



# SEV N°11

Le journal du Syndicat du personnel des transports



MANIF

AVS 21:  
15 000  
non!

▶ p.7

ÉDITO de Giorgio Tuti, président du SEV

## Le rail, trait d'union vert d'Europe

Ce lundi 27 septembre, j'aurai l'occasion de monter à bord du Connecting Europe Express entre Zurich et Berne. Voyager à bord de l'un des trois trains qui sillonnent 26 pays d'Europe entre le 2 septembre et le 7 octobre n'a rien d'exceptionnel en tant que tel. Le plus important, c'est le programme politique qui se cache derrière cet événement.

En cela, il n'est pas inutile de rappeler que nous sommes en pleine année européenne du rail qui vise à promouvoir le transport par chemin de fer, comme solution au changement climatique. Pour les syndicats des cheminot-e-s réunis au sein de la section ferroviaire de l'ETF, l'année du rail doit néanmoins être avant tout l'année des cheminot-e-s.

Les investissements ferroviaires dans les pays européens (y compris

la Suisse) ne doivent pas faire oublier qu'il ne peut y avoir de chemin de fer de qualité sans des conditions de travail et salariales de bon niveau. Ceci est d'autant plus important qu'un grave problème démographique menace dans le secteur ferroviaire. Au cours des dix prochaines années, plus de 40% des cheminots européens prendront leur retraite.

Pour parvenir à éviter une pénurie de personnel qualifié, il est donc impératif de mettre en place des conditions de travail favorisant l'engagement des femmes qui représentent moins de 20% des effectifs dans le rail: cela passe par l'égalité de traitement sur les lieux de travail, mais aussi par des mesures permettant une meilleure conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée.

Si le développement du transport public est une nécessité vu le défi climatique, il est fondamental de lui offrir les ressources nécessaires pour affronter les conséquences de la crise du coronavirus.

En Suisse, l'an dernier, les recettes avaient chuté dans tous les secteurs de trafic, alors que les coûts ne diminuaient que peu du fait du maintien de l'offre de base. En 2021, la fréquentation remonte mais reste inférieure au niveau de 2019. L'ensemble de la branche fait face cette année – comme l'année dernière – à des déficits élevés dont les conséquences pourraient impacter les travailleurs et les travailleuses. Il est donc impératif que le deuxième paquet d'aides destinées aux transports publics soit le plus complet possible et que tous les secteurs soient soutenus.

### CFF Cargo

Des règles plus claires pour tous dans la répartition

2

### Migration

Aperçu à 360 degrés sur la réalité de la migration au SEV

4 et 5

### Délégué-e-s

Retour sur les assemblées de la LPV, la ZPV et AS

8 et 9



## Transport et pandémie

En 2020, la pandémie de Covid-19 a entraîné une forte baisse du nombre de personnes et de marchandises transportées par rail par rapport à l'année précédente. Dans le cas du transport de passagers, les prestations ont reculé de 39%, soit la plus forte baisse jamais enregistrée. Les 13,3 milliards de personnes-kilomètres enregistrés en 2020 correspondent aux chiffres les plus faibles depuis 19 ans, selon l'OFS. Avec un recul de 3% par rapport à l'année précédente, le transport de marchandises par le rail s'en sort beaucoup mieux. Ses prestations se sont montées à 9,8 milliards de tonnes-kilomètres nettes en 2020 en Suisse. Cela équivaut au niveau enregistré en 2012.



Chez CFF Cargo beaucoup travaillent quand la majorité dort. Il y a désormais des règles de répartitions claires pour l'ensemble de la production.

## 2%

L'Union syndicale suisse exige une hausse des rémunérations de 2%, et 100 francs par mois au moins pour les petits revenus. « La reprise est très forte dans un certain nombre de branches et l'inflation remonte à 1%. Le premier pourcent servira juste à éviter une baisse du salaire réel », explique Pierre-Yves Maillard, président de l'USS. « Et des centaines de milliers de personnes ont subi une baisse de 20% de leur pouvoir d'achat pour avoir été mises au chômage technique » ajoute-t-il. « Les branches qui investissent dans la formation et l'amélioration des conditions de travail connaîtront moins de pénurie que les autres » fait-il enfin remarquer.

## 125 ans

Le 29 août 1896, les Lausannois étrennaient leur tout nouveau réseau de tramway. 125 ans après, le tram retrouve des couleurs. Quasiment le même jour, les Transports publics lausannois (tl) organisaient une manifestation pour marquer les débuts de la construction du tram entre le Flon et la gare de Renens pour une mise en service de ce tronçon espérée à l'horizon 2026.

## Sous-enchère tessinoise

« Une vraie cochonnerie ! » Ce sont les termes de l'Union syndicale tessinoise pour dénoncer la signature d'une CCT entre le « syndicat » TiSin et Ticino Manufacturing. Le but? Pouvoir ainsi déroger à l'obligation de respecter le salaire minimal tessinois comme le prévoit hélas la loi.

## CFF CARGO

# Répartition claire pour toutes et tous

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**Lors de la conférence CCT CFF Cargo du 6 septembre, encore une fois en ligne, les délégués ont abordé deux thèmes: d'une part, sous l'impulsion du SEV, la nouvelle réglementation concernant la répartition, qui dorénavant ne s'appliquera plus uniquement au personnel des locs mais à tous les collaborateurs de Cargo Production. Et d'autre part, la demande de CFF Cargo qui veut adopter le système salarial négocié au printemps avec les CFF.**

Les nouvelles règles de répartition entreront en vigueur pour deux ans lors du changement d'horaire 2021/2022. Elles s'appliquent notamment aussi pour les mises à jour annuelles (JUP). Dorénavant, le personnel de la manœuvre et les contrôleurs techniques (CTC) entre autres auront des réglementations clairement définies et uniformes dans toute la Suisse pour la répartition. Ceci leur permettra de mieux planifier leur temps libre et préserver leur santé. Les collaborateurs concernés seront informés directement par l'entreprise. Les points clés sont les suivants :

- En principe, il n'y a pas d'entrée en service entre 23h30 et 01h29.
- Un report de service dans la rotation annuelle allant jusqu'à 2,5 heures ne nécessite pas de codécision de la part du personnel des locs JUP et de la manœuvre (y compris CTC etc.).

### Dernier appel pour le sondage SEV

Jusqu'au **30 septembre**, les collaborateurs de CFF Cargo peuvent participer au sondage du SEV pour connaître leurs expériences, leur avis et leurs besoins, en vue des prochaines négociations CCT. Lien pour le questionnaire : <http://bit.ly/umfrage-cargo>. Ou scanner le code QR. Les participant-e-s peuvent gagner de beaux prix.



Pour un report de plus de 2,5 heures, les collaborateurs doivent être d'accord. En ce qui concerne le personnel de la manœuvre, un changement de tour dans la répartition peut se faire uniquement selon entente.

- Les dix jours de congé souhaités dans la répartition annuelle sont maintenus.

Concernant ces jours de congé, lors de la dernière conférence CCT, Martin Allemann, spécialiste du temps de travail, a affirmé que CFF Cargo commence à réaliser qu'il est judicieux que ces jours de congé soient connus déjà jusqu'en octobre de l'année précédente et soient planifiés en conséquence.

A la question de savoir ce qui se passe si des reports agréés de moins de 2,5 heures engendrent un conflit avec un rendez-vous privé important, Martin Allemann a répondu qu'il existe toujours une règle de rigueur, par exemple en cas d'obligations familiales importantes. Si les mises à jour sont communiquées trop tard – comme évoqué par un délégué – il faut en parler avec ses responsables. « Nous attendons de la direction de Cargo que la réglementation soit appliquée comme promis. »

CFF Cargo a également assuré qu'il mettrait sur pied des formations d'ici novembre pour tout le personnel touché ainsi que les cadres dirigeants. « Il est primordial que l'ensemble du personnel connaisse ses droits et soit en mesure d'en bénéficier », a affirmé Philipp Hadorn, secrétaire syndical responsable du team SEV Cargo. « Défendez-vous si des atteintes y sont portées et faites-le savoir au SEV ou à la commission du personnel, qui doit également veiller au respect des règles. »

### Evolution salariale

Les délégués CCT ont accepté cet accord à l'unanimité. Cela profite également à l'entreprise qui obtient ainsi davantage de flexibilité afin de répondre aux besoins de la clientèle, comme mentionné dans le *Cargo Flash* du 14 septembre. Martin Allemann estime que ces négociations ont été constructives: « En s'appuyant sur des faits et des chiffres, CFF Cargo a mis les problèmes en évidence et, ensemble, nous avons cherché des solutions. »

Patrick Kummer, secrétaire syndical au

SEV, a présenté aux délégués CCT le nouveau système salarial que le SEV a négocié au printemps avec les CFF. Après s'être explicitement retiré des négociations en évoquant qu'ils sont une entreprise indépendante, CFF Cargo veut maintenant tout simplement adopter ces changements.

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a précisé que cette thématique devait faire l'objet de négociations avec le SEV, représentant du personnel Cargo, étant donné qu'il n'a pas eu son mot à dire lors des négociations avec les CFF. « Le fait que les délégués qui travaillent aux CFF aient accepté le résultat aux CFF ne doit pas impliquer que les personnes directement concernées chez Cargo n'ont plus rien à dire à ce sujet », a souligné Spalinger.

Pour cette raison, les délégués ont accepté un mandat de négociation. Il n'est pas encore défini quand les négociations auront lieu et à quel moment le système salarial sera adapté chez Cargo.

## Primes PWL et nouveaux profils professionnels

Le SEV a pu obtenir que tous les examinateurs wagons et chargement (PWL) formés en 2021 ou en cours de formation reçoivent la prime de 3000 francs promise par CFF Cargo. Cependant, afin d'obtenir également la répétition annuelle promise du paiement, une action en justice semble nécessaire. Les personnes concernées peuvent s'annoncer au plus vite auprès de Philipp Hadorn.

Dans le cadre des nouveaux profils professionnels qui entreront en vigueur en 2022, il faudra régler comment Cargo veut indemniser à l'avenir les qualifications supplémentaires. Les nouvelles descriptions de postes sont parfois rédigées en termes très larges, a pu constater le SEV lors d'ateliers. Dans la nouvelle attribution des fonctions dans les niveaux d'exigences, les qualifications supplémentaires doivent être prises en compte de manière appropriée. Pour le SEV, une graduation des indemnités est une bonne solution, malgré les contraintes que cela implique.



## BLS NAVIGATION

# CCT d'entreprise solide grâce au bon taux d'organisation

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Au 1er janvier 2022, BLS externalise sa navigation et crée une filiale. Le SEV et BLS se sont mis d'accord sur une nouvelle convention collective de travail (CCT) d'entreprise. BLS voulait tout d'abord préserver une totale flexibilité en misant sur un simple règlement du personnel.**

Des pourparlers intensifs ont été entamés dès le mois de juin dans une situation de départ compliquée, le domaine de la navigation ayant subi de grandes pertes à cause de la pandémie, et la période de négociation très courte a encore augmenté la pression. Mais, au final, le paquet négocié pour la nouvelle CCT d'entreprise peut être qualifié de bon. De nombreuses dispositions de l'actuelle CCT BLS ont pu être conservées. Michael Buletti, secrétaire syndical SEV responsable du dossier et chef de la délégation de négociation, s'exprime sur ce succès: « Nous avons pu garantir les dispositions matérielles dans les principaux domaines (salaires, indemnités, prestations sociales) et avons obtenu dans l'ensemble une bonne CCT qui offrira au personnel de la navigation sécurité et protection. Dans le

domaine du temps de travail il a néanmoins fallu accepter quelques détériorations. Il ne faut toutefois pas oublier qu'au départ, BLS voulait la pleine flexibilité pour son personnel de navigation. Partant de là, nous pouvons être fiers du résultat obtenu lors de ces négociations. »

## Récapitulation des points principaux

### Salaires / Indemnités

- Les indemnités pour travail du dimanche et de nuit, les allocations pour charge d'assistance et les remboursements des frais sont maintenus.
- Les partenaires sociaux négocieront l'année prochaine un nouveau système salarial. Les droits acquis sont garantis pour tout le personnel durant 4 ans.
- Les primes de fidélité restent inchangées mais ce qui est nouveau, c'est l'octroi des premières primes après 5 ans déjà.

### Prestations sociales

- Le droit au salaire en cas de maladie et d'accident est maintenu et inchangé.
- La caisse de pensions est inchangée en 2022, ensuite une autre solution équivalente sera possible au niveau du groupe BLS.
- 18 semaines de congé maternité et 18 jours de congé paternité avec un droit au salaire à 100%.



Action des employé-e-s le 14 juillet pendant les négociations.

- Protection en cas de changement dans les rapports de travail pour raisons de santé et d'organisation.

### Durée du travail/vacances

- Le temps de travail annuel passe de 2050 à 2090 heures.
- Le nombre de jours de compensation garanti est de 33 au minimum (jusqu'ici 52), toutefois au vu des longs tours de service dans la navigation les 33 jours sont habituellement dépassés.
- Le temps de travail minimal par tour de service passe de 6 heures à 4 heures.
- Durant la saison d'été la semaine de base est de 6 jours, en hiver de 5 jours.
- Au minimum 7 jours libres par mois.
- Droit aux vacances inchangé (5/6/7 semaines).

### Divers

- Les facilités de voyage pour le personnel (FVP) sont maintenues avec les mêmes dispositions qu'actuellement.
- Participation dans l'entreprise : introduction d'une commission du personnel.
- La CCT d'entreprise entre en vigueur le 1er janvier 2022 et dure au minimum jusqu'au 31 décembre 2025.

Le bon résultat peut être également imputé

aux membres SEV de la navigation BLS. Les trois représentants du personnel expérimentés se sont engagés dans les négociations et sont intervenus pour défendre les intérêts de leurs collègues sans craindre les obstacles. Le personnel a approuvé à plus de 90% la CCT d'entreprise à fin août dans le cadre d'une votation générale. La participation au vote était de 85%. « A la navigation BLS nous avons un taux d'organisation très élevé, de quelque 80%. C'est très précieux dans les négociations tendues car cela augmente la pression sur l'entreprise », confie Michael Buletti.

Le taux élevé d'acceptation de la CCT est jugé comme un signe de confiance important, tant par le SEV que par la direction de BLS Navigation. « Lors de l'application de la CCT d'entreprise nous veillerons à ce que cette confiance ne soit pas bafouée », souligne le secrétaire syndical.

Lors des dernières assemblées des membres, les collègues de la navigation ont exprimé leur déception concernant la reconnaissance de moins en moins exprimée par la direction. « Les collègues ont fait de gros efforts en acceptant des mesures covid à court terme. Ils ne feront pas d'autres concessions. Pour l'ambiance de travail, il est maintenant important de voir comment l'entreprise se comportera envers le personnel durant les mois à venir », conclut Michael Buletti.

+

-

Au moment où nous mettons sous presse, le **Conseil national** se penchait lundi sur un crédit d'engagement de **4,35 milliards** de francs pour le **transport régional de passagers pour la période 2022-2025**, comme le demandait le Conseil fédéral. Cela représente 250 millions de plus que pour la période quadriennale en cours. Le SEV aurait souhaité une augmentation annuelle du crédit de 2%, qui correspondrait aux besoins réels calculés par l'Office fédéral des transports (OFT). Sauf catastrophe, la motion de l'UDC visant à réduire le crédit aura été rejetée.

Chez **CFF Cargo**, le changement d'horaire des 13/14 juin avec l'exploitation de 5 terminaux supplémentaires pour le transport combiné a entraîné une **pénurie de mécaniciens** et une instabilité de l'horaire. Cargo a donc **demandé à certains clients de passer temporairement à la route** « jusqu'à ce que notre service puisse à nouveau répondre à leurs exigences de qualité », selon « Cargo-Flash » (21.7). Du personnel de loc est en cours de recrutement. Mais dans le même temps, Cargo ferme le dépôt de Goldau et se réjouit de chaque mécano qui part « volontairement »...



Les 4,35 milliards CHF ne comprennent pas les fonds pour la transition vers les bus électriques.

EDITH GRAF-LITSCHER répond

## Appels d'offres: fini l'arbitraire!

**À la Commission des transports du Conseil national, tu as déposé une proposition prévoyant que les adjudications ne soient possibles qu'en cas de modification du concept des transports. En quoi est-ce important pour le SEV ?**

La Commission a discuté de la modification de la loi sur le transport des voyageurs. J'ai demandé dans ce cadre que les dispositions réglant les adjudications soient amendées et précisées. Si ces amendements franchissent tous les obstacles qui se dressent encore devant eux, il sera désormais spécifié dans la planification des adjudications à quel moment une ou plusieurs lignes doivent être mises au concours. L'objectif est d'éviter toute forme d'arbitraire.

Il est ainsi prévu que les adjudications ne pourront désormais se faire qu'en présence d'un concept des transports qui vise une optimisation des transports publics. Ce concept doit avoir pour tâche de satisfaire les besoins de la population et de l'économie, et ceci dans les meilleures conditions du point de vue de l'écologie, de l'économie des entreprises et de l'éco-

nomie du pays. C'est pourquoi dans tous les concepts des transports il s'agira de considérer les divers moyens de transport selon une approche intégrée, en tenant compte de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale ou urbaine, des spécificités géographiques et de l'urbanisme. Avec les amendements apportés à la loi sur le transport des voyageurs, il ne suffirait plus de lancer un appel d'offre juste parce qu'un canton souhaite changer d'entreprise de transport, alors même que celle-ci a pourtant réalisé les objectifs convenus.

Il faut savoir que les adjudications se font souvent sur le dos du personnel, avec généralement à la clé une détérioration des conditions d'engagement et une réduction des salaires. Que la commission des transports ait approuvé ma proposition est un succès partiel considérable pour le SEV. Il ne reste plus qu'à espérer que le Conseil national adhère à cette idée qu'il devrait traiter durant sa session d'automne 2021.

Edith Graf-Litscher est secrétaire syndicale SEV et membre de la Commission des transports du National. As-tu une question pour le SEV? Ecris-nous à [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch).



## MIGRANTES ET MIGRANTS AU SEV

# Enjeux et réponses spécifiques

Peter Moor  
journal@sev-online.ch

**7000 membres du SEV sont eux-mêmes des migrant-e-s ou viennent d'une famille migrante. Deux tiers d'entre eux n'ont pas le passeport suisse, et chez la moitié d'entre eux la langue maternelle n'est ni l'allemand, ni le français, ni l'italien. Ils sont nombreux à travailler dans des secteurs à bas salaire, raison pour laquelle ils sont tout particulièrement tributaires du soutien apporté par le syndicat.**

La Suisse est une terre d'immigration : environ 40% de la population est en effet issue de l'immigration. Ces personnes ont donc elles-mêmes immigré en Suisse, ou vivent dans notre pays en tant que 2e ou 3e génération, enfants nés de parents ou de grands-parents migrants. Un tiers d'entre eux est naturalisé. Une part considérable des membres du syndicat fait partie de ce groupe de population. Dans les transports publics, les ressortissants étrangers ont pourtant été engagés relativement tard : pour beaucoup de catégories de fonctionnaires, la citoyenneté suisse était en

effet une condition préalable. Aujourd'hui, on trouve des immigré-e-s dans pratiquement tous les groupes professionnels, donc également dans toutes les sous-fédérations du SEV, p. ex. dans la VPT, où leur nombre est supérieur à la moyenne, notamment en raison des chauffeurs de bus français qui officient en Suisse romande.

Les CFF ont répertorié dans leur personnel pas moins de 103 pays d'origine différents : il y en a même 105 au SEV ! Le groupe le plus vaste provient d'Italie, suivi par la France et l'Allemagne. Au SEV, on dénombre des ressortissants chinois, chiliens ou ivoiriens. Toutes ces personnes ont des besoins spécifiques (cf. notre interview ci-contre). En règle générale, elles sont tenues d'utiliser l'une des trois langues nationales à leur place de travail, mais elles sont nombreuses à ne s'exprimer que très difficilement en allemand, en français ou en italien. C'est ce qui rend la tâche du SEV particulièrement ardue. Les membres de notre syndicat qui éprouvent des difficultés à s'exprimer verbalement, ont besoin de soutien, mais ils n'ont guère de contact avec les personnes de confiance des sections ou avec les secrétaires syndicales/syndicaux. C'est

pourquoi il est impératif de mettre en place un réseau de personnes fiables à même de s'adresser à ces collègues dans leur propre langue. C'est l'une des tâches prioritaires du SEV.

La journée de la Migration 2021 a lieu le 15 octobre et traitera de digitalisation. Au milieu de la « quatrième révolution industrielle », le monde du travail se transforme à une vitesse fulgurante, un processus encore accentué par la pandémie. Mais où cela nous mènera-t-il ? Mise sur pied par la commission de migration du SEV, la jour-

née se penchera sur l'impact du numérique sur les transports publics. Les syndicats peuvent-ils mettre à profit l'introduction des formes de travail numériques dans l'intérêt des employés-e-s ? Comment les smartphones, les tablettes & co modifient-ils le quotidien de la vie professionnelle ? Quel impact sur les loisirs notre accessibilité permanente aura-t-elle ?

Que se passera-t-il lorsqu'un employé ne se sentira plus en mesure de répondre à des exigences en constante augmentation ?

## Au programme de la Journée migration

**Vendredi 15 octobre, de 9h à 16h, Hôtel Olten, à Olten**

▪ Exposé de Daniela Lehmann, coordinatrice au SEV pour la politique des transports : *Mobilité 4.0: petit aperçu de la numérisation dans les transports publics.*

Travail en groupes : Quatrième révolution industrielle : où nous mènera-t-elle ?

▪ Exposé de Michele Puleo, directeur du bureau de l'intégration pour le canton d'Argovie : *Expériences tirées du travail quotidien au centre*

**de consultation**

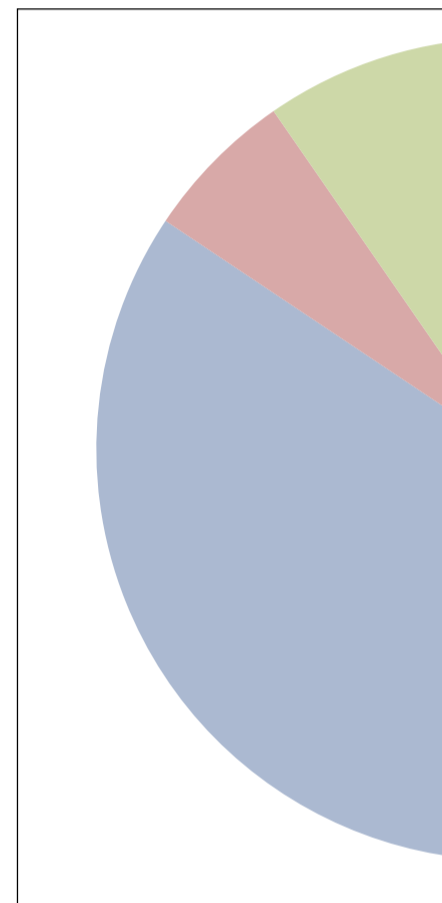
Travail en groupes : Le défi du numérique – comment et où trouver de l'aide ?

Tous les membres du SEV, quelle que soit leur nationalité peuvent y participer.

La participation est gratuite ; le repas de midi et les boissons sont offerts. Le certificat covid est obligatoire. Le SEV prend en charge le prix des tests rapides.

Infos et inscription : sev-online.ch/migration

Origine



Appartenance aux sous-fédérations.

## SAJJAD KHAN, NETTOYEUR À LA GARE DE BÂLE

# 16 ans dans la crainte pour son

Peter Moor  
journal@sev-online.ch

**Sajjad Khan est né en 1965 dans une région située à la frontière entre le Pakistan et l'Inde. En 1971, sa famille s'est installée à Jhelum, dans l'état du Pendjab.**

« J'ai grandi dans une ferme, avec mes nombreux frères et sœurs », raconte Sajjad. A la fin de sa scolarité, il a effectué un apprentissage d'électricien, sur deux ans. En 1993, il a quitté l'Inde pour l'Allemagne, où il a rejoint son père qui y travaillait déjà. Il n'est pas parvenu à faire reconnaître sa formation d'électricien, ce qu'il comprend très bien, rétroactivement. « Au Pakistan, nous n'avions que des lignes électriques ouvertes ; donc je n'avais jamais appris à travailler avec des plans de construction », explique-t-il. C'est alors qu'il a épousé une femme

originale de la même région pakistanaise que lui, mais domiciliée en Suisse, ce qui explique la décision du jeune couple de s'installer dans la région de Bâle. Son premier emploi, Sajjad l'a trouvé dans une fabrique pharmaceutique. Neuf ans plus tard, à la suite d'une réorganisation, il a fait partie des huit personnes licenciées. Même scénario dans son nouvel emploi de responsable d'entrepôt d'une aire de repos et de service autoroutière : réorganisation, licenciement et perte d'emploi. Sajjad Khan s'est alors vu proposer par Adecco un emploi dans le nettoyage des trains. Il a donc commencé son nouveau job en 2005, au dépôt de locomotives du Dreispitz. Mais 5 ans et demi plus tard, le voilà à nouveau victime d'une réorganisation et privé de travail. Mais pas pour longtemps, puisqu'Adecco lui a rapidement proposé un job dans le nettoyage des gares, sous l'égide de Rail Clean. On

l'employait occasionnellement comme chauffeur, mais surtout on l'envoyait nettoyer des gares un peu partout, entre Läfelfingen et Frick. Cette situation lui faisait perdre beaucoup de temps en voiture, notamment dans les bouchons en rentrant chez lui. Un temps qu'il aurait préféré passer en famille, puisqu'entre-temps il était devenu père d'un fils et de deux filles. Ils vivaient à cinq dans un appartement de trois pièces.

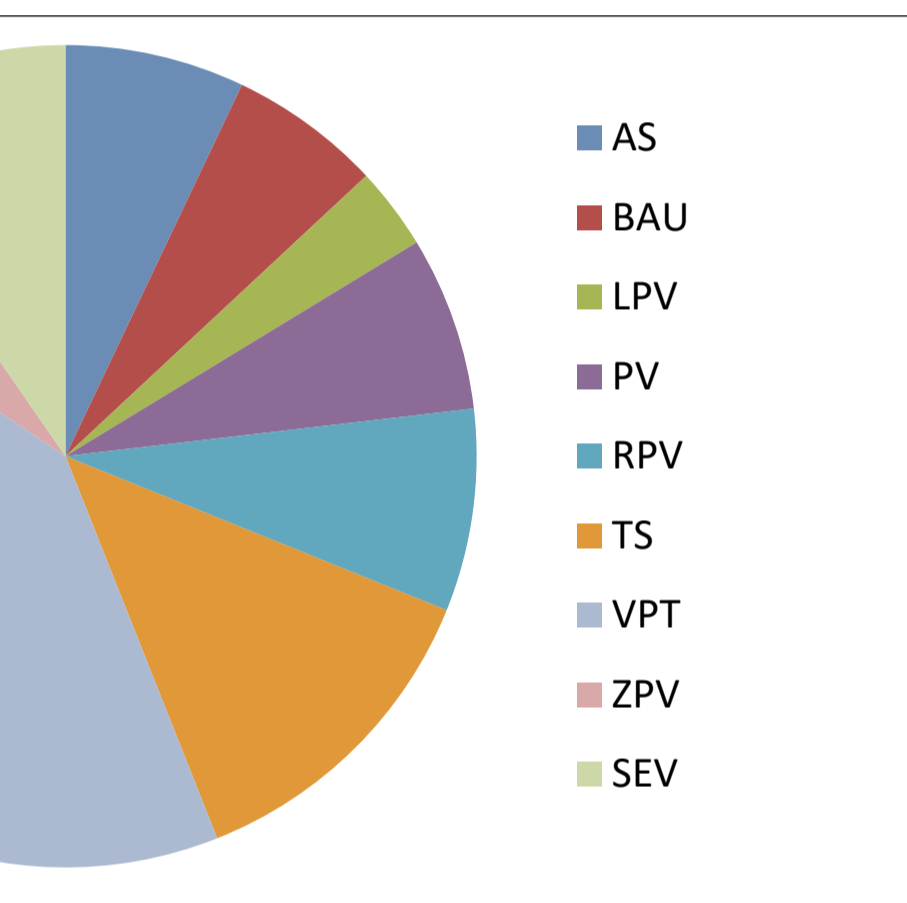
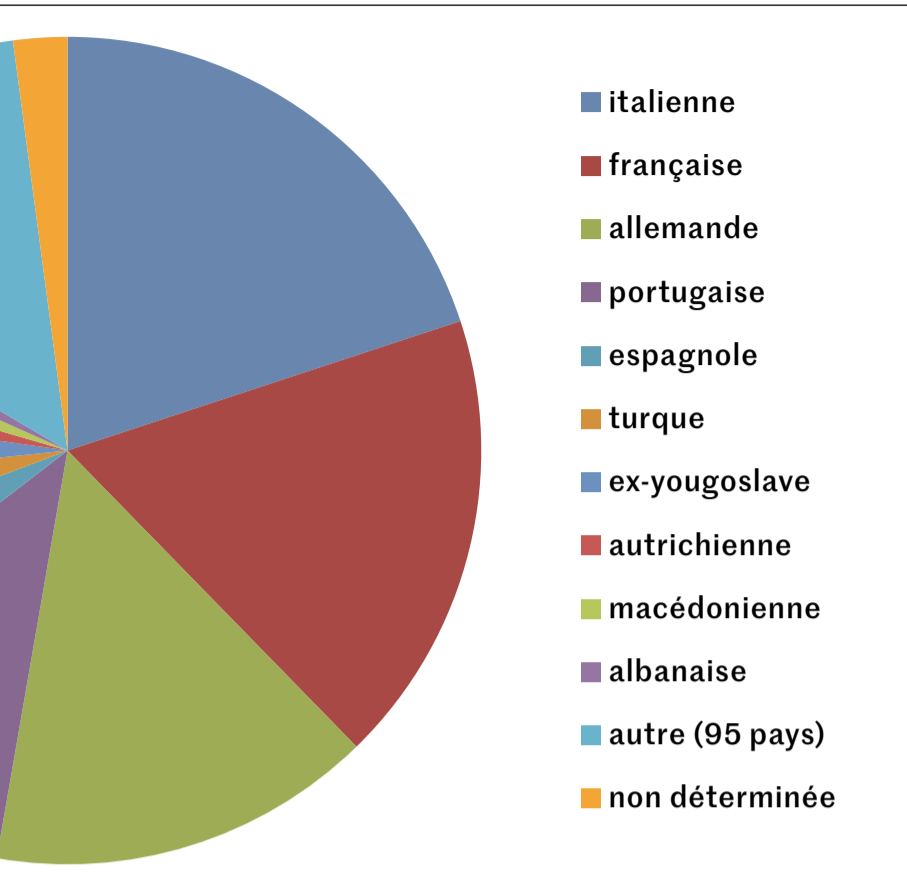
Alors Sajjad Khan a demandé à son chef de l'introduire à la gare CFF. Là, un collègue du SEV l'a fait entrer au syndicat, qui s'est intéressé de près à son histoire. Au retour d'une visite à des proches au Pakistan, à l'occasion d'un mariage, Sajjad a alors appris que son poste était désormais fixe. « Pendant 16 ans, j'ai vécu dans la crainte permanente de me retrouver sans travail du jour au lendemain », se souvient-il. « J'ai commencé avec 21 f. 50

de l'heure, et 16 ans plus tard je me suis retrouvé avec 21 fr. 50 de l'heure ». Cet argent lui a plus ou moins suffi pour vivre. Mais quand un de ses enfants avait un souhait particulier, c'était le stress assuré pour le papa. Comme ses cotisations à la caisse de retraite se sont toujours élevées au strict minimum, toutes ces années de galère dans le monde du travail temporaire laisseront des traces sur sa rente. Est-il conscient que les CFF ont profité de sa situation ? « Vous savez, j'étais content de pouvoir travailler. Au-delà de ça, je ne me suis pas posé trop de questions », poursuit-il. Aujourd'hui, Sajjad Khan dispose d'un emploi fixe au nettoyage de la gare. La dernière réorganisation (l'externalisation du nettoyage des petites gares) coûtera à nouveau leur emploi à des employé-e-s temporaires. Mais cette fois-ci, il ne fera pas partie de ceux qui doivent avoir peur.



Sajjad Khan peut regarder l'avenir avec sérénité.





## emploi



Grâce à son emploi fixe aux CFF.

Grâce à la légère augmentation de son salaire, il a pu installer sa famille dans un appartement plus spacieux : avec trois adolescents, ce n'était vraiment pas un luxe. Ils sont les trois soit au Gymnase, soit dans une école supérieure. Leur maman, qui a grandi à l'écart de toute forme de scolarisation, les a pourtant toujours aidés à faire leurs devoirs. « Notre fils allait déjà en 5e lorsqu'il a réalisé que sa maman ne savait ni lire, ni écrire. » Sajjad est fier de ses enfants et heureux d'envisager sans crainte les années qui le séparent de la retraite. Et ensuite, restera-t-il en Suisse ? Sa réponse est hésitante : il se sent ici chez lui, et ses enfants y voient leur avenir. Et s'il parvient à surmonter sa crainte de l'examen de langue, il pourrait envisager une naturalisation. Mais d'autre part, il apprécie la manière dont on chérit et honore les vieux au Pakistan.

## INTERVIEW

# Vivre en permanence dans l'incertitude

Peter Moor  
journal@sev-online.ch

Au SEV, la commission de migration s'occupe des revendications spécifiques de nos collègues immigré-e-s. Elle travaille sous la responsabilité du secrétaire syndical Wolfram Siede, un Allemand de 57 ans.

**Wolfram, pour toi, qu'est-ce qu'un ou une migrant-e ?**

C'est d'abord une question de nationalité. Les gens qui n'ont pas la nationalité suisse font assurément partie du groupe des migrant-e-s. Mais il y a aussi tous ceux qui, entre-temps, ont été naturalisés. Sur ce point, la statistique des membres du SEV manque de précision, car elle ne donne aucune information sur l'intégration de la deuxième ou troisième génération.

**Selon les statistiques, 4800 membres du SEV n'ont pas de passeport suisse. Ont-ils des besoins particuliers ?**

Absolument. Dans les transports publics, il y a des groupes professionnels qui sont mal payés parce qu'ils sont sans formation, ou qu'elle est insuffisante. Ces collègues sont souvent des temporaires ; au terme de leur vie professionnelle, beaucoup versent dans la pauvreté des personnes âgées. Leur nombre est supérieur à la moyenne, car ils sont touchés de plein fouet par les restrictions de la prévoyance vieillesse légale et par la baisse des prestations du 2e pilier. Ensuite, ils doivent encore justifier leurs prétentions auprès de leur pays d'origine dans une procédure compliquée.

**Quelle est la situation des 1000 membres du SEV qui sont des frontaliers ?**

Pour nous syndicalistes, les collègues qui sont domicilié-e-s à l'étranger mais travaillent en Suisse, sont très difficiles à atteindre. Les frontaliers ont en effet, du moins en partie, d'autres intérêts que les ressortissants suisses. Ainsi, ils sont plutôt favorablement disposés à travailler dans de longs blocs horaires, afin de passer le plus possible de leur temps libre auprès de leur famille de l'autre côté de la frontière. Cela conduit certaines entreprises à abuser de la situation. Ici, les syndicats sont placés devant un défi : faire appliquer pour tous les employé-e-s le principe de l'égalité des conditions de travail.

**Comme tu l'as évoqué, il y a aussi le groupe des personnes naturalisées, pas du tout répertoriées. J'estime leur nombre à 2000. Comment t'approches-tu d'elles ?**

Nous les abordons par le biais de nos réunions sur la migration que le SEV organise chaque année et qui font l'objet de larges annonces. Nous y abordons des questions spécifiques aux personnes issues de la migration. Cette année, il s'agit du problème de l'impact de la numérisation sur le travail. Comment nos membres se sentent-ils capables d'y faire face ?

**Peux-tu préciser un peu ta pen-**

**sée ? En quoi la numérisation susciterait-elle des requêtes spécifiques de la part des migrant-e-s ? N'est-ce pas un problème qui impacte toutes les professions dans les transports publics ?**

Nos collègues dont la langue maternelle n'est pas l'une des trois langues nationales, ont des problèmes très spécifiques, notamment quand ils doivent remplir des formulaires. Le numérique entraîne de profonds changements dans les profils professionnels : c'est le thème que nous aimerions approfondir lors de notre prochaine réunion sur la migration. De quoi ces personnes-là ont-elles besoin, très concrètement ? Comment, individuellement, font-elles face à ces mutations ? Les écarts sont gigantesques.

**Veux-tu dire que l'on requiert tout-à-coup des connaissances linguistiques écrites, alors que jusqu'ici les capacités orales suffisaient ?**

Oui, exactement. Mais le numérique fait aussi son apparition dans la surveillance du trafic de marchandises par le biais de caméras, de senseurs et autres, ce qui exige de la part des employé-e-s des compétences tout-à-fait différentes, notamment pour le contrôle technique des trains. Il y a de moins en moins de travail physiquement fatigant. De plus en plus, ces collègues sont appelé-e-s à analyser des données sur place et à entrer des messages d'erreur dans le système. Cela modifie considérablement le profil professionnel.

**Les personnes issues de la migration formulent-elles auprès du syndicat une revendication centrale différente des personnes originaires de Suisse ?**

Oui, il y a la question du statut régissant leur séjour en Suisse. Pour ces gens, c'est primordial. Actuellement, on assiste au Parlement à un durcissement de la législation sur les étrangers et l'intégration : la majorité bourgeoise tente tout bonnement d'associer l'autorisation de séjour illimitée à la non-perception de l'aide sociale. Cela concerne aussi des collègues qui, pour certains, travaillent depuis 20 ans en Suisse et sont actuellement menacés de perdre leur droit au séjour ou, en tout cas, d'être déclassés.

**L'Italie, la France et l'Allemagne sont les pays d'origine les plus fréquents. Cela apparaît-il dans le travail effectué par la commission de migration du SEV ?**

Dans la commission de migration, il y a des collègues en provenance de ces trois régions linguistiques. Dans mon travail, j'ai aussi affaire à des groupes linguistiques d'Europe de l'Est ou de Turquie. Par des campagnes de recrutement à la gare de Bâle, je sais qu'il y a des secteurs d'activité entiers où les collègues s'entrelient entre eux majoritairement dans leur langue d'origine. C'est pour les aider que le syndicat doit suivre de près leurs revendications, qui sont spécifiques. Ce sont souvent des questions très pratiques, liées à leur activité pro-



fessionnelle, p. ex. sur les produits utilisés pour le nettoyage des trains.

**Hormis les jeunes et les femmes, les migrant-e-s sont le seul groupe à jouir d'une position particulière au sein du SEV. Pourquoi, au fond ?**

Au début des années 2000, les syndicats en Suisse se sont mis à encourager certains groupes d'intérêts en particulier, donc de mettre en valeur les préoccupations des femmes dans le monde du syndicat et dans celui du travail. L'objectif étant de mettre un terme aux discriminations, les milieux de la migration étaient forcément en première ligne. Dans les années 90, le SEV a commencé avec un groupe de travail, puis a créé une commission composée de membres élus. A ma connaissance, il existe de telles représentations dans tous les syndicats de l'USS.

**Toi-même, tu viens d'Allemagne ; comment vis-tu ton statut de migrant en Suisse ?**

Je représente le SEV dans la commission de migration de l'USS. Là, je me suis présenté en tant que migrant. C'était un peu paradoxal, car en Suisse je me perçois moi-même comme un migrant. Moi aussi j'ai un statut de deuxième classe dans ce pays, surtout quand il y a des initiatives populaires et des votations. Je suis en effet privé de droits politiques : je ne peux voter ni en Allemagne, ni en Suisse.

À l'heure actuelle, nous assistons impuissants à la dégradation dramatique de la situation en Afghanistan. Mais il y a aussi des cas dramatiques en Suisse. Des réfugiés reconnus comme tels vivent de nombreuses années chez nous dans une grande précarité. Une législation moderne sur les étrangers devrait autoriser le séjour en Suisse et la naturalisation dans des délais raisonnables, et sans les innombrables conditions prévalant actuellement.

**Quels sont tes projets en tant que responsable de la migration ?**

Au sein de la commission, nous essayons d'aborder de jeunes collègues afin d'établir un réseau de contacts, notamment au sein de la VPT, soit dans les entreprises ferroviaires et de bus où se trouvent la plupart de nos membres, mais où l'accès est le plus difficile. Monter un réseau avec des personnes de confiance est à coup sûr le principal objectif de la commission. Pour y parvenir, il importe que nous puissions mieux atteindre les membres, par exemple via une newsletter.



SWISS

# Pas d'autres licenciements

Karin Taglang  
journal@sev-online.ch

**Swiss s'est séparée de plus de 500 employé-e-s dans le cadre d'une procédure de licenciements de masse. « Parmi les personnes licenciées, beaucoup sont hautement spécialisées et ont dès lors grand-peine à trouver un autre emploi, et certaines ont perdu leur autorisation de séjour des suites du licenciement », explique la secrétaire syndicale SEV Sheila Belometti. Les employé-e-s qui restent dans l'entreprise souffrent également de surcharge de travail et craignent de futurs licenciements. « Une deuxième vague de licenciements serait fatale, anti-sociale et irresponsable », souligne Sheila Belometti.**

Durant les mois écoulés, un grand nombre de collaboratrices et collaborateurs de Swiss ont choisi de réduire leur taux d'activité afin de soutenir l'entreprise et l'aider à traverser la crise du coronavirus. Ils ont renoncé à toutes sortes de choses et même accepté une « CCT de crise » avec des conditions d'engagement sensiblement plus mauvaises. Ils étaient prêts à tout pour sauver Swiss et ses places de travail. Les pouvoirs publics également ont voulu tout mettre en oeuvre pour permettre à la prestigieuse compagnie aérienne nationale de surmonter la crise. Les indemnités de chômage partiel ont été prolongées à plusieurs reprises et la Confédération a accordé à l'entreprise plusieurs millions de subsides.

Malgré cela, des licenciements de masse ! En juin, quelques mois seulement après l'entrée en fonction du nouveau CEO Dieter Vranckx, Swiss a annoncé un énorme paquet d'économies qui comprenait plus de 500 licenciements. Les domaines techniques, l'administration et le personnel de cabine sont principalement touchés. La secrétaire syndicale SEV Sheila Belometti a suivi de près ce désastre. Elle est responsable de l'encadrement des personnes touchées par les licenciements mais aussi de nos membres qui continuent de travailler. Elle critique vertement la procédure de Swiss : « Il s'agit d'employé-e-s de longue date qui sont parfois hautement spécialisé-e-s. Beaucoup d'ingénieurs ont reçu leur congé d'un jour à l'autre et d'un seul coup, ils n'ont plus pu avoir accès à leur place de travail. » La communication à ce sujet a été faite d'une manière extrêmement impersonnelle : « Certains ont reçu après le travail un appel de leur chef, avec lequel ils avaient bu le café quelques heures auparavant. »

Pour Swiss, les collaboratrices et collaborateurs sont apparemment une simple ressource dont on se débarrasse comme d'un mouchoir de poche usagé. Ceci se remarque à la manière de communiquer des RH : « Les RH ont tout simplement coupé le contact avec beaucoup d'employé-e-s licencié-e-s. Elles ne répondent ni au téléphone, ni aux diverses demandes. » Notre secrétaire syndicale l'a surtout constaté dans certains cas problématiques. Souvent la perte d'emploi entraîne pour la personne touchée des



Swiss a licencié aussi de nombreux mécaniciens.

conséquences telles que la perte du permis de séjour en Suisse pour les employés internationaux, et aussi dans d'autres pays selon les situations. Ce que Swiss en dit : « Pas de bol ! »

Les personnes licenciées n'ont plus que le SEV vers qui se tourner qui les soutient de toutes les manières possibles. Sheila Belometti se rend deux fois par mois « côté piste » ; en même temps, une plainte collective est déposée contre Swiss car l'entreprise n'a pas respecté le délai de consultation avant de prononcer les licenciements (cf. ci-contre). Sheila Belometti ajoute que « les personnes licenciées ont des craintes pour leur avenir et doivent trouver de nouvelles voies. Et celles et ceux qui n'ont pas été licenciés souffrent aussi car suite à ces licenciements il y a de grands sous-effectifs. Et nous nous trouvons en plein milieu de l'été, période où le volume de transport a augmenté malgré la pandémie. » Les personnes qui sont restées ont trimé comme des boeufs en craignant chaque jour le prochain coup de fouet. « Certaines des personnes licenciées étaient des gens qui avaient une fois osé ouvrir la bouche et dénoncer des manquements. Alors maintenant de nombreux employés ont peur de dire ce qu'ils pensent. Ils osent tout juste annoncer les défauts techniques sur les avions. » On peut imaginer l'impact sur la sécurité !

Sheila Belometti ne peut pas encore dire comment les choses vont continuer. Le chômage partiel a été prolongé jusqu'à fin février, mais actuellement les discussions portent plutôt sur l'obligation de se faire vacciner pour le personnel

de cabine dès le mois de novembre. « La manière d'appliquer l'obligation de se faire vacciner n'est pas encore claire, ni ce qu'il adviendra du personnel non vacciné. Les gens ont peur et ils n'ont plus confiance en la direction. » Pour SEV-GATA il est par ailleurs exclu qu'une telle obligation concerne le personnel au sol. Actuellement il n'est pas concerné.

## Où en est la plainte?

SEV-GATA veut prouver par un procès que Swiss a violé les droits syndicaux lors de la procédure de consultation. La compagnie a accordé aux syndicats un délai beaucoup trop court pour soumettre des propositions et leur a fourni des informations importantes trop tard ou les a carrément dissimulées. « Notre appel à poursuivre Swiss en justice a été entendu », se réjouit Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et président de SEV-GATA. Pour lui, il est néanmoins compréhensible que de nombreux membres de SEV-GATA licenciés ont préféré concentrer leur énergie sur la recherche d'un nouvel emploi plutôt que de s'investir dans des litiges juridiques. « D'autant plus que SEV-GATA a négocié à l'aveugle un plan social qui comprend une offre de soutien de remplacement. » Si le tribunal estime que les licenciements étaient abusifs, les chances des plaignants d'obtenir une indemnisation sont intactes. De quoi freiner aussi les velléités de Swiss d'agir à nouveau de la sorte.

## JOURNÉE DE LA BRANCHE RAIL ET TOURISME

# Le recrutement au cœur des discussions



**Yves Sancey** « Cela fait deux ans que j'attends ce moment-là. Ce satané covid nous a empêché de nous voir. Et deux ans c'est long ! » s'est exclamé Gilbert D'Alessandro, le président central de la VPT en ouverture de la Journée de branche Rail et tourisme qui a accueilli 41 personnes à l'hôtel City de Bienne le 14 septembre. « L'ADN du SEV et de la VPT est dans les rencontres, les débats et dans l'échange ! C'est notre force » a-t-il ajouté. Il a rappelé qu'il est hors de question que le personnel de la VPT – là durant crise sanitaire

- paie aujourd'hui alors que des milliards sont débloqués.

Christian Fankhauser, vice-président du SEV, a expliqué la façon dont le SEV s'est battu à la fois pour les aides covid aux entreprises de transport et défendre au mieux les FVP. Il a aussi rappelé que le SEV a invité les entreprises de transport à une table-ronde pour trouver une solution de branche aux problèmes de santé et de digitalisation, et leurs conséquences sur l'emploi.

Le président du SEV, Giorgio Tuti, a insisté sur l'importance de se

battre pour de bonnes rentes. Face à l'enjeu d'un départ à la retraite de la génération du babyboom, il est important de rendre la profession plus attractive pour les jeunes et les femmes. La campagne *Women in Rail* au niveau européen de l'ETF porte d'ailleurs ses fruits.

René Schnegg, vice-président de la VPT, a insisté sur l'importance du recrutement pour que le SEV pèse lors des négociations. Il a félicité les collègues de la VPT pour les 386 nouveaux membres depuis le 1er janvier. Il a encouragé tous les collègues à recruter au moins une personne et à s'inscrire aux différentes actions d'automne qui auront lieu du 15 septembre au 15 décembre. Et c'est avec un grand sourire que le président central D'Alessandro a pris congé de la salle après cette belle journée de retrouvailles.

## Elections

**Aurélien Mouche**, mécanicien aux CJ et président de section VPT du Jura, a été élu à l'unanimité au comité central (CC) VPT et au comité de la branche rail. Il y remplacera **Laurent Juillerat**, président de section Trn-rail, qui a été remercié pour son excellent travail. Ce dernier accède à la commission centrale comme assesseur. **Belinda Bärtsch**, qui travaille aux RhB, a également été chaleureusement applaudie pour son travail depuis des années au CC. Comme elle change de travail aux RhB, elle change de sous-fédération. Son siège reste vacant pour le moment.

## ASSURANCE-MALADIE

# Primes plafonnées: niet

**Vivian Bologna** Le 17 septembre, le Conseil fédéral a adopté et transmis au Parlement un message dans lequel il propose le rejet de l'initiative « Maximum 10% du revenu pour les primes d'assurance-maladie (initiative d'allègement des primes) » du Parti socialiste, soutenue par les syndicats. Il prévoit une clé de répartition fixe en matière de financement des subsides. La réduction des primes serait financée à raison de deux tiers au moins par la Confédération, le solde revenant aux can-

tons. Le Conseil fédéral oppose un contre-projet indirect. Celui-ci prévoit de lier la contribution de chaque canton aux réductions de primes à un pourcentage des coûts de la santé. Ce pourcentage dépendra de la charge que les primes font peser sur les 40% des assurés aux revenus les plus bas.

Pour l'Union syndicale suisse, le Conseil fédéral fait fausse route. Les primes d'une vendeuse seront toujours équivalentes à celles d'un homme d'affaires.

## IMPRESSUM

**SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports** paraît toutes les trois semaines. ISSN 2624-7828  
**Tirage:** 9 339 ex. (total 36 256 ex.), certifié REMP au 6 octobre 2020  
**Editeur:** SEV, www.sev-online.ch  
**Rédaction:** Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Michael Spahr, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler  
**Adresse de la rédaction:** Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57  
**Abonnements et changements**

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

**Le prochain journal paraîtra le 15 octobre 2021.**

**Le délai pour les annonces est fixé au lundi 4 octobre à midi, celui de l'agenda au mardi 5 octobre à midi.**



PRÉVOYANCE VIEILLESSE

# 15 000 à Berne signal clair!



Vivian Bologna avec USS  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Pas moins de 15 000 personnes se sont rassemblées sur la Place fédérale samedi à Berne pour protester contre les attaques sur les retraites. Le signal envoyé au Parlement est sans équivoque: une révision de l'AVS sur le dos des femmes se heurtera à une résistance farouche.**

Au lieu de baisser les rentes, il est grand temps de les améliorer. L'écart de rente pour les femmes est d'un tiers et c'est là le vrai scandale. Une large alliance formée de syndicats, de collectifs féministes et de partis politiques avait appelé à cette grande manifestation. Le SEV de son côté s'est bien mobilisé: on pouvait compter entre 300 et 400 membres du SEV de tous âges!

La mobilisation ne visait pas qu'à contester la hausse de l'âge de la retraite des femmes de 64 à 65 ans. Car aujourd'hui, la rente AVS ne suffit plus pour vivre. Et les prestations du 2e pilier sont en chute libre depuis des années. Pour les femmes, les inégalités sont encore plus criantes à l'âge de la retraite que pendant leur vie de professionnelle. Il faut trouver des solutions à ces problèmes, et vite. Mais la majorité au Parlement continue de faire comme s'ils n'existaient pas. Au contraire: elle prépare plutôt un démantèlement de la prévoyance vieillesse ainsi que des baisses de rentes.

Le cortège de 15 000 personnes a défilé dans les rues de la capitale avant de rallier la Place fédérale où plusieurs travailleuses de diverses branches professionnelles et venant de toute la Suisse ont témoigné. Elles

ont expliqué à quelles difficultés concrètes elles seront confrontées si l'âge de la retraite des femmes est relevé et que l'AVS est affaibli. Présidente de la LPV, Hanny Weissmüller a pris la parole sur la Place fédérale pour rappeler la réalité de la branche. En tant que conductrice de train, elle travaille six jours d'affilée, se levant entre une heure et demie et trois heures du matin pour le service matinal. Les trois jours de repos entre les deux sont à peine suffisants pour récupérer: «Il faut encore s'occuper des enfants, et ils ont un rythme normal.»

C'est toute la branche qui est concernée. Après 60 ans, de nombreux mécanos ne travaillent donc plus qu'à temps partiel, mais avec des pertes correspondantes en termes de salaire et de deuxième pilier. Hommes et femmes ont clairement exprimé que toute hausse de l'âge de la retraite est inacceptable.

QR-Code

Découvrez nos plus belles photos et notre vidéo de la manifestation de samedi en scannant ce QR code.



Hanny Weissmüller, présidente de la LPV et oratrice sur la Place fédérale.





## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S D'AS

# AS, active malgré le Covid

Werner Amrein, AS  
journal@sev-online.ch

**Le 18 août 2021, Olten accueillait la 14e assemblée des délégué-e-s (AD) de la sous-fédération AS. Rolf Feier, président de l'AD, et Patrick Bellon, son vice-président, pouvaient souhaiter à nouveau physiquement la bienvenue à 39 délégué-e-s et aux invités. Giorgio Tuti et Daniela Lehmann ont captivé l'assistance en démontrant de quelle manière les concepts néo-libéraux ont échoué lors des réformes du rail.**

Giorgio Tuti, président du SEV, a montré comment le changement climatique a donné des ailes au rail et, nous l'espérons, comment il va marquer durablement les prochaines décennies. Le rail, moyen de transport favorable au climat, doit être promu de telle manière qu'il aille de soi que les gens renoncent volontairement aux transports individuels parce que les transports publics garantissent une bien meilleure qualité de déplacement. Mais les investissements dans le secteur ferroviaire ne doivent pas négliger les investissements prioritaires qu'il faut faire dans le personnel. Grâce à des conditions de travail favorables à la famille, il doit aller toujours plus de soi que les femmes peuvent aussi chercher un avenir professionnel dans les métiers du rail. Giorgio Tuti et sa délégation de négociation composée exclusivement de femmes ont réussi, dans le cadre du dialogue social, à obtenir un accord européen contraignant visant à promouvoir l'emploi des femmes dans le secteur ; il sera signé en novembre 2021.

De son côté, Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports du SEV a présenté de manière saisissante les éléments essentiels de la politique des transports de l'Union européenne (UE) et de la Suisse. En reprenant les divers paquets ferroviaires, elle a montré comme le SEV a lutté contre le courant néo-libéral qui règne et comme il s'est toujours profilé pour un chemin de fer intégré.

Elle a mis en évidence par exemple les dérapages de l'Office fédéral des transports lors de l'attribution des concessions du trafic grandes lignes et du trafic marchandises. Daniela Lehmann a démontré que les chemins de fer ne peuvent fonctionner durablement et avec succès que grâce à des coopérations et que l'esprit de concurrence n'a pas sa place dans le transport ferroviaire. L'Europe observe maintenant la Suisse et semble comprendre lentement mais sûrement pourquoi

l'esprit de concurrence conduit à la gabegie.

Lucie Waser a présenté « Movendo » aux délégué-e-s. Dans son exposé, elle a relevé l'importance de la formation. Celle-ci est indispensable et ne doit en aucun cas être négligée dans un temps où tout change en permanence. Les cours proposés ouvrent de nouveaux horizons et renforcent notre intuition pour les tâches syndicales. « Movendo » offre aussi des cours pour la vie quotidienne, comme ceux pour le travail sur ordinateur ou pour la préparation de la retraite.

## Une tonne de remerciements

La caissière centrale Viviane Mumenthaler n'a malheureusement pas pu participer à l'AD car elle était en quarantaine. Elle a néanmoins reçu des éloges de la Commission de gestion pour son travail consciencieux, ce qui lui a aussi valu de vifs applaudissements des délégué-e-s.

Le rapport annuel du président central Peter Käppler, au contenu intéressant et illustré de très bonnes photos, a mis en évidence ce qu'AS a accompli en 2020 malgré la pandémie de Covid-19. Le séminaire jurassien du Comité central à Delémont n'a pas été qu'un moment fort sur le plan culturel mais le travail intensif sur les activités de recrutement a aussi porté ses fruits. Cette année aussi, notre PC Peter Käppler a pu montrer, grâce à son grand engagement personnel, la force et la capacité d'agir d'AS. Il a reçu pour cela de vifs applaudissements. Les branches et les sections ont accompli leurs tâches syndicales dans la mesure de leur possible. C'est en particulier pour le recrutement que les sections ont « mouillé le maillot », motivées par notre infatigable responsable qu'est Andrea Calogero Pace ; lui aussi a été chaleureusement applaudi.

Il n'avait pas été possible de prendre congé d'Alois Bucher à la dernière AD car il était atteint dans sa santé ; cette année, nous l'avons retrouvé en pleine forme et nous avons pu lui rendre l'hommage qu'il méritait pour toutes ses années au service du syndicat. C'est par une « standing ovation » que l'assemblée l'a vivement remercié. Grâce à sa tenue impeccable de la caisse et à sa vision à long terme, il a rendu durant de longues années des services inestimables à la SBV ainsi qu'à AS ces dernières années. Sa gestion des finances était durable et réfléchie. C'est avec un bon de voyage qui lui permettra quelques pérégrinations ainsi qu'avec quelques bonnes bouteilles de vin et une grappa de derrière les fagots qu'il a pris de chemin du retour.



Le président central Peter Käppler prend congé d'Alois Bucher (à gauche).

## ANGLE DROIT

# Chômeuse punie

§ Service juridique du SEV  
journal@sev-online.ch

**Quand peut-on parler de refus d'un travail convenable et où commence la faute grave ? Tel a été l'objet d'une bataille entre le SECO et le Tribunal cantonal, tranchée par le Tribunal fédéral. Dans un Arrêt récent, il a alourdi la sanction infligée à une chômeuse, coupable de n'avoir pas accepté un travail jugé comme convenable.**

Astrid, inscrite au chômage à Genève, recherche un emploi à 100%. L'Office cantonal (OCE) a suspendu son droit à l'indemnité de chômage pour une durée de 34 jours ouvrables. Ceci, au motif qu'elle avait refusé un emploi convenable. Astrid recourt contre la décision devant le Tribunal cantonal, qui lui donne raison : la durée de la suspension est réduite de 34 à 20 jours.

Mais le Secrétariat d'état à l'économie (SECO) ne l'entend pas de cette oreille et fait recours contre cet arrêt. Selon l'article 30 de la Loi sur le chômage (LACI), le droit à l'indemnité est suspendu lorsqu'il est établi que les prescriptions de contrôle ou les règles prévues n'ont pas été respectées, notamment en cas de refus d'un travail convenable. D'après la jurisprudence, c'est par exemple le cas non seulement lorsque l'assuré refuse expressément un travail convenable qui lui est assigné, mais également déjà lorsqu'il s'accommode du risque que l'emploi soit occupé par quelqu'un d'autre ou fait échouer la perspective de conclure un contrat de travail.

La suspension dure de 1 à 15 jours en cas de faute légère, de 16 à 30 jours en cas de faute de gravité moyenne et de 31 à 60 jours en cas de faute grave. Le refus d'un emploi réputé convenable sans motif valable constitue une faute grave, ce qui signifie une suspension d'une durée comprise entre 31 et 60 jours.

Mais il est possible, exceptionnellement, de fixer un nombre de jours de suspension inférieur à 31 jours, en présence de circonstances particulières. Il faut cependant qu'il existe un motif valable, par exemple lié à la situation subjective de la personne concernée (d'éventuels problèmes de santé, la situation familiale ou l'appartenance religieuse) ou à des circonstances objectives (par exemple la durée déterminée d'une offre de poste).

Le Tribunal cantonal avait retenu qu'Astrid devait faire une offre d'emploi par internet, pour un poste d'assistante à plein temps. Mais Astrid avait mal recopié le lien internet et lorsqu'elle s'était rendu compte que cela ne marchait pas, elle n'avait pas tenté de contacter sa conseillère en personnel pour le lui signaler. Elle n'avait fait qu'envoyer une demande de contact LinkedIn à l'auteur de l'annonce du poste.

Selon le Tribunal cantonal, la faute pouvait donc être qualifiée de « moyennement grave ». En outre, il s'agissait du premier manquement à reprocher à Astrid, qui par ailleurs s'était toujours montrée très active dans ses recherches d'emploi et avait toujours respecté ses autres obligations de chômeuse. Donc la réduction à 20 jours de suspension n'était pas contraire au principe de la proportionnalité.

Mais le SECO est d'un autre avis : à ses yeux, il n'existe pas de motif justifiant un écart par rapport à l'échelle de suspension en cas de faute grave (31 à 60 jours).

Dans sa décision, le Tribunal fédéral retient que l'envoi d'une requête LinkedIn à l'auteur de l'annonce du poste était une démarche largement insuffisante et que Astrid aurait dû contacter sa conseillère ORP pour lui signaler le problème. Il n'y a aucun motif valable qui ferait apparaître la faute de l'intimée comme étant de gravité moyenne ou légère. Le fait qu'Astrid prenait au sérieux ses obligations de chômeuse ne suffit pas à justifier un refus d'un travail convenable. En réduisant la durée de la suspension à 20 jours, le Tribunal cantonal est manifestement sorti du cadre fixé entre 31 et 60 jours en cas de faute grave. En outre, il n'y a pas non plus de motif valable lié à la situation subjective de l'intimée ou à des circonstances objectives.

En cas de faute grave sans motif valable, la valeur moyenne dans l'échelle de suspension de 31 à 60 jours prévue par l'ordonnance de la Loi sur le chômage doit être retenue comme point de départ pour l'appréciation individuelle de la faute. En l'espèce, en fixant à 34 jours la suspension du droit à l'indemnité de chômage, l'OCE s'était déjà écarté considérablement de la moyenne de 45 jours de suspension et avait ainsi dûment tenu compte des circonstances.

Le recours a donc été admis et la sanction de 34 jours de suspension confirmée.

## PV GENÈVE

## Sortie d'été au Lac Noir



**Serge Anet** Arriver par un temps magnifique au Lac Noir, l'admirer dans son écrin de verdure, prendre l'apéro sur la jetée au bord de l'eau, savourer un repas délicieux, refaire le monde avec les collègues et rentrer à la maison pleins de souvenirs heureux, c'est ce

qu'ont vécu les 64 membres de la section en ce beau mardi 7 septembre. Dommage pour ceux qui ont dû s'excuser et pour les 10 qui ont manqué cette sortie à laquelle ils s'étaient pourtant inscrits. On les verra peut-être à l'assemblée le 28 ?



## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S LPV

# Pas de changement de tours sans consultation

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**La sous-fédération LPV a tenu son assemblée des délégué-e-s le 1er septembre à Winterthour. Elle a adopté une résolution contre les changements de tours de service de dernière minute sans consultation des personnes concernées. Et elle a approuvé neuf propositions de revendications.**

Depuis quelques mois aux CFF, il y a davantage de tours de service qui sont modifiés la veille ou le jour même et les mécanicien-ne-s concerné-e-s apprennent souvent par hasard qu'il y a des modifications. S'ils ou elles ne protestent pas rapidement auprès du répartiteur, une modification est considérée comme acceptée. Et les contestations aussi ne sont admises que si une autre solution peut être trouvée. La résolution le dit clairement : « De telles méthodes n'ont pas grand-chose à voir avec ce qui a été convenu sur les délais de concertation avec les commissions du personnel. » Elle poursuit : « Certaines entreprises de transport le font déjà depuis des mois si ce n'est depuis des années, sous prétexte de chantiers ou de pénurie de personnel. » La résolution demande « la fin de ces tours de passe-passe qui ont des conséquences désastreuses sur la vie professionnelle et privée ». Concrètement, la LPV demande

à toutes les entreprises : sans le consentement des personnes concernées, les modifications de dernière minutes ne peuvent excéder 10 minutes au début ou à la fin d'un tour et les pauses ne peuvent pas être transformées en interruptions de travail. Et : les répartiteurs et répartitrices doivent pouvoir faire leur travail dans les meilleures conditions possibles et recevoir une formation créatrice de compétences.

## Objectif la semaine de 39 heures

Les délégué-e-s ont aussi adopté neuf propositions avec, entre autres, les revendications suivantes : pour la prochaine CCT CFF, la LPV (avec d'autres sous-fédérations) doit négocier une réduction de la durée du travail à 39 heures par semaine pour les collaboratrices et collaborateurs avec des services irrégulier. Toutes les pauses avec collation doivent pouvoir être prises à un endroit plus convenable que dans le train ou sur un quai. Avant un jour sans service, le travail doit se terminer à 22 heures au plus tard et ne doit pas commencer avant 5 heures le jour d'après. Le personnel doit aussi être intégré à la production automatisée des tableaux de service, un poste doit être clairement responsable des tableaux ainsi générés et la commission des tableaux doit avoir accès à toutes les données. Qui conduit en Italie doit avoir une prime de 2500 francs pour les connaissances des prescriptions



Hanny Weissmüller, présidente LPV a remercié son prédécesseur Hans-Ruedi Schürch.

et de la langue. Lorsqu'ils communiquent sur les effectifs du personnel des locomotives, les CFF doivent aussi publier l'état des comptes d'heures supplémentaires.

Daniela Lehmann, coordinatrice SEV de la politique des transports, a montré comment ces dernières années notre syndicat a réussi à contrer les attaques sur le chemin de fer intégré, les appels d'offre pour les concessions en trafic grandes lignes et a pu promouvoir la coopération en trafic international voyageurs. Aujourd'hui, le DETEC, sous la présidence de Simonetta Sommaruga, mise davantage sur un marché ordonné que sur la concurrence et les bus grandes lignes.

Et la lutte du SEV pour un transfert de la route au rail aussi dans le transport de marchandises en trafic suisse et contre le dogme de la rentabilité du transport ferroviaire trouve plus de soutien politique aujourd'hui eu égard au changement climatique.

La présidente centrale LPV Hanny Weissmüller va continuer à informer les membres dans les délais les plus brefs au moyens de newsletters par mail et via la page internet remaniée de la LPV. En même temps, elle va aussi continuer à échanger avec les membres lors des Cafés-Zoom qui sont appréciés. La veste de sécurité LPV respecte les normes Euro.

## Elections et finances

Marco Berger, LPV Landquart, a été élu membre remplaçant à la Commission de gestion LPV. René Scheidegger et Jakob Zahner succèdent à René Knöpfel comme représentants du personnel des locs BLS. Esther Weber, LPV Basel, a été élue cheffe de groupe des femmes. Sélim Taboubi, LPV Biel/Bienne, succède à Armin Walker comme chef du groupe A40 à B100. Gabriele Bianchi, LPV Ticino, et Daniel Joye, LPV Vaud et Bas-Valais, avec Andreas Meier, LPV Mittelland, comme nouveau remplaçant, sont les nouveaux délégués à la Conférence CCT CFF Cargo.

Stefan Erb, LPV Nordostschweiz, et Marc Demierre, LPV Genève, sont les nouveaux délégués remplaçants de Voyageurs à la Conférence CCT CFF. L'AD a adopté les comptes 2020 avec un bénéfice de 64 306 fr., dû avant tout à la suppression de cours de formation en raison du Covid-19. 30 000 francs sont attribués au Solifonds et 30 000 fr. au fonds Corona. Le budget 2022 a été accepté à l'unanimité avec un déficit de 30 670 fr. La cotisation de la sous-fédération est de 7 fr.50 et la contribution au Solifonds de 2 fr.50.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S ZPV

# Les agents de trains, les nerfs à vif

Peter Moor  
journal@sev-online.ch

**La liste des points que le personnel des trains voudrait clarifier avec les CFF est longue. Elle va des trains duplex instables au double accompagnement après 22 heures. Mais ce qui a soulevé le plus de discussions lors de cette assemblée des délégué-e-s, c'est le problème des vélos.**

Pour la première fois, le nouveau président central Ralph Kessler élu il y a une année a pu s'adresser en présentiel à ses délégué-e-s. Dans son introduction, il a précisé que beaucoup de questions avaient été soulevées durant cette période et qu'il les avait toutes transmises aux responsables des CFF. Il a bien sûr évoqué le coronavirus, au sujet duquel il a précisé que le personnel, au vu de ce qu'il avait accompli dans les trains, méritait une récompense pour son engagement. « Nous, les agents de train, n'avons pas pu nous retirer dans un petit coin de paradis pour faire du télétravail », a-t-il ajouté avec un clin d'oeil.

En présentant les affaires CFF, il a abordé le sujet des mesures effectuées dans les trains duplex Bombardier qui ne correspondent pas au ressenti du personnel des trains. La transformation des pauses en interruptions de



Ralph Kessler et Jordi D'Alessandro félicitent Susanne Kratzer pour son élection en tant que secrétaire centrale.

travail a soulevé une grande colère car ceci n'a pas été convenu entre les CFF et le SEV, pourtant c'est ce qu'exige la LDT. Du point de vue de la ZPV, le fait que l'activité de surveillance et d'orientation de la clientèle ne soit pas soumise aux BAR contrevient également aux prescriptions car les BAR sont négociés pour l'ensemble du personnel des trains, indépendamment de son engagement.

La question du double accompagnement est récurrente, en particulier en ce qui concerne les très longs trains avec une forte occupation et ceux qui

circulent après 22 heures. La ZPV met à disposition des collègues concernés un code QR pour annoncer les dysfonctionnements, afin d'avoir si possible une vision d'ensemble de la situation et de pouvoir avancer des arguments vis-à-vis des CFF.

## Sécurité d'abord

Pour finir Ralph Kessler a évoqué la pétition de Pro Velo contre l'obligation de réserver les places pour les vélos dans les IC. « Les choses ne se déroulent pas toujours comme elles devraient mais la situation est certaine-

ment meilleure que sans les réservations », a constaté Ralph Kessler. Les esprits se sont échauffés lorsque l'invité Renato Fasciati, directeur du RhB, a pris la parole : « Nous essayons toujours de prendre tous les vélos à bord, et parfois il faut en mettre aussi dans les premières classes. » Ce thème préoccupe manifestement le personnel des trains et les avis divergent. Un délégué a fait remarquer que la position du RhB favorable aux vélos dans les trains au départ de Coire en direction de Zurich amène beaucoup de conflits. Renato Fasciati a défendu son point de vue qui tient compte des demandes de la clientèle, et les délégué-e-s également veulent répondre à ces besoins. Lorsqu'on lui a demandé

s'il allait couvrir un collaborateur qui, pour des raisons de sécurité, ne laisserait pas partir un train si des vélos ou d'autres objets faisaient obstacle dans les couloirs et devant les sorties des voitures, Renato Fasciati a répondu : « Bien sûr, la sécurité passe avant tout ! » Renato Fasciati a ensuite présenté les projets d'extension du RhB qui amèneront des postes supplémentaires pour le personnel des trains en particulier au vu de la cadence semi-horaire. Les collaborateurs du RhB qui étaient présents ont critiqué le fait que le RhB ne prévoyait pas non plus de double accompagnement dans les trains de fin de soirée, et que certains trains touristiques étaient en partie non-accompagnés.

## Susanne Kratzer, secrétaire centrale

Dans les affaires internes, il y a eu entre autres l'élection de la nouvelle secrétaire centrale. Deux femmes étaient candidates; la présidente de la section ZPV Luzern, Susanne Kratzer, a obtenu la majorité des voix lors du premier tour déjà. « J'ai très envie d'exécuter cette tâche même si elle représente beaucoup de travail en plus de la présidence de la section », a-t-elle déclaré, rayonnante.

Le président central Ralph Kessler a remercié son vice-pré-

sident et président du jour Jordi D'Alessandro ainsi que le président de section Anthony Rizzo (ZPV Genève) pour le travail accompli afin de mettre sur pied la nouvelle section Genève qui compte déjà quelque 130 membres.

Il faut maintenant trouver des solutions pour les membres de Lausanne et de Sion. Les guerres de tranchées ne sont pas favorables à la cause syndicale, a conclu Ralph Kessler.



## VPT

**13.10**  
Branche BUS

La **journée de la branche Bus** aura lieu le 13 octobre chez Unia à Berne, Weltpoststrasse 20. Infos et inscriptions jusqu'au 30 septembre sur le site de la VPT, [vpt-online.ch/de/einladung-branchentagung\\_bus](https://vpt-online.ch/de/einladung-branchentagung_bus)

**13.11**  
Assemblée romande VPT

La section Travys organise l'**assemblée romande VPT 2021**. Cette dernière se déroulera à la grande salle de Baulmes (VD) à 10h. Pour plus d'informations, consultez le lien: <https://vpt-online.ch/fr/downloads/assemblee-romande-vpt-2021.pdf>.

Attention : Les inscriptions passent par les présidents des sections.

cours. Dîner à 12h15 au Restaurant La Chaumière à Neyruz. (Repas et boissons à la charge des participants). Cafés offerts par la section. Venez nombreux à cette rencontre amicale de façon à reprendre contact et resserrer les liens après les nombreuses obligations, restrictions et interdictions imposées depuis de nombreux mois dues à cette fichue pandémie. En cas de mauvais temps, prenez vos dispositions comme protection. Veuillez vous munir d'un masque médical et de respecter les mesures sanitaires en vigueur. Inscriptions : Eric Pont : Mail : [niric@sunrise.ch](mailto:niric@sunrise.ch), tél. 026 660 59 63 ou Joël Terrapon : Mail : [terrapon.joel@bluewin.ch](mailto:terrapon.joel@bluewin.ch), tél. 026 660 53 70.

Date limite d'inscription: vendredi 24 septembre. Horaires des trains : Départ Payerne à 8h46, arr. Fribourg à 9h13. Dép. Fribourg à 9h37, arr. Neyruz à 9h48. Dép. Romont à 9h25, arr. Neyruz à 9h38. Pour les automobilistes RDV à 10h au Restaurant La Chaumière à Neyruz.

**28.9**  
PV Genève

Notre **assemblée générale** aura lieu le mardi 28 septembre, 14h30, à l'Université ouvrière Genève (UOG). Participation limitée à 70 personnes, inscription au 076 332 93 70, **passé sanitaire obligatoire** (codeQR sur le smartphone ou sur papier). Notre vice-président central Jean-Pierre Genevay sera présent et Monsieur Douab nous présentera les offres et services de Pro Senectute Genève. L'ordre du jour est statutaire, il faut discuter et approuver

les comptes et les divers rapports. Des élections partielles sont aussi au programme. Le comité cherche toujours un renfort. Nous devons aussi préparer la relève pour que vive votre section genevoise. Avis aux personnes intéressées. Après un tour de l'actualité syndicale, nous boirons le verre de l'amitié dans le respect des distances.

**14.10**  
PV Biel/Bienne

**Randonnée d'automne** dans l'**Emmental**. Départ en train de la gare de Biel/Bienne à 08h.54 via Zollikofen et Ramsei jusqu'à Grünenmatt. Après la pause café au restaurant Löwen, nous marchons environ 1h30 en direction du confluent de l'Emme et Grünen jusqu'à Lützelflüh. Au Ristorante Emmenbrücke, nous apaiserons notre faim et notre soif avec salade, pizza, dessert et diverses boissons. Vers 14h, la marche continue le long de l'Emme avec un arrêt sur une prairie verte à la sortie de Lützelflüh pour admirer des œuvres d'art. Hasle-Rüegsau sera atteint vers 15h. En train, vous avez alors quatre possibilités par heure pour rentrer chez-vous. Chacun est responsable d'avoir un titre de transport valable. Annoncez-vous jusqu'au mardi 12 octobre 2021 à Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg. Tel. 032 373 16 73 ou [fritzemmi@lerchs.org](mailto:fritzemmi@lerchs.org). Le comité PV

**14.10**  
PV Vaud

Le comité de la section PV Vaud a le

plaisir de vous inviter à sa **course annuelle** le jeudi 14 octobre: Cette année, elle prendra la forme d'une **descente du Rhône**. En car d'Yverdon ou de Lausanne à Genève. En bateau de Genève à Verbois (café et croissant à bord). En car de Verbois au Crozet. Au Crozet, restaurant Joly Bois : repas de midi pour tous (apéritif - entrée - plat - dessert - boissons + café). Retour, en car via la Vallée de Joux avec arrêt au Juraparc. Coût du voyage : 115 fr. tout compris ) par personne. Rendez-vous : Yverdon gare à 8h / Lausanne gare à 8h45. Inscriptions : Dominique Tissières. Tél. : 079 176 77 16 ou courriel : [domi.tissieres@bluewin.ch](mailto:domi.tissieres@bluewin.ch). Obligations sanitaires : pour la France, certificat Covid (Pass Covid) obligatoire. Délai inscription : 30 septembre.

**26.10**  
AS Ouest

L'**assemblée générale d'automne** aura lieu le mardi 26 octobre à 18h15 à l'hôtel Alpha Palmiers à Lausanne (Rue du Petit-Chêne, en face de la gare).

Invitée : Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV. Un repas sera offert par la section après l'assemblée, inscription pour le repas jusqu'au 18 octobre auprès de [ouest@as-online.ch](mailto:ouest@as-online.ch).

**27.10**  
PV Jura

L'**assemblée des membres** aura lieu le mercredi 27 octobre à 14h15 Chez la Dette (Restaurant du Jura) à Bassecourt, (5 minutes de la gare). Ordre du jour statutaire. (Période ad. 2019-2020) Yvan Renevey, président de la PV Neuchâtel, nous informera des actualités syndicales. L'assemblée sera suivie d'une collation. Le comité.

**10.11**  
VPT Lac Léman

Comme chaque année, le **repas d'automne** aura lieu le mercredi 10 novembre à l'auberge de La Fleur de Lys, à Prilly. Le secrétaire du groupement.

**11.11**  
PV Valais

L'**assemblée générale** aura lieu le 11 novembre au restaurant River Side à Brigue suivi d'un repas. Des informations détaillées vous seront communiquées dans les éditions no 11 et 12 de notre journal. Meilleures salutations. Votre comité.

## Sections

**28.9**  
PV Fribourg

La commission d'animation vous invite à une **excursion** le mardi 28 septembre, une marche de 3-4 kilomètres à **Neyruz** (Boucle sans difficulté notable). Apéro offert en cours de par-

### PV FRIBOURG

## Soupe du chalet



**Jean-Louis Scherz** C'est par un temps superbe ce 8 septembre avec une vue imprenable sur les Gastlosen que plus de 30 collègues avec leur conjoint ont dégusté une succulente soupe de chalet. La soupe a été préparée par Bernard de Sorens et Joseph Odin avec l'aide du comité et plusieurs membres de la section. Une superbe occasion de se retrouver dans le magnifique cadre du chalet du Gros-Prarays surplombant le lac de Gruyère. Rendez-vous à l'excursion à Neyruz le 28.9.

René Guignet relève que le comité s'est réuni une dizaine de fois depuis la dernière assemblée des membres. En 2019, six manifestations ont été organisées, contre deux en 2020. Les restrictions sanitaires n'ont pas interrompu la présence des membres du comité auprès des octogénaires et nonagénaires. Avec ses 1260 membres à fin décembre 2020, la section PV Vaud se retrouve avec 82 membres en moins qu'en 2019. Le président René Guignet lance un appel pour étoffer le cercle des sympathisants qui voit son effectif évoluer négativement de 241 membres en 2011 à 138 en 2020. Les collègues deviennent membres d'honneur dès leur 90e année et, dès lors, ne cotisent plus. Puisque certains membres souhaitent soutenir volontairement la section par un libre don, le comité a donc lancé un appel aux dons qui connut un succès d'estime. Avec l'approbation de la commission de gestion cette action sera renouvelée en 2022. Pour la législature 2021 - 2024, ces membres ci-

sont élus: Roland Basset, Joseph Brasey, Jacques Fivaz, Esther Geiser, René Guignet, Philippe Häller, Marianne Maillefer, Francine Martin, Daniel Pasche, Dominique Tissières. Suite à des problèmes de santé, le président René Guignet souhaite remettre son mandat à fin 2022. Afin de préparer la relève en douceur, l'assemblée élit le susnommé, comme président jusqu'à fin 2021 et l'élit en co-présidence pour 2022, avec son successeur Roland Basset. L'enquête menée auprès des membres conforte le comité dans le choix des animations déjà proposées. Rappel: l'excursion du 14 octobre sur le Rhône (voir agenda).

Le président central PV Roland Schwager a invité les membres à manifester le 18 septembre et a dénoncé les attaques contre les FVP. Avant de clôturer l'assemblée, le président adresse un chaleureux merci aux deux membres sortant du comité, Michel Cavin et Christian Gaus, pour respectivement huit et six ans d'engagement.

### SOUS-FÉDÉRATION PV

## Reprise des activités

**Alex Bringolf** Il n'y a pas que le Comité central qui se réunit à nouveau en présentiel. C'est avec plaisir que nous avons constaté que les sections font à nouveau leurs sorties habituelles et leurs randonnées. Les assemblées générales, renvoyées au printemps, ont à nouveau lieu en automne et l'encadrement des membres a repris.

Selon les statuts, les veuves de membres décédés deviennent membres SEV. A l'avenir, ceci aura lieu via un formulaire que nous leur adresserons. Passé le temps du deuil, les responsables de section prendront contact avec elles pour clarifier leur admission. Le journal SEV leur parviendra dans l'intervalle pour maintenir le lien avec le syndicat.

Ce n'est pas que pour les actifs que la protection juridique professionnelle est un argument convaincant d'adhésion au SEV. Les pensionnés-e-s aussi peuvent y recourir en cas par exemple de problèmes avec l'AVS ou la Caisse de pension. Nous avons aussi évoqué les différentes taxes annuelles pour la Reka-Card. Roland Schwager a prié

le SEV de voir si cette taxe pourrait être divisée par deux pour les membres PV.

Le président central présente le calendrier des séances 2022. Pour l'Assemblée des délégués 2022, il va se renseigner auprès de Patrick Rouvinez pour savoir si la section du Valais en reprend l'organisation, dès lors qu'elle a été supprimée en 2021. A Brenscino, lors de l'AD d'octobre 2021, Giorgio Tuti, président SEV, parlera de l'historique des CCT et sera à disposition pour les questions de délégués. Comme on peut le lire sur la page internet de la Caisse de pensions CFF, le taux de conversion va baisser à nouveau au 1er janvier 2023. Les mesures d'atténuation négociées avec les syndicats doivent aider à réduire les baisses de rentes des futur-e-s pensionné-e-s. La réforme de la LPP est sortie de la commission du Conseil des Etats, c'est un champ de ruines, les fronts se sont durcis.

Notre président central Roland Schwager a appelé les sections à se mobiliser pour la manif de l'USS du 18 septembre.

### DÉCÈS

**Annese Vito**; 1967; chauffeur, Noës, VPT La Plaine-du-Rhône.

**Brechbuehl Gabrielle**; 1924; veuve d'Arthur, Renens VD, PV Vaud.

**Chuard Francis**; 1935; secrétaire, Estavayer-le-Lac, PV Fribourg.

**Corminboeuf Michel**; 1931; chef de train, Domdidier, PV Fribourg.

**Huguenin Claude-Eric**; 1953; maître-artisan, Les Brenets, PV Neuchâtel.

**Meylan Marguerite**; 1924; veuve de Gabriel, Fétigny, PV Fribourg.

**Morand Jean-Bernard**; 1941; Employé d'exploitation, Riddes, PV Valais.

**Noth Germaine**; 1947; veuve de Jean-Pierre, Lausanne, PV Vaud.

### PV VAUD

## Deux présidents

**Dominique Tissières** La section SEV PV Vaud s'était réunie en assemblée pour la dernière fois le 23 octobre 2019. Il devenait nécessaire d'en convoquer une pour approuver la gestion et les comptes 2019 et 2020. Après l'hommage aux disparus de ces deux dernières années, l'assemblée a adopté les comptes des deux derniers exercices, bénéficiaires en raison de la suppression de la majorité des activités, en particulier en 2020. Une partie du bénéfice sera affecté à une journée festive pour oublier le Covid, le 23 juin 2022. Dans le rapport d'activité,



## DROITS HUMAINS

# La résistance des femmes afghanes



Françoise Gehring  
francoise.gehring@sev-online.ch

**Le retour des talibans à la tête de l'Afghanistan - marqué par leur entrée dans le palais présidentiel de Kaboul le 15 août 2021 - a plongé le pays dans une profonde obscurité. La population a vu son fragile présent s'effondrer. L'espoir a brusquement laissé place au désespoir.**

«La semaine dernière, j'étais journaliste. Aujourd'hui, je ne peux pas écrire sous mon propre nom, dire qui je suis et où je suis. Ma vie a été détruite en quelques jours», raconte une femme au journal britannique *The Guardian*. «Je ne suis pas en sécurité car je suis une femme de 22 ans et je sais que les talibans obligent les familles à donner leurs filles en mariage à des combattants. Et je ne suis pas non plus en sécurité car je suis journaliste et je sais que les talibans s'en prendront à moi et à tous mes collègues.» Au lendemain de l'entrée des talibans à Kaboul, le monde s'est arrêté. En quelques instants, les fragiles acquis des vingt dernières années ont été balayés.

Pendant le premier gouvernement taliban (de

1996 à 2001), les femmes se sont vu refuser le droit de travailler, d'étudier et de se déplacer. Les écoles pour filles ont été fermées, tout comme les universités. Les femmes ont perdu leur emploi. Bref, il n'y avait plus de place pour les femmes en Afghanistan. Depuis 2001, avec la chute des talibans, les femmes ont lentement et péniblement retrouvé leur rythme, leur espace et leurs droits dans tous les domaines.

«De Kaboul à Kandahar, de Herat au Badakhshan, j'ai photographié des femmes allant à l'école, obtenant leur diplôme, devenant chirurgiennes ou sage-femmes, se présentant au parlement et en faisant partie. Les femmes conduisent, s'entraînent pour devenir policières, actrices. Des femmes qui ont travaillé comme journalistes, traductrices, présentatrices, pour des organisations internationales, qui ont réussi à briser les règles hiérarchiques», a déclaré la journaliste et écrivain Lynsey Addario au magazine *The Atlantic*. Mais depuis que les talibans ont commencé à reprendre plusieurs régions et villes en juillet, la peur de tout voir disparaître est revenue.

Cependant il y a une différence par rapport à il y a 20 ans. Les femmes font preuve d'un courage quotidien incroyable et défient les talibans du mieux qu'elles peuvent. «Je n'ai pas peur des talibans. Nous ne reviendrons pas à cette sombre

époque. Je me fiche qu'ils m'identifient, qu'ils me tuent. Je n'ai pas peur d'eux. C'est ma terre, c'est ma maison.» Dans la déclaration de cette femme interviewée dans la rue, se trouve toute la force des femmes.

## Les talibans n'ont pas changé

Selon l'association de femmes afghanes Rawa, l'occupation américaine a fait de l'Afghanistan un pays plus corrompu, moins sécurisé et plus dangereux. Et le retour des talibans était entièrement prévisible. Mais elles n'abandonnent pas et poursuivent leur combat pour la liberté et les droits des femmes. «Les grands médias, a expliqué une représentante de RAWA dans une interview accordée au magazine italien *MicroMega*, ne font qu'essayer de jeter du sel sur les plaies de notre peuple dévasté ; ils devraient avoir honte de la façon dont ils essaient d'édulcorer la brutalité des talibans. Le porte-parole des talibans a déclaré qu'il n'y avait aucune différence entre leur idéologie de 1996 et celle d'aujourd'hui. Et ce qu'ils disent des droits des femmes est exactement ce qu'ils disaient pendant leur précédent et sombre règne : appliquer la charia. La plupart des Afghans comprennent bien que la guerre en Afghanistan n'est pas une guerre des Afghans pour le bien du pays, mais une guerre menée par des puissances étrangères

pour leurs propres intérêts. Nous allons élever nos voix plus fort et continuer notre résistance et notre lutte pour une démocratie laïque et les droits des femmes.»

## Rawa

RAWA – Revolutionary Association of the Women of Afghanistan (Association révolutionnaire des femmes en Afghanistan) – est l'une des organisations indépendantes de femmes afghanes les plus actives et les mieux établies dans le domaine social. RAWA est également très active dans la sphère politique avec sa lutte contre le fondamentalisme, l'obscurantisme religieux et la violation des droits des femmes. Elle a été fondée en 1977 par la militante Meena Keshwar Kamal, qui a été tuée en 1987 à Quetta, au Pakistan, par des agents afghans du KGB de l'époque. Depuis sa fondation, RAWA gère et organise des hôpitaux clandestins, des cliniques mobiles, des cours d'alphabétisation pour les femmes et des écoles pour les filles et les garçons. L'objectif de RAWA est de soutenir la prochaine génération de citoyens afghans qui travailleront à la reconstruction de leur nation déchirée par la guerre. Elle compte des milliers de membres et de sympathisants dans de nombreux pays.



## AUBE INDIENNE

Matilde Rosselli

Le Rajasthan est l'une des régions les plus évocatrices du nord-ouest de l'Inde. Il nous transporte aisément dans une dimension proche de la légende, presque suspendue hors du temps. Située entre le désert et les plaines du Gange, cette terre est

riche en histoire ; céder à son charme, c'est s'engager dans un voyage particulier. À l'aube, le lac Pushkar (photo), une des cinq destinations de pèlerinage les plus saintes en Inde, se teinte de couleurs rose, blanche et violette rappelant la pierre précieuse

qu'est l'opale. Il est animé par une effervescence de personnes se confiant aux dieux hindous. Mais il fourmille aussi de faux brahmanes qui demandent aux touristes d'énormes sommes d'argent pour se réconcilier avec leur karma.



?

QUIZ

# Es-tu incollable?

**1. Le 27 septembre, le président du SEV Giorgio Tuti montera dans un train spécial. Quel est son nom ?**

- a. SEV Express
- b. Green Rail
- c. Connecting Europe Express
- d. Omnibus Vintage

**2. Combien de membres du SEV sont des migrant-e-s ou viennent d'une famille migrante ?**

- a. Environ 10 000
- b. environ 7000
- c. 15 743
- d. 6500

**3. Pour le personnel travaillant en horaires irréguliers, la LPV propose de négocier une semaine de travail de...**

- a. 39 heures
- b. 32 heures
- c. 395 heures
- d. 48 heures

**4. Lors de la manifestation pour la défense des rentes à Berne, il y avait...**

- a. 7 000 personnes
- b. 5 500 personnes
- c. 8 500 personnes
- d. 15 000 personnes

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 5 octobre 2021**.

**Par e-mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)  
**Sur internet:** [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)  
**Par carte postale:** SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

**Solution du quiz N°10/2021: a/d/c/b**

C'est Florian Studer, Vinelz, membre de la LPV BLS, qui remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 francs.

## SUR LES TRACES DE ...

# Anthony Rizzo, chef assistant clientèle

Yves Sancey  
[yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

**Jeune trentenaire, Anthony Rizzo préside depuis l'automne 2020 la section genevoise de la ZPV. Il a à cœur de défendre son métier et ses collègues, et de trouver des solutions. Il n'hésite pas à recourir à TikTok pour moderniser l'image de sa profession où le contact avec la clientèle occupe une place importante. Il défend également, à travers CFF QueerNet, un contexte de travail sans discrimination en lien avec l'orientation sexuelle ou l'identité de genre.**

Anthony Rizzo arrive pile à l'heure de notre rendez-vous. Sa coupe de cheveux, sa barbe et sa tenue d'assistant-clientèle sont impeccables. « Quand on est dans un train, on a une certaine image des CFF à donner. Donc oui, je fais attention à mon look! » indique Anthony.

Nous faisons connaissance dans un café populaire aux abords de la gare Cornavin. Nous évoquons ses parents italiens, sa scolarité genevoise à Onex et sa certitude que son avenir professionnel sera un métier en contact avec les gens. « Être dans un bureau toute une journée cela ne m'intéressait pas! » Il cherche sa voie en Italie où vit une partie de sa famille. Le hasard

d'une recherche sur internet le dirige vers une annonce des CFF pour devenir agent de train. Très rapidement, il comprend qu'il est fait pour ce métier qui comporte une facette de contrôle et de conflit à gérer, mais aussi cette partie de service et d'accueil du client.

Pour mieux comprendre la réalité de son métier, j'ai suivi Anthony de Genève à Palézieux. Une petite heure très instructive. Cela demande de bonnes jambes. Un peu d'équilibre est aussi nécessaire, dans les trains en mouvement. Il y a aussi les différentes situations à gérer. Une personne cherche les premières classes. Un autre usager n'a pas utilisé de façon optimale son abonnement et a trop payé. Anthony lui donne un conseil pour se faire rembourser et payer le juste prix. Un monsieur d'un certain âge se plaint du bruit que font cinq jeunes qui parlent fort et qui ont fait fuir une jeune passagère. Anthony intervient avec calme et désamorce le conflit. Le métier qu'on appelait jadis contrôleur a beaucoup évolué au fil des années; le contact direct dépasse largement le simple contrôle des titres de transports et englobe de nombreuses qualifications pour assurer le confort des voyageurs.

A l'aide de sa tablette, Anthony note également le nombre de personnes présentes dans chaque compartiment. Cela permet de donner une indication en gare sur les voitures les plus



Devant la cabine où il annonce les correspondances, Anthony tient sa précieuse tablette.

fréquentées. Il évalue aussi le nombre de personnes sur le quai pour avoir un ordre de grandeur des personnes à contrôler. Il faut aussi bien se rappeler les visages – masqués – des personnes croisées pour ne pas leur demander deux fois leur billet. Comme il est chef de train, Anthony donne également le départ du train après un contact visuel avec son ou sa collègue. Il lève sa carte jaune et donne un bref et sonore coup de sifflet. A l'approche des grandes gares, c'est lui qui annonce aux passagers les correspondances, en plusieurs langues.

Comment Anthony s'est-il retrouvé président de section à à peine 30 ans? « C'est venu avec le temps. Un cours du SEV sur la loi sur la durée du travail a éveillé mon intérêt. Cela m'a permis de comprendre les erreurs dans les plannings et, plus simplement, de connaître quels sont nos droits. Je suis alors entré dans la vie syndicale de façon plus poussée. » Il s'intéresse ensuite à CFF QueerNet, le réseau LGBT des CFF: « En étant impliqué là-dedans, ça m'a motivé à me battre pour les droits et, par la force des choses, à le faire aussi au syndicat. »

Avec la création de la ZPV Genève, cela a permis au syndicat d'être encore plus présent dans la Cité de Calvin et de renforcer la proximité syndicale. « Là, les collègues voient tous les jours des têtes du syndicat qu'ils connaissent et qui as-

surent donc une présence qui favorise les discussions sur le travail, tant des problèmes individuels que collectifs. » Cela va des questions de compatibilité des clés pour le personnel de relevé des fréquences sur le Léman Express aux problèmes d'horaires et de planning. Chaque fois, il trouve des solutions pour les collègues.

Pendant le confinement l'année passée, Anthony s'est investi sur TikTok, l'application mobile de partage de vidéo. Suivi par plusieurs milliers d'abonné-e-s, il partage son quotidien d'assistant clientèle en dansant. Au départ, ses chefs étaient un peu sceptiques. « En discutant avec la com, ils ont vu que cela marchait bien et que cela avait un certain succès. C'est une manière ludique de sensibiliser et de faire passer des messages auprès des usagers, comme mieux se répartir sur les quais, ou pour les collègues sur les risques au travail. J'ai eu le feu vert pour continuer. »

Ses vidéos sont très populaires et modernisent la profession. Un peu trop aux yeux d'une minorité de collègues attachés à une certaine tradition. « Aujourd'hui, l'assistant clientèle n'est plus comme il y a 20 ans. Nous ne sommes plus juste des contrôleurs. Ces vidéos permettent de porter un autre regard sur notre métier. » Avec Anthony, la profession tient un ambassadeur de choix. Et le SEV un militant engagé.

## CHACUN-E SES RÊVES

Fanny Vaucher

