



SEV N° 19

Le journal du Syndicat du personnel des transports



TIEMO WYDLER

BILAN

Vivement 2021!

*Edito de Giorgio Tuti,
président du SEV*

On pourrait clore 2020 en souhaitant simplement ne plus revivre une année comme celle-ci. On le sait, même dans les moments les plus difficiles – ou justement dans ces moments-là – nous sommes confrontés à notre capacité d'adaptation. Alors quels enseignements peut-on tirer d'une crise sanitaire qui a mis à rude épreuve notre travail de proximité ? D'abord que les outils digitaux se sont invités encore plus durablement dans notre quotidien, qu'ils offrent des alternatives crédibles à certaines séances en présentiel.

Par contre, et nous le vérifierons encore une fois demain lors de la conférence CCT CFF en visio-conférence avec 140 délégué-e-s, les exercices de démocratie syndicale sont plus compliqués. La spontanéité des échanges, le langage non verbal et

les votes subissent le filtre des écrans. Le débat démocratique que nous apprécions tant perd en qualité. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien que nous avons décidé de repousser le Congrès du SEV en octobre 2022. La camaraderie qui y règne n'aurait pas pu s'y exprimer au mieux. A l'heure actuelle, les incertitudes sanitaires sont encore trop nombreuses pour pouvoir imaginer un grand événement comme le congrès.

Ces contraintes digitales nous ont poussé à nous réinventer dans notre communication avec nos membres. Nous avons produit des vidéos d'information portant sur des résultats de négociations qui ont connu – parfois – plus de participation qu'une assemblée générale habituelle. Pas forcément étonnant lorsqu'on est dépendant d'horaires de travail irréguliers.

Du côté du recrutement des nouveaux membres, les chiffres obtenus sont au niveau de l'an dernier, avec une part des adhésions en ligne qui augmente inlassablement. De quoi nous faire espérer de faire mieux l'an prochain lorsque nous pourrions, croisons les doigts, être à nouveau davantage sur le terrain.

Alors que les dégâts économiques de la crise ne sont pas encore clairs, il est d'autant plus important de rester soudés, unis et solidaires les uns des autres. La force du collectif a montré son utilité en 2020, même lorsque le confinement a créé des distances.

Il ne me reste qu'à vous remercier de votre engagement et de votre soutien en cette année très difficile, de vous souhaiter tout le meilleur pour votre santé et d'heureuses fêtes de fin d'année.

Aviation

Négociations difficiles chez Swiss - fortunes diverses chez Swissport

2

Comité SEV

Les chèques Reka feront bientôt partie du passé

3

Smartrail 4.0

Le programme de modernisation du rail suisse freiné par l'OFT

5

Election aux TL

Bravo au chauffeur de bus des transports publics lausannois Gianpiero Rapone pour son élection en tant que vice-président par le comité SEV-tl mercredi 2 décembre. Il y représentera les roulants. Elu au comité lors de la dernière AG du 24 septembre, Gianpiero s'est d'ores et déjà très investi dans son rôle de délégué et il a à cœur, avec les autres membres du comité et son président Carmelo Scuderi, de défendre au quotidien l'ensemble de nos collègues soumis à rude épreuve en ces temps difficiles.

Votre journal le vendredi

En 2021, le journal du SEV va connaître plusieurs changements. Le nombre de parutions va passer de 19 à 15. Cela aura pour conséquence que vous ne recevrez plus le journal le jeudi mais le vendredi. Cela permettra à l'équipe de la rédaction de dégager encore davantage de ressources pour vous informer sur les canaux digitaux comme la page Facebook et le site du SEV. Cela nous permet de varier les formats avec davantage de vidéos, mais aussi d'être encore plus interactifs avec vous via vos commentaires et réactions. Toute l'équipe de la communication vous souhaite le meilleur pour 2021 qu'on espère plus généreux que 2020.

Mots et maux de 2020

«Coronagraben» est le mot de l'année en Suisse romande. Il souligne tantôt les désaccords entre cantons alémaniques et romands quant aux mesures sanitaires à prendre ou à abandonner, tantôt les fortes variations du nombre de cas selon les régions linguistiques. Viennent ensuite «gestes barrières» et «luttés» (contre la pandémie, pour le climat, féministe, antiraciste BLM), selon la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW). En Suisse alémanique, le mot de l'année est «systemrelevant».

Sections soutenues

Les membres des commissions de gestion des sections peuvent s'adresser à Sia Pollari pour les questions de comptabilité et Franziska Schneider pour les questions de droits et devoirs.



Les négociations furent difficiles à Swissport avant d'arriver à un accord. A Genève, une pétition circule.

AVIATION

Entre blocages et dégelés

Elisa Lanthaler et Yves Sancey
journal@sev-online.ch

Après de longues et intensives négociations, les syndicats et Swissport Zurich ont trouvé un terrain d'entente. Le personnel doit voter sur l'entrée en vigueur du paquet sur la CCT temporaire durant la période de crise. A Genève, le vide conventionnel est toujours d'actualité tandis que les négociations sont difficiles chez Swiss.

Comme nous l'indiquions dans notre dernière édition, le personnel de Swissport à Genève vit depuis le 1er octobre dans une situation de vide conventionnel, l'entreprise refusant d'écouter les syndicats et les recommandations de la Chambre des relations collectives de travail (CRCT). La pétition lancée par les syndicats est donc toujours en cours. Le personnel, leur famille et leurs soutiens peuvent donc continuer à la signer comme l'ont déjà fait plus de 500 personnes. On peut faire mieux et on compte sur vous.

Dégel à Swissport Zurich

Malgré la suspension des engagements, les mesures d'économie et le chômage partiel, Swissport affiche des pertes massives depuis le début de la pandémie. L'entreprise de services au sol demande dès lors des adaptations temporaires de la CCT, afin de réduire les coûts du

personnel de 15%. Durant des mois, SEV-GATA, le SSP et la Société des employés de commerce ont négocié avec Swissport Zurich sur des mesures d'économie, avant tout pour la durée de la crise. Les deux parties ont dû faire de grands compromis afin de pouvoir s'entendre sur une solution commune. « Nous avons pu nous mettre d'accord sur un minimum d'écono-

► Pétition à signer en ligne sur : change.org/CCT-SWISSPORT

mies nécessaires à Swissport et un maximum supportable pour le personnel », explique la se-

crétaire syndicale SEV Regula Pauli, responsable des négociations avec Swissport.

L'accord porte sur une CCT « spéciale crise », sur l'introduction d'un nouveau plan social ainsi que sur des adaptations dans la caisse de pensions et la suppression de la rente-pont. Swissport International a déjà accepté le paquet. Maintenant c'est au tour du personnel: en ce moment les membres de SEV-GATA peuvent voter par voie numérique sur le résultat des négociations.

En cas d'acceptation, les adaptations temporaires de la convention collective entreront en vigueur pour la plupart dès le 1er janvier 2021 pour toute la durée de la crise.

Swiss: négociations dans l'impasse

Commentaire de Philipp Hadorn, président SEV-GATA 2020, année du coronavirus, figurera dans les annales. En plus de la situation économique extrêmement compliquée dans la branche des transports aériens, nous nous trouvons avec les négociations sur la corde raide, ce qui est relativement inhabituel. En général nos entreprises réagissent à nos revendications en étant soit généreuses, soit plutôt sur la retenue. Mais maintenant la situation est tout autre: Swiss doit quémander de quoi assurer son existence – auprès de la Confédération pour des subsides et auprès de nous, pour pouvoir baisser temporairement les coûts du personnel. Ceci

est compréhensible si l'on considère la fin de la période de chômage partiel.

Et dans le sens d'une symétrie dans les sacrifices, une contribution du personnel au sol se trouve justifiée. Il est incontesté que les mesures d'économies pour le personnel doivent être de durée limitée, toutefois nous n'arrivons pas à nous entendre sur les détails et l'ampleur de ces mesures, ce qui rend les négociations très difficiles. Nous voulons nous assurer que Swiss, qui a été plus que rentable durant plusieurs années, saura se montrer généreuse après la crise envers le personnel au sol aussi.

VINCENT BRODARD répond

FVP: et maintenant?

? On n'entend plus parler du dossier des FVP. Où en est-il ?

Depuis le scandale « Car postal », l'Office fédéral des transports (OFT) jette un œil de plus en plus acéré sur les politiques de subventionnement des compagnies de transport public.

C'est dans ce contexte que le système FVP fait l'objet de discussions entre l'OFT, l'Union suisse des transports publics (UTP) et les syndicats. Mais ces discussions n'ont pas encore vraiment commencé. Les positions sont encore à l'état d'ébauche du côté UTP, alors que l'OFT fait pression pour diminuer les rabais octroyés à la clientèle FVP.

Lorsqu'un projet concret sera sur la table, des négociations auront lieu entre partenaires sociaux.

C'est le moment de répéter que pour le SEV, qui a récolté plus de 26 000 signatures en faveur des FVP, il n'est pas question de toucher aux principes fondamentaux du système, tant pour les actifs que pour les retraité-e-s ou les membres de la famille.

Les FVP ne sont pas un cadeau mais une composante du salaire, déclarée aux impôts par le personnel concerné, tout comme par les retraité-e-s.

Et pour ces derniers, comme les FVP faisaient partie de leur salaire, elles font donc partie intégrante de leur rente. En d'autres termes, leur salaire aurait été plus élevé sans les FVP, donc la rente aussi. Les critiques liées aux prétendus avantages dont jouiraient le personnel actif, les retraité-e-s et leur entourage n'ont pas lieu d'être.

Vincent Brodard est en charge du dossier des FVP. Tu as des questions pour le SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch

COMITÉ SEV

La carte Reka arrive

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Lors de sa dernière séance, le comité SEV était réuni via Zoom. Il a entériné l'introduction de la carte Reka, validé le financement du nouveau portail des sections et la création de la nouvelle section ZPV Genève.

En introduction, le président du SEV Giorgio Tuti s'est réjoui de l'avancée de la récolte des signatures pour la 13e rente AVS. «Le SEV a pu réunir les 10 000 signatures qu'il s'était engagé à récolter. J'en suis très fier. Et au total, ce sont déjà 75 000 paraphes sur les 100 000 nécessaires.»

Nouveau portail des sections

Le comité a aussi accepté un crédit de 98 000 francs (dont un quart à la charge des sous-fédérations) pour développer un nouveau portail des sections. Les objectifs définis sur la base des exigences des représentants des sections sont multiples. Le portail permettra en effet aux sections et aux sous-fédérations d'avoir accès de manière simple à toutes les données des membres qui leurs sont utiles. Ce nouvel outil permettra de

traiter de manière rapide et simple les demandes de mutation.

Grâce à ce portail, toute la communication avec les membres sera facilitée: il permettra aux sections et sous-fédérations, mais aussi au SEV bien sûr, d'envoyer des sms de masse par exemple.

Le portail actuel était obsolète. Il était donc devenu fondamental d'offrir un nouvel outil taillé sur mesure aux besoins des sections et des sous-fédérations. La mise en oeuvre est prévue pour le 3e trimestre 2021.

Le chef des Finances Aroldo Cambi s'est réjoui de l'adoption de ce financement « qui va améliorer la qualité du travail entre l'administration et les différents organes qui composent le SEV ».

Les chèques Reka bientôt du passé

Actuellement, les membres du SEV peuvent commander pour 600 fr. de chèques Reka par année auprès du SEV et bénéficient de 10% de rabais. Le SEV établit ensuite une facture. Lorsque le membre s'est acquitté des frais, les chèques Reka lui sont envoyés en courrier recommandé par Reka.

Dès le 1er avril 2020, l'ensemble du processus

sera dirigé par Reka et la carte Reka sera introduite pour les membres SEV. En effet les chèques Reka seront bientôt de l'histoire ancienne. Tant qu'ils existent, les membres SEV pourront s'en procurer auprès de Reka qui leur facturera l'envoi (10 francs).

La carte Reka qui peut être chargée par de multiples sources offre divers avantages, dont la simplicité et la rapidité de la recharge. Actuellement, il peut se passer entre 10 jours et deux semaines entre le moment de la commande et la réception des chèques.

D'un point de vue des frais, une carte Reka coûte habituellement 12 fr. par année. En tant que membre du SEV, ces coûts baissent à 8 fr. Pour ceux qui ont déjà une carte Reka, il n'est pas nécessaire d'en demander une deuxième. Il faut uniquement signaler que l'on en commande en tant que membre SEV pour bénéficier du rabais. Aroldo Cambi a rappelé que la hausse du rabais de 7% à 10% avait été introduite suite à la vente de Brenscino et devait être limitée dans le temps. Les économies que réalise le SEV avec la diminution du travail administratif (26 000 fr.) doivent permettre de pérenniser les 10% de rabais. Les membres SEV recevront des informations plus précises prochainement et un FAQ en allemand est disponible sur www.sev-online.ch/reka-card

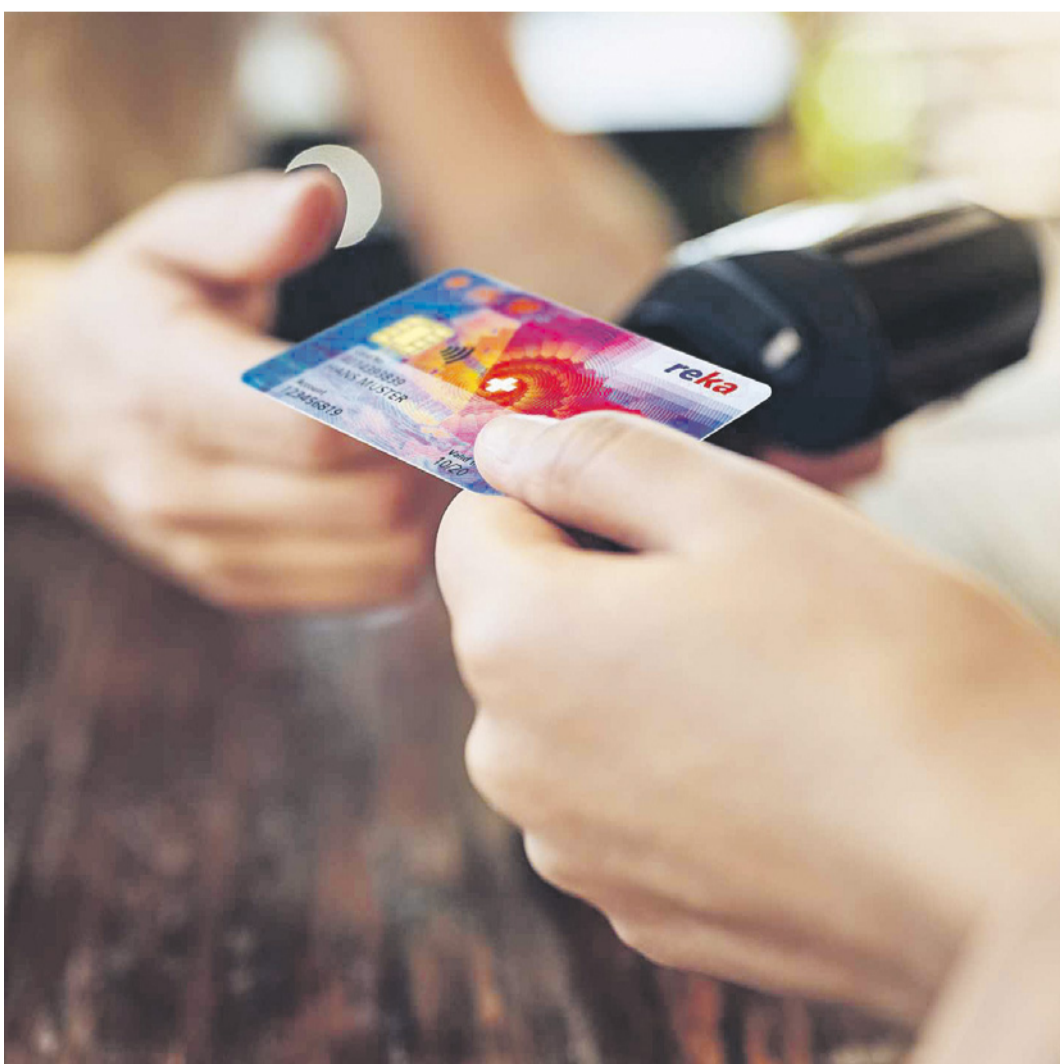
Plusieurs départs au comité

Ce dernier comité de l'année était aussi la dernière séance pour plusieurs membres de longue date. Ainsi Markus Kaufmann, Hans-Ruedi Schürch et Peter Bernet ont été chaleureusement remerciés. Ils seront remplacés au comité par respectivement Hubi Koller, Hanny Weissmüller et René Schnegg. Quant au poste pour la Jeunesse il subit une rocade. Nina Grimm entre au comité. Viviane Mumenthaler sera la suppléante alors qu'elle siège en ce moment.

En conclusion, Giorgio Tuti a souhaité à tout le monde une année 2021 qui ne peut être que meilleure. «Depuis mi-mars, nous avons réussi à fonctionner, autrement, mais très rapidement et pour cela je vous en remercie.»

ZPV Genève créée

Le comité du SEV a validé la création de la nouvelle section ZPV Genève. Il y a plus de 10 ans, elle existait déjà mais pour diverses raisons elle a fusionné avec les sections ZPV de Lausanne et Sion. La création d'une section ZPV propre à Genève se justifie pleinement puisque ce lieu de service compte près de 300 collaborateurs et collaboratrices. La section peut compter sur un comité composé de Anthony Rizzo, président, Altjana Teletovic, caissière, Sébastien Bertholet, secrétaire et Christine Gonthier - membre adjointe. Contact zpvgenève@gmail.com



Facile d'utilisation, la carte Reka sera proposée dès le 1er avril 2021 aux membres SEV.



Les pertes financières dans la branche du transport sont évaluées à près de 100 millions de francs dans le canton de Vaud cette année. Bonne nouvelle, le Conseil d'Etat propose au Parlement d'allouer un montant de 37,4 millions pour **financer les pertes** subies par les entreprises de **transport public**. Que cela puisse inspirer d'autres cantons !

Le **télétravail** ne cesse de gagner du terrain. Les organisations patronales en ont profité pour rédiger un **modèle de convention jugé illégal** par les syndicats. Ils jugent ce document contraire au droit en vigueur. Une note précise pour l'article 5 que si «l'employeur est en principe tenu d'équiper ses employés des appareils et du matériel dont ils ont besoin. Les parties peuvent toutefois en convenir différemment et convenir que l'employé ne sera pas indemnisé». Merci patron.

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, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wyldler

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.-.

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

Pré-presses: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le vendredi 29 janvier 2021. Le délai pour les annonces est fixé au 18 janvier à midi, celui de l'agenda au mardi 19 janvier à midi.

ANGLE DROIT

Quels droits en cas de licenciement abusif?

Service juridique SEV

Le droit du travail différencie, en matière de licenciement, la protection matérielle de la protection temporelle. Le licenciement est abusif s'il est prononcé pour des motifs désignés comme étant irrecevables selon l'article 336 du Code des obligations (CO). C'est alors la protection matérielle contre le licenciement qui intervient. Les conséquences juridiques d'un licenciement abusif peuvent différer selon les termes des rapports de travail. Si la résiliation concerne des rapports de travail de droit privé, la protection matérielle ne donne en principe pas le droit d'être réengagé mais accorde plutôt une indemnité qui peut se monter au maximum à six mois de salaire. Par contre s'il s'agit d'un contrat de travail de droit public au niveau fédéral, l'employé a le droit d'être réengagé (mais il peut préférer l'indemnité) si le licenciement s'avère injustifié ou abusif (c'est la règle aussi aux CFF avec la CCT).

D'autre part, il existe une protection temporelle contre le licenciement: l'article 336c du Code des obligations fait la liste de situations durant lesquelles les rapports de travail ne peuvent pas être résiliés pendant un certain laps de temps (période de protection). Des exceptions peuvent être faites en faveur de l'employé, ainsi par exemple la CCT CFF prévoit un délai de deux ans durant lesquels tout licenciement pour des raisons médicales est exclu. Si un licenciement devait être prononcé durant cette période, il serait considéré comme nul et non avenue et n'entraînerait aucune répercussion.

Ainsi, après écoulement de la période de protection, il devrait être prononcé une nouvelle fois pour être valide.

Au vu de ce contexte, qu'en est-il de la protection contre le licenciement de travailleurs ou de travailleuses qui appartiennent à un groupe à risque et sont dès lors soumis à un danger particulier? Est-ce que ces personnes

peuvent être licenciées ou bénéficient-elles de la période de protection aussi longtemps qu'elles sont en situation de danger?

La législation actuelle n'est pas très claire. Le but de la période de protection selon art. 336c CO est de protéger les travailleurs et travailleuses durant une période où ils n'ont que très peu de chances de voir leurs recherches d'emploi aboutir et d'être engagés par un employeur en connaissance de leur incapacité de travail.

Dans les motifs reconnus, cet article cite la maladie ou l'accident. Sur la base de la première mouture de l'ordonnance sur le coronavirus édictée par le Conseil fédéral, certains avis admettent qu'une situation de danger particulier doit être considérée comme une maladie et qu'ainsi, la période de protection doit être prise en compte. Ce point de vue semble approprié car en étant réaliste, on peut supposer qu'un nouvel employeur n'engagera pas un employé soumis à un risque particulier qui ne peut pas exercer son activité professionnelle en télétravail. La situation répond ainsi aux motifs invoqués pour bénéficier d'une période de protection. Par contre, un employé faisant partie d'un groupe à risque qui se trouve en mesure d'effectuer son activité professionnelle en télétravail ne pourra pas profiter de la période de protection.

Entre-temps, le Conseil fédéral a levé les mesures et recommandations pour la protection des personnes en situation de risque. Ainsi, la période de protection ne peut plus être prise en compte en se basant uniquement sur le fait qu'un employé appartient à un groupe à risque particulier. Par contre, naturellement, la période de protection continue d'être applicable lorsque l'employé se trouve empêché d'effectuer son travail à cause d'une maladie, qui pourrait par exemple découler du coronavirus. Mais dans tous les cas où l'employé ne peut pas profiter de la période de protection, il est recommandé d'examiner si la personne ne se trouve pas en situation de licenciement abusif.

PERSONNEL SEV

Xenja Widmer change de cap

Chantal Fischer La secrétaire syndicale SEV Xenja Widmer quitte le SEV à fin 2020, après deux ans et demi passés parmi nous. Elle était responsable de la Jeunesse SEV et durant cette année marquée par le coronavirus également, elle tenu les rênes de la commission de jeunesse et encadré les membres. Xenja a toujours privilégié une communication ouverte et constante ainsi qu'un bon échange durant les diverses activités des jeunes, qui n'ont malheureusement pas toutes pu avoir lieu. Xenja a aussi marqué notre syndicat de son passage en tant que coordinatrice du recrutement sur le plan national. Elle a géré la création de nouveaux articles de recrutement et des articles promotionnels portant le nouveau logo, et a contribué à leur développement. Elle a aussi préparé sur le plan stratégique plusieurs campagnes pour les top-recruteurs et recruteuses.

Xenja Widmer retourne travailler chez Bernmobil en tant que collaboratrice du service clientèle. Elle y est déjà employée à temps partiel depuis mars 2020 parallèlement à son activité au SEV. Elle quitte le SEV avec un petit pincement au coeur: «J'y ai passé du bon temps et beaucoup de collègues me manque-

ront», confie-t-elle. J'ai beaucoup apprécié l'autonomie des secrétaires syndicaux au SEV. Mais maintenant je me réjouis d'avoir des journées de travail plus structurées.»

Xenja restera fidèle au SEV en tant que «membre normale» et continuera d'apporter ses idées et sa créativité en tant que membre de la commission de jeunesse.



ELISA LANTHALER

PRISE DE CONGÉ

Jürg Schneider à la retraite

Chantal Fischer Jürg Schneider quitte le SEV après 31 ans de service pour entrer en retraite anticipée au 31 décembre. Notre administrateur immobilier et comptable du SEV et de la Caisse de pensions SEV était un employé polyvalent qui aimait bien mettre la main à la pâte, même s'il s'agissait parfois de réparer un WC ou d'aider à déménager un bureau. Il était la personne de contact pour tout ce qui a trait à l'infrastructure et à l'entretien des bâtiments. Il administrait les bâtiments du SEV (le secrétariat central et les secrétariats régionaux) mais aussi ceux de la caisse de pensions. A ses débuts il se chargeait également de la comptabilité du Brenscino et était responsable de l'informatique pour le personnel SEV: «A cette époque nous avions cinq ordinateurs dans la maison», explique Jürg en riant. Et d'ajouter qu'au cours des 30 dernières années, les temps ont tellement changé qu'aujourd'hui, il aurait bien du mal à s'occuper de l'informatique. Jürg s'occupait encore de révisions pour diverses entreprises.

Grâce à son départ à la retraite anticipée à 59 ans et demi, Jürg se réjouit d'avoir bientôt plus de temps libre: «Je n'ai pas encore de plans fixes et me réjouis de ne pas avoir un agenda rempli d'échéances car je veux être flexible. Jürg veut se remettre au golf et faire du vélo électrique avec sa femme, et aussi des randonnées. «Je ne veux pas être un des retraités qui a sa vie toute bien planifiée», ajoute-t-il en souriant. Toutefois pour son 60e anniversaire, il avait son idée: il projetait de faire une croisière au Cap Nord qu'il avait réservée en 2019 déjà. «Mais avec le corona-

virus, c'est malheureusement tombé à l'eau.»

Jürg ne quitte pas complètement le SEV: il continuera de soutenir le team de comptabilité et de gérer l'immobilier à env. 20% et gardera un mandat en tant qu'administrateur immobilier pour le SEV et la Caisse de pensions SEV.

Mais dès la nouvelle année, c'est Daniela Grünig qui deviendra la personne de contact principale pour tout ce qui concerne l'immobilier. Elle reprendra aussi les tâches de comptabilité du SEV. Et Melanie Piller sera responsable de la comptabilité de la caisse de pensions.



© MANU FRIEDERICH



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Avec ses quelque 40 000 membres, le SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics.
Le SEV met 3 postes au concours:

1 collaborateur/trice juridique assistance judiciaire professionnelle
30-50% pour une durée limitée à 1 année

1 Responsable du recrutement et des campagnes
à 50% (H/F)

1 Secrétaire syndical/e en charge des jeunes
à 20% (H/F)

Les offres détaillées peuvent être consultées sur
<https://sev-online.ch/fr/le-sev/jobs>



Dans les centres d'exploitation, certaines tâches sont déjà automatisées en raison du projet DispoOp.

SMARTRAIL 4.0

L'OFT met le holà

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Smartrail 4.0 est un programme de la branche du rail suisse qui vise une modernisation du système ferroviaire et se compose de divers projets. Parmi eux, en particulier celui des « trajets automatisés » (Automatic Train Operation ATO) a fait les gros titres. Le SEV est satisfait que l'Office fédéral des transports ait édicté en juillet dernier une directive afin de suspendre le projet ATO ainsi que d'autres projets. Toutefois, selon l'OFT, le projet « Traffic Management System » (TMS) sur l'automatisation des horaires et de la répartition par exemple, qui pourra également avoir de graves répercussions et soulève beaucoup de questions, doit pouvoir continuer d'être développé.

« Le SEV n'est pour une fois pas mécontent des paroles claires prononcées par l'OFT, commente le secrétaire syndical Urs Huber. Smartrail 4.0 était assurément surchargé. Ce projet voulait trop entreprendre dans la même foulée et n'était pas suffisamment réaliste. Il demandait toujours plus de ressources aux CFF et devait être financé au détriment de l'exploitation actuelle. Ceci est assez typique de l'ère Meyer ! »

Smartrail 4.0 a été lancé en commun par les entreprises ferroviaires CFF, BLS, SOB, RhB et par l'Union des transports publics (UTP) en 2017 afin de profiter des progrès technologiques durant les 20 prochaines années et d'améliorer « substantiellement » la production ferroviaire – cf. www.smartrail40.ch. Comme l'OFT était chargé de prendre les décisions de principe en ce qui concerne l'introduction de nouveaux standards systémiques dans le rail, les responsables du projet, sous la direction des CFF, ont dû rédiger en janvier 2020 un rapport à son attention. En juillet, l'OFT a écrit dans sa newsletter n°81 que le projet était « trop orienté sur les aspects techniques, qu'il était trop difficilement gérable et ne tenait pas assez

compte des évolutions sur le plan international. » Selon lui, le risque est considérable que la complexité des nombreux sous-projets liés les uns aux autres ne soit plus gérable. L'OFT a mandaté la branche de « mettre en oeuvre les projets prévus pas à pas, et de se concentrer sur les parties du programme qui semblent plus abouties et prometteuses ». Parmi elles, il y aurait le projet TMS. Mais l'OFT prévient toutefois: « Beaucoup de questions doivent être analysées de manière approfondie, entre autres les hauts risques de ce projet de logiciel. » Divers projets faisant partie de Smartrail sont jugés par l'OFT, « à cause des risques évoqués, comme n'étant pas à même d'atteindre leurs objectifs, par exemple le développement d'un nouveau type d'aiguillage ou le projet de développement d'une rame automotrice qui ne se baserait pas sur la signalisation de la cabine de conduite actuelle (ETCS niveau 2) ». Pour divers projets, il faudra en outre attendre les « décisions de principe de l'UE, afin de ne pas créer en Suisse une « solution isolée » onéreuse ».

SEV-AS exige de la transparence

« L'introduction de TMS se fera progressivement, un module après l'autre, dès 2021 et durera selon la planification actuelle jusqu'en 2030 », précise les CFF suite à notre demande. « TMS n'a pas pour objectif de supprimer des postes. Le développement de TMS va amener une adaptation de certains profils professionnels. Les collaboratrices et collaborateurs seront accompagnés dans leur progression vers de nouvelles tâches et compétences. Une unité spéciale se préoccupe globalement des thèmes liés aux personnes, à la technique, à l'organisation. »

« Nous allons voir si les CFF tiennent parole », déclare Peter Käßler, président central de la sous-fédération SEV AS. « Cela m'étonnerait beaucoup qu'un projet onéreux d'automatisation tel que TMS ne débouche pas sur des économies au niveau du personnel. TMS devra à l'avenir établir automatiquement des horaires, donc ce système va remplacer beaucoup de personnes qui travaillent chez AVOR et BETRANO.

Nous redoutons des coupes drastiques dans les postes de ce domaine. De plus avec DispoOp, les systèmes RCS (planification opérative) et ILTIS (commande des aiguillages) seront réunis. Ceci apporte des changements parfois significatifs dans les tâches des chef-fes de circulation des trains (CCT) et des régulatrices et régulateurs du trafic ferroviaire (RTF). »

Et Peter Käßler d'appuyer: « On ne nous a pas encore communiqué le contenu des profils professionnels de ces deux professions ni la répartition du travail dans la salle des commandes à l'avenir. Les CFF doivent nous informer de manière transparente pour TMS et DispoOp du nombre de collaboratrices et collaborateurs AVOR, CCT et RTF qui perdront quelles tâches, dans quel laps de temps, et quelles nouvelles tâches ces personnes devront assurer, ainsi que du contenu de leurs profils professionnels. Ces gens sont préparés aux nouveaux systèmes sur le plan technique mais on ne leur a jamais dit clairement ce que cela signifiera sur le plan humain, pour leurs postes et leur avenir professionnel. Nous exigeons dès lors des CFF de clarifier rapidement l'avenir professionnel des personnes touchées. »

Les CFF stoppent le projet ATO

Les CFF confirment que « pour l'instant les trains sans mécanicien-ne dans la cabine de conduite ne font pas partie de nos objectifs. L'application des consignes de l'OFT en juillet fait actuellement l'objet de décisions. Une chose est sûre: les CFF ne poursuivent plus le projet ATO. Ils accompagnent toutefois de leur expertise la régulation et la standardisation européennes. Cependant, si des systèmes d'assistance pour le personnel des locs sont développés, nos collaboratrices et collaborateurs pourront profiter peu à peu des avantages offerts par la numérisation. »

Au SOB par contre le projet ATO sera « poursuivi comme prévu, puisqu'au contraire d'autres projets de Smartrail 4.0, cette solution est développée par deux entreprises industrielles (Rail Systems et Stadler Bussnang) et non pas par le SOB lui-même. Le SOB propose

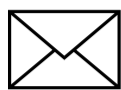
le cadre pour ce développement et pour effectuer les tests », indique le SOB.

L'utopie aggrave la pénurie de mécaniciens

La présidente centrale LPV élue Hanny Weissmüller constate avec satisfaction qu'il existe maintenant dans l'entreprise des projets plus sensés que d'avoir le plus vite possible des trains qui se conduisent tout seuls. « Lorsqu'Andreas Meyer a annoncé il y a quelques années que déjà en 2025 il y aurait des trains sans personne pour les conduire et que nous, à Saint-Maurice, roulons encore un tour sur deux avec une Re 420, je me suis dit: Nous avons des points de vue différents... Il y avait alors un réel fossé entre les responsables du projet et le personnel des locs. Ces réflexions utopiques ont amené des sous-effectifs car les gens se sont dit que cette profession n'a pas d'avenir! Le personnel des locs n'a plus fait de réclame dans les cercles d'amis et les CFF ont prévu trop peu de classes en conséquence. »

Hanny explique pourquoi les rames automotrices sont plus difficiles à introduire sur le réseau CFF qu'au Japon: « Nous avons une exploitation mixte, au Japon il y a des voies séparées pour les trains rapides et les trains plus lents. Et nous avons dû construire des tunnels qui ont coûté cher. Les rames automotrices ont besoin de nombreux capteurs sur les voies, aussi pour gérer les conditions météorologiques. Mais là le personnel des locs est meilleur marché et il peut aussi agir en cas de perturbation. Aujourd'hui, beaucoup de locomotives ne sont pas prévues pour les ETCS niveau 1 LS ou niveau 2. Si ces systèmes dirigent l'entrée en gare, lorsque la sortie est encore fermée, l'opération prend en tout cas 30 % de temps en plus par rapport à un freinage manuel. Ainsi par exemple le RER de Zurich ne fonctionnerait plus. Et là où il faut souvent s'arrêter, le doigté du personnel des locs restera nécessaire à l'avenir également. » Hanny espère que l'on introduise en priorité les systèmes de sécurité qui font encore défaut, par exemple contre l'ouverture des portes du faux côté, l'oubli de s'arrêter ou le passage d'un signal nain lors d'une opération de manœuvre.

LECTEURS

L'Eiger Express est «Ecocide»**Jean-Claude Cochard,
Les Avants**

Avant la pandémie qui nous frappe sévèrement, les jeunes étaient dans la rue pour exiger plus de responsabilité de la part des entreprises et des institutions, afin de lutter contre le réchauffement climatique. Dans les faits, c'est toujours l'économie de marché qui dicte sa loi et le béton coule à flot sur les pâturages les plus emblématiques de notre pays, quitte à sacrifier, sans état d'âme, la beauté du panorama

de la Jungfrau, du Mönch et de l'Eiger, si appréciée par les romantiques du XIXème siècle.

La mise en service du nouveau téléphérique, pour augmenter la capacité du Jungfrau Bahn (JB), n'a qu'un seul but. Remplir les poches des propriétaires de la seule compagnie ferroviaire suisse, qui verse un dividende à ses actionnaires. Mais cela pose également un problème d'équité, alors que celle-ci détient l'exclusivité de l'accès à la montagne mystique. Afin d'assumer la folie des grandeurs de son conseil

d'administration, JB a misé sur le marché asiatique pour faire venir les touristes par avions, vers Zurich; Genève n'étant qu'une destination secondaire pour les tours opérateurs alémaniques.

L'écobilan de cette réalisation sera désastreux. Des milliers de tonnes de CO2 seront dispersés dans l'atmosphère, par la nouvelle clientèle de la JB. Cela n'a pas été pris en considération par les autorités bernoises, qui ont délivré le permis de construire bien que la capacité du rail, entre Grindelwald et Kleine Scheidegg, a déjà été augmentée. Aussi appelé V Bahn, ce projet inclus un nouveau parking de 1000 places à Grund.

A quoi sert le dépôt d'une initiative fédérale pour la protection des glaciers, alors même que nos politiciens se font les serveurs des intérêts privés d'un tourisme de luxe, peu soucieux de la fragilité de l'écosystème alpin?

- Prise en compte du temps en cas de fin de service plus tôt que prévu: une fois que la répartition est établie, le temps du CTS ne peut être utilisé qu'avec l'accord de la personne concernée. Si quelqu'un est envoyé à la maison parce qu'il n'y a pas suffisamment de travail, la règle des 36 heures doit être appliquée. Le temps ne doit pas être déduit du compte de l'employé-e mais doit être pris en charge par l'entreprise. Actuellement, les CFF préféreraient instaurer une prise de temps anticipée, qui sera enregistrée et contrebalancée en fin d'année avec les heures qui n'ont pas pu être reprises. Car sinon les avoir en temps figureraient au budget 2021 sous forme monétaire, ce qui chargerait le résultat déjà dès le début.

- Les guichets CFF ne sont pas un modèle obsolète. La compétence de conseil à la clientèle doit être étendue et maintenue. Les CFF veulent tenir compte des besoins de la clientèle et non plus seulement des bénéfices.

- Les mesures d'hygiène dans les trains CFF sont critiquées: il n'y a pas de liquides de désinfection, pas de masques à disposition à bord. Les CFF estiment que les mesures d'hygiène actuelles sont suffisantes.

Enfin, la police des transports déplore beaucoup de départs en 2020, notamment sur site de Zurich

coûts supplémentaires causés par la pandémie peuvent être pris en considération.

Christian Eichenberger est le nouveau président de la journée de la manoeuvre et en tant que tel, il est le responsable de l'organisation de la journée du 24 avril 2021. Divers thèmes ont été discutés par la CoCentr. Vos thèmes sont également les bienvenus, il vous suffit de les annoncer à un membre de la CoCentr. Le CEO CFF Vincent Ducrot a malheureusement refusé notre invitation en tant qu'orateur.

Matériel promotionnel

Des boîtes pour les masques vont venir compléter notre offre. Etant donné que cet article est très prisé, les délais de livraison sont très longs. Nous le recevrons en Suisse au début février environ. Les boîtes devront ensuite être imprimées et seront prêtes dès le mois de mars 2021.

Les chiffres à lunettes sont aussi un article promotionnel qui est très demandé. On examine actuellement des offres et les délais de livraison ne sont pas encore connus.

PV VAUD

Joyeux Noël

PV Vaud En vous remerciant de votre fidélité à notre SEV durant cette année

particulière, le comité de la section PV Vaud vous souhaite, ainsi qu'à vos familles, de bonnes fêtes et d'ores et déjà une année 2021 pleine de surprises, de joie et surtout une bonne santé.

Nous nous réjouissons de vous retrouver dans l'une de nos activités 2021, en particulier, lors de l'assemblée des membres, le jeudi 15 avril ou lors de la journée festive «Pour oublier le Covid», le jeudi 26 août. L'ensemble du programme vous sera communiqué avec l'envoi de la carte de membre.

Sections

11.3
Pensionnés TN, veuves & cagnotte

Chères / Chers membres pensionnés et veuves vous êtes tous convoqués à notre assemblée générale du 11 mars. Notre invité sera Jordi D'Alessandro, membre de la commission jeunesse SEV. En effet, à la séance de 2020 Jordi D'Alessandro n'avait pas pu être des nôtres pour raison professionnelle. L'ordre du jour sera envoyé à chacun-e. Vous êtes aussi tous invités à notre sortie annuelle, qui aura lieu le 24 juin 2021. Des informations vous seront envoyées ultérieurement. En ce qui concerne la destination, elle sera choisie lors de notre Assemblée Générale du 11 mars.

AS

Thèmes brûlants chez Infra et Voyageurs

Bruno Käppler La branche Infrastructure s'est donné rendez-vous sur Zoom pour discuter entre autres des thèmes ci-après. Où en est DispoOP? Est-ce que ce qui a été introduit fonctionne? Une fois de plus nous sommes étonnés qu'aucune information n'ait encore été donnée au sujet des répercussions sur les profils professionnels des CCT et des RTF.

Le coronavirus, c'est le thème de l'année aussi chez nous. Quelles sont les répercussions de ce virus sur nos professions? Les instructions sont plus compliquées, demandent de faire preuve d'imagination et d'avoir des talents d'organisation. Tous les centres d'exploitation n'appliquent pas les recommandations de la même manière. On attend de la flexibilité des collaboratrices et collaborateurs, de manière accrue le personnel opératif est appelé à court terme pour le service à cause des cas positifs. Le personnel de bureau est en télétravail. Et voilà maintenant

que des mesures d'économie sont nécessaires et qu'il y aura un report des progressions salariales et une renonciation à deux jours de vacances? C'est tous les remerciements que l'on reçoit? En outre l'organisation du travail est parfois adaptée sous prétexte que les choses doivent être partout égales, toutefois ceci énerve le personnel.

Pour les élections à la CoPe le printemps prochain, nous recherchons encore des collègues motivés-e-s.

Nous avons déterminé les domaines où il faudrait intervenir et allons formuler des revendications ciblées. Nous irons ensuite voir la direction Infrastructure.

Les séances de branche sont toujours intéressantes! Si tu as envie de venir voir ce que nous faisons, n'hésite pas: annonce-toi!

Du côté de la branche Voyageurs d'AS, de nombreux thèmes ont été traités lors de la séance du 3 décembre:

RPV

Lisa et les autres

RPV Lors de la dernière séance de la commission centrale RPV, il a notamment été question des résultats de la Motivation du personnel 2020. A CFF Cargo le niveau reste bas, avec chez Cargo une participation de 70%. La motivation du personnel y a augmenté de 3 points pour atteindre 70 points. La plupart des points sont dans la zone orange, on ne peut donc pas vraiment parler d'une bonne note.

Autre sujet: Coop a décidé de miser à l'avenir sur un seul prestataire de transport ferroviaire des marchandises. Avec cette «stratégie à voie unique» CFF Cargo perd environ 30 000 wagons par année dans le trafic par wagons complets. Coop appliquera sa nouvelle stratégie dès

la mi 2021: à l'avenir les transports EWLVL qui étaient jusqu'ici effectués par CFF Cargo seront repris par la compagnie propre de la Coop, RailCare.

La LISA 2.0 est en phase de déploiement et devrait fonctionner. Swisscom supprime le réseau 2G dès 2022 et le réseau 3G en 2023. Les CFF recherchent déjà un nouvel appareil qui pourrait représenter une alternative lorsque le réseau 3G sera supprimé.

L'Office fédéral des transports (OFT) et CFF Cargo ont signé une déclaration d'intention qui règle les conditions d'obtention des subsides. Selon cette déclaration d'intention, les frais engendrés par le recul du volume de transport et les

sandro, membre de la commission jeunesse SEV. En effet, à la séance de 2020 Jordi D'Alessandro n'avait pas pu être des nôtres pour raison professionnelle.

L'ordre du jour sera envoyé à chacun-e. Vous êtes aussi tous invités à notre sortie annuelle, qui aura lieu le 24 juin 2021. Des informations vous seront envoyées ultérieurement. En ce qui concerne la destination, elle sera choisie lors de notre Assemblée Générale du 11 mars.

et a provoqué des centaines de milliers de décès.

La vie de notre PV en a aussi souffert: elle a été pratiquement réduite à néant. Les manifestations ont dû être annulées les unes après les autres car nos sections ne pouvaient pas garantir qu'aucun membre ne soit contaminé par ce satané virus. Cela nous a fait particulièrement mal - mais il n'y avait pas d'alternative, hélas.

J'espère vivement que vous avez bien passé ces temps difficiles et que vous êtes en bonne santé. Et j'espère qu'il en sera de même tout au long des mois difficiles qui sont encore devant nous. Je vous souhaite un temps de l'Avent paisible, de belles Fêtes de Noël et forme mes meilleurs vœux pour l'année nouvelle - et ... prenez soin de vous et des vôtres!

Au revoir en 2021, une année que je vous souhaite pour le moins meilleure.

manoeuvre, Burchen, PV Valais.

Gabi Emma; 1937; veuve d'Ernst, Worben, PV Biel-Bienne.

Genoud Francis; 1932; Fonct. d'exploitation, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Gillard André; 1924; mécanicien, Lausanne, PV Vaud.

Mittaz Oswald; 1931; chef de service expl, Sion, PV Valais.

Paccard Denise; 1937; veuve de Maurice, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Pierrehumbert Jean-Claude; 1167, collaborateur spécialisé Lausanne, PV Vaud.

Pillonel Cecile; 1920; Sion, PV Valais.

Pittet Roland; 1936; monteur de voies, Aigle, PV Vaud.

Richard Mariereine; 1938; Vve de Pierre, Fully, PV Valais.

Robert Jean-Paul; 1938; Peseux, VPT Neuchâtel TN.

Torche Henri; 1924; Cugy FR, PV Fribourg.

DÉCÈS

Antille Edmond; 1932; maître artisan, Vernayaz, PV Valais.

Bacher Mireille; 1938; veuve de Walter, Delémont, PV Jura.

Bersier Claude; 1942; chef de train, Genève, PV Genève.

Blanc Michel; 1927; mécanicien, Lonay, PV Vaud.

Bovel Charles; 1931; suppl. chef de gare, Ollon VD, PV Vaud.

Christeller André; 1924; Ecublens VD, PV Vaud.

Cuttelod Albert; 1925; Aigle, PV Vaud.

Duc Renaud; 1934; chef de manoeuvre, Onex, PV Genève.

Dupraz Mariette; 1938; veuve de Daniel, Prilly, PV Vaud.

Furrer René; 1950; employé de

HARCÈLEMENT SEXUEL

#Me too dans les usines Barbie



Notre nouvelle enquête dans une usine de jouets de Mattel en Chine révèle une culture d'entreprise dans laquelle les abus et le harcèlement sexuel sont monnaie courante. L'usine enquêtée compte un total de 2300 ouvriers-ères qui produisent notamment la célèbre poupée Barbie. Des propos inappropriés sur l'apparence, des remarques dégradantes, des attouchements ou encore la diffusion de photos à caractère sexuel: notre enquêteur a découvert diverses formes de harcèlement sexuel.

Ces événements se sont déroulés sous la supervision des chefs d'équipe, mais n'ont suscité aucune réaction de la part de la direction. Dans un environnement de travail où les auteurs de harcèlement ne sont menacés d'aucune conséquence, les femmes n'osent pas se défendre. Les travailleuses ont peur d'être licenciées et sont donc très réticent-e-s à témoigner. En voici un:

«Un collègue de travail me harcèle dans l'atelier. Il m'appelle chérie, s'assied à mon espace de travail et quand je me plains, il me dit que je n'ai qu'à m'asseoir sur ses genoux. Il a expliqué aux autres qu'il a fait ça pour m'exciter.

Je l'ai bloqué sur Wechat [équivalent chinois de Whatsapp] et il a menacé de me frapper si je ne le débloquais pas. Je suis effrayée. Personne ne fait rien.» Longtemps occultées, les violences sexistes et sexuelles au travail sont pourtant une réalité en Chine, où Mattel possède trois usines.

Problème structurel

L'enquête menée cette année dans une usine de Mattel en Chine a mis en lumière de graves cas de harcèlement sexuel, en plus des violations des droits du travail. Des remarques sexuelles sur le physique, des attouchements et la diffusion de photos dégradantes: notre enquêtrice a vécu tout cela en quelques semaines seulement à l'usine. Ces pratiques ont été tolérées par les supérieurs et n'ont eu aucune conséquence.

▶ Pour en savoir plus sur l'enquête et pour signer la pétition, consultez le site : solidar.ch/fr/fairtoys

Pire encore, les supérieurs eux-mêmes ont fait des remarques et des blagues relevant du harcèlement. Le problème n'est pas nouveau pour Mattel. Notre dernière enquête en 2019 avait déjà révélé ces problèmes dans une autre usine.

Quatre travailleuses sur dix concernées

Quatre travailleuses sur dix ont déclaré avoir été victimes de harcèlement sexuel. Une toute récente étude sur le harcèlement sexuel dans les usines du Sud de la Chine confirme également ce chiffre. Mattel est au courant du problème depuis 2004, mais la multinationale ne semble pas prendre au sérieux le problème du harcèlement sexuel des travailleuses.

En effet en 2004 lors d'une inspection de deux usines Mattel au Mexique, il avait été constaté que des ouvrières étaient victimes de harcèlement sexuel de la part de leurs collègues. Dans l'une des deux usines, 30 % des personnes interrogées avaient déclaré avoir été victimes d'une agression.

Mattel doit agir

Mattel avait à l'époque promis de prendre la question au sérieux. Toutefois, le rapport d'audit indépendant a quand même conclu que «les efforts actuels de l'entreprise ne sont pas efficaces et que le problème du harcèlement sur le lieu de travail - en particulier des femmes - nécessiterait des mesures supplémentaires». Le harcèlement sexuel dans les usines doit avoir des conséquences !

• Mattel doit adopter une politique de «tolérance zéro» en matière de harcèlement sexuel, enquêter sérieusement sur les cas révélés dans

ses usines et en publier les résultats.

• Mattel doit mettre en place des mécanismes de plainte fiables qui protègent et, le cas échéant, aider les femmes concernées.

• Mattel doit changer la culture d'entreprise dans laquelle le harcèlement est monnaie courante. Cela nécessite des normes claires, une au formation indépendante et un contrôle efficace sur place qui va au-delà d'une certification de complaisance.

Définition du harcèlement sexuel

Selon l'Organisation internationale du travail (OIT), le harcèlement sexuel comprend: tout comportement non désiré à connotation sexuelle, exprimé physiquement, verbalement ou non verbalement, tout autre comportement fondé sur le sexe qui porte atteinte à la dignité des femmes, qui est malvenu, inapproprié et offensant pour l'individu, un comportement qui crée un environnement de travail intimidant, hostile ou dégradant.

**EN VOL**

Ti Press- Samuel Golay

C'était au début de 2020. Un jour magnifique annonçant une année sous les meilleurs auspices. On connaît la suite. Demeure le vol des oiseaux avec en toile de fond un ciel limpide et des eaux calmes.

Un vol de liberté en quête de vastes espaces où

vivre et à découvrir.

C'est au vol des oiseaux que nous confions nos pensées, nos souhaits et nos espoirs que 2021 nous offre des occasions d'évasions. Et des ailes pour voyager aussi en des terres imaginaires.

www.tipress.ch

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Comment s'appelle le programme de modernisation du système ferroviaire ?

- a. Smartrail 4.0
- b. RailFit 2.0
- c. SmartFit

2. Combien de signatures le SEV a-t-il récolté en faveur des FVP ?

- a. Plus de 20 000
- b. Plus de 26 000
- c. Plus de 15 000

3. Le SEV va introduire la carte Reka pour ses membres. A partir de quand ?

- a. Dès le 1er avril 2021
- b. Dès le 1er mai 2021
- c. Pour ses 105 ans, en 2024

4. Dès l'an prochain, le Journal SEV sera dans vos boîtes aux lettres le ...

- a. Le mardi
- b. Le jeudi
- c. Le vendredi

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le mardi 19 janvier avec ton nom et ton adresse.

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

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

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

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

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

La solution du concours N° 18 : b/b/b/b

C'est **David Guillet**, de Concise, membre de TS Romandie, qui remporte les bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE ...

Julie Benard contrôleuse



Julie Benard devant un tram des tpg. Malgré le froid, elle aime être dehors et ne pas être enfermée.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Tenue de sécurité, rangers et ongles rouge carmin, contrôleur et motarde de compétition dans des univers masculins, cette femme à l'autorité douce déjoue toute étiquette. Par goût de la liberté et de la justice, Julie Benard ne se laisse pas enfermer, mais fait ce qui lui plaît. A commencer par la défense de ses collègues via son engagement syndical.

Il fait froid ce mercredi 3 décembre. Entre deux bus ou deux trams, parfois durant de longues minutes, Julie Benard, comme ses collègues contrôleurs, ne met pas de gants. Trop compliqué pour utiliser son smartphone qui sert à noter les trajets effectués et à contrôler les titres de transport des usager-e-s des tpg, les transports publics genevois. Julie a commencé sa journée à 6h30. Quand je la rejoins après sa pause à 11h30, elle part du dépôt du Bachet accompagnée de quatre collègues. Ils enchaînent les bus et les trams. Pas de plans établis. Être dehors lui plaît : « Je n'aime pas être enfermée », me confie-t-elle.

Maître de son constat

Presque tout le monde a son abonnement ou son billet. Parfois il faut dresser un constat ou trouver une solution. « Vous êtes trop gentille », reproche une dame à Julie qui ne verbalise pas une fille sans ticket. La remarque fait sourire Julie peu habituée à être perçue comme gentille. La maman, en règle, promet d'acheter une carte junior. « Tu es maître de ton constat et seul arbitre de la situation. J'aurai pu l'amender, mais je ne suis pas un monstre », explique-t-elle. Julie dégage une autorité bienveillante avec ce regard doux et un rire communicatif. Un peu plus tard, un cycliste leur hurle : « Boulot de merde ! ». « On n'est pas aimé, mais on le sait ! me dit-elle, blindée. Tu utilises un service, tu paies. Comme quand tu fais tes courses à la Migros. Je ne fais pas la loi. Simplement, j'aime les choses justes. »

Née il y a 42 ans à Genève, Julie a grandi avec sa sœur à Chambésy qui se situe au bout de la piste de l'aéroport : « Proche de la ville, mais à la campagne, c'était pas mal ! » Son autonomie, elle l'a gagnée avec son vélo puis son vélomoteur pour aller voir ses potes ou le centre de loisirs à Versoix. Elle se décrit comme une enfant « un peu bohème ». On retrouve peut-être cette fantaisie dans de petits détails : piercings, cheveux colorés ou ce rouge carmin qu'elle porte au bout des ongles. A l'école, très bonne élève, Julie a eu beaucoup de facilité.

Après l'école de commerce, elle travaille dans le secrétariat et la vente puis comme agente de sécurité chez Securitas.

Le fait d'être une fille ne la dissuade pas. « Y avait-il plus d'hommes que de femmes ? Je n'ai jamais trop fait gaffe à ce genre de truc. J'ai toujours grandi avec des garçons, j'ai fait du basket, du rink-hockey. On jouait tous ensemble et on ne se posait pas de question. Plus jeune, je préférais la mécanique et les lego, bien plus drôles que les barbies. »

Elle est ensuite tentée par le métier de garde-frontière. Elle passe les examens pour obtenir un CFC mais, après deux ans et demi, elle démissionne : « J'avais un chef misogyne, alors ça m'a gonflé. » Elle tombe sur une annonce des tpg qui cherchaient des contrôleurs : « J'ai postulé et ils m'ont engagée. Et cela fait 16 que je suis là ! » Elle travaille en alternance, une semaine le matin et l'autre l'après-midi jusqu'à 20h50. « Il n'y a pas d'horaire idéal, même si tout le monde préférerait le matin. La vie sociale et familiale s'en ressent quand on rentre à 21h30. On s'adapte. » Elle donne aussi des coups de main à la conduite puisqu'elle sait conduire trams et bus.

Syndicat et gros cubes

Déjà syndiquée chez transfair comme garde-frontière, Julie choisit finalement le SEV. « Avec le SEV, tout le monde est au courant et je trouvais ça cool. Petit à petit, on m'a demandé si je voulais représenter les contrôleurs dans la commission de contrôle. J'ai vu qu'on est écouté. Je me suis retrouvée déléguée puis au comité et à la caisse de pension. »

Pourquoi cet engagement syndical ? « Parce que je n'aime pas les injustices. Je me bats pour des choses justes. Et je suis un peu têtue ! » Spontanée et ouverte sont deux qualificatifs qui lui vont aussi très bien.

Elle ne reste jamais inactive : elle bricole, répare, s'occupe de sa maison et marche. Sa dernière série : The Good Doctor. Ses meilleurs concerts ? Renaud, Rammstein et Kiss. Sa grande passion, c'est la moto. « J'ai l'impression qu'il n'y a rien d'exceptionnel à ce que je fais. J'en ai envie, alors je le fais. Sans m'en vanter. Un jour on m'a proposé d'essayer le circuit. J'ai adoré et, petit à petit, je me suis rendu compte que j'avais peur sur la route. Ensuite, j'ai fait des courses, puis de la compétition : championnat de France féminin et courses de côte en Suisse. Là, c'est mixte parce que je suis la seule femme. C'est un peu l'histoire de ma vie d'être la seule femme », résume-t-elle.

CHEF DE TRAIN, SUR RAIL ET SUR PISTE !

Pigr

