Pour participer, merci de nous envoyer tes réponses d'ici le **mercredi 11 novembre 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 **bons d'achats de livres 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 concours N° 15 : b/a/b/c

Alfred Egger, membre de la PV Zürich, remporte des **chèques Reka d'une valeur de 40 fr.**

SUR LES TRACES DE...

**Carmelo Scuderi,
technicien
en processus**

Carmelo Scuderi pose devant un bus des TL lausannois à Saint-François.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Un peu par hasard, Carmelo Scuderi a travaillé dans les différents métiers des transports publics lausannois (TL). Avec son sens de la justice, sa constance syndicale et sa modestie, il est peu étonnant qu'il soit devenu président de la section SEV-tl.

A plusieurs moments, la vie de Carmelo Scuderi aurait pu prendre des chemins très différents au gré de multiples allers-retours tant géographiques que professionnels. Dans un monde parallèle, il serait sans doute actuellement policier en Italie, loin du monde des transports.

Carmelo est né à Catane en Sicile en 1962. Ses parents trouvent un travail en Suisse pendant l'Expo 64. Il est élevé quelques temps par ses grands-parents avant de rejoindre la Suisse.

Enfant du placard

Il fait alors partie des centaines d'«enfants du placard» qui doivent vivre cachés, la Suisse leur interdisant de suivre leurs parents saisonniers. Il peut néanmoins commencer sa scolarité en Suisse et apprend le français. Son père décide de rentrer au pays. «A 6 ans, j'ai alors émigré en Italie avec un italien très sommaire. J'ai dû me réintégrer. Privé de travail, mon père est reparti en Suisse. Le reste de la famille est toutefois resté, avec mon petit frère né entretemps. Une sœur suivra». Décision est ensuite prise de tous se regrouper. En Suisse. Nouveau départ. «A 11 ans, je me trouve à devoir réapprendre le français. J'avais tout oublié! Et j'ai trainé ça durant toute ma vie scolaire», en rigole-t-il aujourd'hui.

Rêve plombé

A l'heure du choix du métier, Carmelo se lance dans un apprentissage de mécanicien-électronicien. Le fait que deux cousins aient choisi l'électronique jouera un rôle. Mais c'est un choix «de repli», comme le dit Carmelo puisque son rêve, depuis enfant, c'est d'être policier en Italie. Son père le dissuade. Ce sont les années de plomb et des attentats sanglants.

Il peine à trouver un employeur pour terminer son apprentissage. Il postule aux TL qui ne cherchaient alors pas des électroniciens mais des conducteurs. «Comme mon père était chauffeur poids lourd, je le suivais sur les tournées le samedi, se souvient-il. Alors, je me suis engagé et syndiqué. Mais à la fin, sans CFC je ne pouvais évoluer aux TL. Je devais faire plus de week-ends. J'ai décidé de retourner finir mon apprentissage.»

Après l'apprentissage, il se spécialise dans le service après-vente avec des déplacements à l'étranger pour l'entreprise suisse Raskin Machines et notamment... en Italie. Entretemps, marié avec une Italienne qu'il a rencontrée en Suisse, Carmelo va choisir la Suisse. Avant que sa vie ne bifurque à nouveau au niveau professionnel.

La fibre syndicale se forge

«Raskin Machines a commencé à aller mal et n'avait pas payé les cotisations sociales de la caisse de pension. 20% de notre avoir partait en fumée. Je découvrais que les autorités n'étaient pas infaillibles.» Ce sentiment de révolte face à l'injustice ne l'a plus quitté et, depuis ce jour, l'idée de se protéger collectivement s'est imposée. Cette expérience va forger sa fibre syndicale. «C'est un de ces moments clé qui m'ont fait prendre conscience de ce besoin d'être ensemble pour revendiquer nos droits.»

Après la déconfiture de Raskin Machines, Carmelo postule à nouveau aux TL, à 30 ans, mais cette fois comme électronicien, tout en conduisant encore de temps en temps! «Aux TL, j'y suis rentré deux fois! J'ai l'habitude de faire des allers-retours!», plaisante-t-il. Il s'occupe de l'électronique embarquée dans les bus puis de la gestion du trafic. Il entre au comité technique du SEV-tl et en devient vite président. Il devient papa d'un garçon puis d'une fille.

Méthode et processus

Il se lance dans une formation de technicien en processus de plus de quatre ans. De par les hasards de son parcours atypique aux TL, à l'atelier, aux dépôts, à la conduite et à l'électronique, Carmelo connaît tout le monde et a le profil idéal pour penser l'organisation avec cette expérience de la réalité du terrain. Un poste d'agent technique se crée pour mieux structurer et formaliser l'organisation, et accompagner la création de processus. Il peut ainsi mettre son savoir au service de l'entreprise et des collègues.

Suite à la fusion des cinq sections sev-tl, il est élu vice-président, puis président du comité unique. Son mandat sera remis en jeu en mars prochain. Pour lui, au-delà de la question de l'élection, «ce qui est important, c'est que les personnes qui vont élire le comité sev-tl soient concernées, convaincues, prêtes ensuite à le soutenir et à se mobiliser si besoin. Quelles que soient les personnes élues, elles auront besoin d'une base active qui fait confiance et s'exprime pour faire remonter les points les plus sensibles. C'est ça qui donne la force. C'est le moteur qui permet de défendre nos droits. Et la lutte collective, c'est énergisant!», conclut Carmelo.

**ZONE
TRÈS LOINTAINE**

Bertschy

