

## Ueli Stückelberger

Le nouveau directeur de l'UTP évoque les défis qu'il commence à relever.

Pages 6 - 7



## Le SEV bataille aux RhB

La CCT des Chemins de fer rhétiques (RhB) a été dénoncée par le SEV à cause d'un conseil d'administration peu enclin à vouloir engager des négociations.

Page 5



## Biagino Gioli

Après 19 ans, il quitte la charge d'administrateur de la Maison du Peuple de Bellinzone.

Page 20

Les CFF ont ouvert le plus grand chantier alpin après celui du tunnel de base du Gothard

# Des infrastructures pour l'énergie du futur

Un coût estimé à 1,8 milliard de francs, 15 km de tunnels et galeries, des mégacavernes à plus de 500 mètres sous la roche. Cela fait deux ans que les CFF et Alpiq ont ouvert ce gigantesque chantier dans les Alpes valaisannes pour y aménager la centrale hydroélectrique de pompage-turbinage de Nant de Drance. Cette centrale injectera du courant dans le réseau CFF principalement aux heures de pointe.

La Confédération envisage de supprimer les centrales nucléaires et les CFF annoncent des besoins en énergie croissants. Dans ce contexte, le recours à des énergies renouvelables comme les centrales hydro-électriques de pompage-turbinage - bien que controversées - s'avère vital pour l'exploitation du réseau ferré de notre pays.



Sur le chantier de la centrale de pompage-turbinage de Nant de Drance, au pied du barrage du Vieux Emosson (VS), des mineurs slovaques ont fait sauter le 4 juillet le dernier tronçon d'une des nombreuses galeries de ce gigantesque chantier alpin.

Pages 10 - 11 - 12

## L'ÉPOPÉE DES PIONNIERS DE L'HYDROÉLECTRICITÉ

Rencontre avec Denis Lugon-Moulin, le fondateur du Musée CFF de Châtelard (Valais) consacré à l'histoire de l'électricité ferroviaire.

A l'heure où le chantier de la centrale de pompage-turbinage de Nant de Drance bat son plein à deux pas de ce musée, il est intéressant de redécouvrir l'épopée des pionniers de l'électrification des chemins de fer.

Page 15

## Rapport inquiétant du Bureau international du travail (BIT)

# L'intolérance envers les travailleurs est en augmentation

Dans son nouveau rapport global sur l'égalité au travail, le BIT relève qu'en dépit des progrès continus de la législation antidiscriminatoire, la crise économique et sociale mondiale a accru les risques de discrimination à

l'encontre de certaines catégories de travailleurs, comme la main-d'œuvre immigrée, les femmes, les victimes d'un handicap, les malades atteints du sida, voire aussi pour des motifs religieux.

Page 16

## ÉDITO

### « LA RÉFLEXION VAUT MIEUX QUE LES MENACES »

« Une menace de suppressions de personnel et de prestations plane sur CFF Cargo », annoncent les CFF dans les médias. Nicolas Perrin, chef de CFF Cargo, a lancé un signal douteux. Bien sûr que le cours de l'euro, le prix des sillons, les problèmes économiques des gros clients et la concurrence de la route compliquent la vie de CFF Cargo. Mais déstabiliser les collaborateurs de Cargo, déjà marqués par des réorganisations innombrables et souvent infructueuses, est une erreur ! Il vaudrait mieux faire référence à d'autres points importants, par exemple la volonté du peuple de transférer le trafic de la route au rail qui doit être respectée. CFF Cargo doit montrer qu'en tant que prestataire, elle n'est pas en mesure de réaliser le transfert du trafic sans engendrer de déficit. Il faut que des contributions ciblées soient versées pour obtenir un trafic marchandises ferroviaire fonctionnant de manière sûre et efficace, mais aussi une mobilité écologique des marchandises, un trafic routier qui fonctionne et le maintien des places de travail. Tous les cadres et les collaborateurs de CFF Cargo doivent engager leur énorme savoir-faire, afin que le trafic marchandises ferroviaire puisse continuer à se développer. Il est possible de reconstruire l'avenir de CFF Cargo si le public et les autorités politiques lui accordent leur soutien (voir article page 2).

Philipp Hadorn,  
chef du team SEV Cargo

EN VITESSE

TGV LYRIA :  
CONTRÔLEURS CFF  
JUSQU'À PARIS

■ Dès le 3 juillet, les clients des relations TGV Lyria entre Paris et Genève, Lausanne et Berne sont accompagnés durant tout le parcours par un contrôleur CFF et par un contrôleur SNCF. Cette mesure permettra d'améliorer encore la qualité des services à bord des TGV Suisse-Paris, indiquent les CFF dans un communiqué. Durant le trajet, chaque contrôleur reste responsable des tâches de sécurité sur son propre réseau. En revanche, le service commercial est accompli durant tout le temps du parcours par les deux contrôleurs maîtrisant le français, l'allemand et l'anglais. Quelque 62 agents commerciaux des trains en trafic international sont affectés à ces nouvelles tâches, parmi lesquels 46 ont été engagés spécialement à cet effet. Ils ont suivi une formation classique d'agent de train, complétée par des modules spéciaux pour le trafic international. Rattachés aux dépôts de Lausanne et de Genève, ils seront présents dans toutes les relations entre Paris et Genève, Lausanne et Berne, en alternance avec leurs prestations dans les relations nationales suisses. Dès le 11 décembre 2011, 41 agents supplémentaires du dépôt de Zurich assureront également ces services sur les lignes TGV Lyria entre Paris, Bâle et Zurich. Le service d'accompagnement sur tout le trajet vient compléter la large gamme de prestations offertes à bord des TGV Lyria, notamment le service LyriaPremière, avec restauration à la place en première classe.

DANIELA LEHMANN  
AU COMITÉ DE  
L'INITIATIVE DES  
ALPES

■ Le 14 mai 2011, l'assemblée des membres de l'Initiative des Alpes a élu deux nouvelles personnes au comité : il s'agit de Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports du SEV et Jon Pult, membre du Parlement cantonal des Grisons et président du PS des Grisons.

Un déficit de 80 millions plane sur CFF Cargo – cela laisse à présager d'un démantèlement dans le trafic par wagons complets

# Le réseau cargo en danger

CFF Cargo compte avec un assainissement de 80 millions pour pouvoir boucler dans les chiffres noirs en 2013 et prévient que le trafic par wagons complets ne pourra être maintenu dans toute la Suisse que si des contributions financières sont apportées.

L'année dernière, les CFF se sont donné comme objectif de sortir le trafic par wagons complets des chiffres rouges jusqu'en 2013. Ils comptaient avec un assainissement de 20 millions de francs pour cela. Mais une nouvelle analyse de la situation a montré que l'assainissement nécessaire est en réalité de 80 millions de francs, comme on l'apprend à la lecture du *Tages Anzeiger* du 6 juillet dernier. Le chef de CFF Cargo Nicolas Perrin a cité dans cet article trois raisons qui ont fait empirer la situation ces 12 derniers mois. D'abord la chute de l'euro a causé une diminution des recettes puisque celles-ci, même dans le trafic intérieur, sont réalisées à 20% dans cette monnaie alors que les coûts sont au contraire en francs. Deuxièmement les affaires ont stagné entre autres parce que la grande scierie de Domat/Ems GR et la fabrique de papier de Biberist SO on dû fermer et que CFF Cargo a ainsi perdu

deux grands clients. Enfin, le prix des sillons a augmenté de 10 millions de francs pour un chiffre d'affaires de 600 millions dans le trafic par wagons complets, ce qui représente une augmentation des prix de 2% pour la clientèle. Selon Nicolas Perrin, « nous devons refacturer la hausse des prix des sillons et de l'énergie à nos clients, mais cela nous rendra bien sûr moins concurrentiels. Tout le monde devra contribuer à l'infrastructure ferroviaire à l'avenir ».

Mesures d'assainissement

D'ici à la fin de l'année, CFF Cargo devra présenter des solutions pour amener le trafic par wagons complets dans les chiffres noirs jusqu'en 2013. Nicolas Perrin pense augmenter l'efficacité dans les domaines du matériel roulant, de l'administration et de l'informatique. Il n'exclut pas la possibilité de supprimer encore des postes, en plus des 157 places de travail que CFF Cargo veut supprimer d'ici à 2012, ce qui a été annoncé l'année passée avec l'externalisation des affaires internationales.

La Confédération doit payer

Nicolas Perrin attend en outre de la Confédération qu'en tant que propriétaire, elle précise l'offre que CFF Cargo doit proposer aux milieux économiques pour le transport des marchandises, et qu'elle donne sa contribution financière pour cette of-



CFF Cargo : encore des suppressions de postes de travail ?

fre puisque celle-ci ne peut pas être rentable. La main publique doit elle aussi soutenir le trafic par wagons complets, comme le trafic régional, car c'est elle qui passe les commandes. Si la Confédération n'est pas prête à accorder sa contribution, CFF Cargo devra alors limiter radicalement son offre. Cela signifie qu'elle devra se retirer du marché pour le transport des marchandises de petite quantité et se concentrer sur les gros clients, déclare Nicolas Perrin au *Tages Anzeiger*. On peut lire dans cet article que cela aura bien sûr des répercussions sur le personnel. Mais Nicolas Perrin ne peut pas s'imaginer un total retrait du trafic par wagons complets car CFF Cargo et ses clients ont réalisé de grands investissements.

Fi/mv

## TROIS QUESTIONS À PHILIPP HADORN

Contact.sev: Qu'a dit CFF Cargo au SEV concernant les projets d'économie dans le trafic par wagons complets ?

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et chef du team Cargo : Au début juillet 2011, la direction de CFF Cargo nous a informés sur les activités commerciales et les problèmes de coûts et de prix. Elle nous a montré qu'elle était en train de sonder des possibilités pour réduire les coûts et qu'elle pourrait nous présenter des mesures concrètes à la fin de l'été. Ensuite, le SEV décidera s'il est nécessaire de lancer une procédure de consultation.

Y a-t-il vraiment un potentiel d'augmentation de l'efficacité à CFF Cargo ?

Fondamentalement, il y a dans chaque organisation et dans chaque entreprise un potentiel d'augmentation de l'efficacité et de la productivité, puisque les bases internes et externes changent constamment. Mais chez CFF Cargo, les réorganisations se succèdent sans arrêt, du moins pour ce qui concerne le personnel. Je pense qu'à ce niveau nous avons atteint un seuil criti-

que, au-dessous duquel il sera très douloureux et très difficile d'aller.

Le chef de Cargo Nicolas Perrin n'exclut pas d'autres suppressions de postes. Que dis-tu à ce sujet ?

Cette déclaration est un peu précipitée, complètement fautive du point de vue de la politique du personnel et psychologiquement contre-productive. Ce dont CFF Cargo a vraiment besoin, ce sont des conditions cadre bien définies qui permettent à l'entreprise de respecter le mandat exigé par les citoyens et citoyennes de notre pays. Dans ce contexte, je ne vois pas de marge pour faire de nouvelles coupes dans les effectifs, si ce n'est pour des mesures très ponctuelles, élaborées dans le cadre d'une procédure de consultation, et qui tiennent compte de nombreux paramètres tels que durée de ces mesures ponctuelles et la fluctuation du personnel.



Questions : Fi

## INFO

### Mesures d'assainissement prévues

Le chef de CFF Cargo, Nicolas Perrin, cite les points suivants dans le *Courrier CFF* N° 13/2011 du 6 juillet dernier :

- Simplifier les processus et standardiser l'offre comme prévu;
- Répercuter les coûts des prestations de transport selon le principe de causalité et refacturer l'augmentation du

prix des sillons et de l'énergie à la clientèle;

- Examiner la grille de desserte et clarifier les prestations que la Confédération souhaite commander;
- Réduire les coûts du matériel roulant en gagnant en efficacité et intensifier les améliorations des processus dans l'entretien.

Fi

Echos de ToCo

## Trop de dossiers incomplets

Un problème récurrent subsiste : trop de collaboratrices et collaborateurs des CFF n'arrivent pas à obtenir les documents qui leur permettent de comprendre la classification qui leur a été attribuée.

Normalement, la semaine passée aurait dû être la dernière semaine pour renvoyer aux CFF son accord avec la nouvelle classification. Grâce au SEV, le délai a pu être prolongé jusqu'à la mi-septembre. Cela laisse encore du temps soit pour signer la lettre d'accord, soit pour déposer une requête dûment motivée pour faire part de son désaccord avec la classification décidée par les CFF.

Depuis l'envoi du courrier

des CFF, de nombreux membres de notre syndicat ont eu un entretien avec nos secrétaires syndicaux ou ont demandé des explications par téléphone. D'emblée, un problème est apparu : de nombreux chefs sont surchargés, ils ne sont pas en mesure de fournir tous les documents requis ; généralement il manque la description du poste. Cela déstabilise non seulement nos membres, mais également leurs supérieurs hiérarchiques.

### Ne pas se laisser intimider

Même s'il s'agit de cas isolés, les menaces de licenciement lancées par des supérieurs à l'adresse d'employés qui n'auraient pas signé la lettre d'accord sont inadmissibles. Ces menaces sont totalement infondées. Les CFF n'ont en au-

cun cas envisagé un tel scénario. Tandis que chez CFF Cargo, un changement de poste est une mesure qui ne peut être mise sur le tapis qu'en un deuxième temps. « Celles et ceux qui subissent de telles pressions doivent absolument nous les signaler ; nous prendrons immédiatement contact avec les CFF – naturellement sans que l'employé en fasse les frais ! », souligne la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger.

### Utiliser les prolongations

Si le délai pour donner sa réponse aux CFF a été prolongé, c'est aussi pour permettre de rassembler les documents et de les vérifier. Sans oublier ce que le SEV recommande depuis le début de la procédure : ne signer que lorsque tout est clair et correct.

pmo/AC

Politique monétaire

## Pourquoi le franc est-il surévalué mais pas la couronne norvégienne ?

L'explication standard officielle de l'actuelle force du franc est que les investisseurs internationaux considéreraient que le franc est une valeur refuge, alors que les autres monnaies – euro et dollar – seraient peu sûres à leurs yeux. Mais ils auraient alors de bonnes raisons d'acheter des couronnes norvégiennes (NOK). Contrairement à la Suisse, la Norvège offre, en plus de sa monnaie propre, les avantages de stabilité d'un secteur bancaire relativement peu important et un Etat jouissant clairement d'une fortune nette. Mais, et c'est remarquable, la NOK ne s'est appréciée qu'en 2008 face à l'euro, pour retrouver ensuite le niveau de sa moyenne historique.

### Le rôle des grandes banques

Il existe manifestement des facteurs spécifiquement suisses qui jouent un rôle dans la très forte appréciation du franc. A cet égard, une étude de la Banque Nomura est intéressante. Elle montre que le franc est avant tout surévalué aux heures européennes de négociations en bourse, alors qu'en dehors de ces heures, il est plus faible. Avant la crise, c'était l'inverse concernant le cours franc-dollar, ainsi que l'indique une étude de la Banque nationale suisse. Pendant les heures locales de négociations, le franc perdait de sa valeur et en dehors, il en gagnait. On l'explique, entre autres, par le fait que les investisseurs ont un certain intérêt à se diversifier d'un point de vue international. Ils veulent plutôt acheter des monnaies étrangères que la leur propre. La Banque Nomura y voit l'explication de la récente évolution des bilans des banques suisses, notamment des grandes banques. Ceux-ci se sont contractés. Mais la part de

francs y a nettement augmenté. Que le franc ait acquis plus de poids dans les bilans n'est pas unique-

ment imputable à son appréciation, mais, selon la Banque Nomura, pour la moitié environ au comportement des banques elles-mêmes, car elles ont vendu plus de placements en monnaie étrangère. Une part de la force du franc est « faite maison » ou causée par les banques.

Une autre explication est que le franc a été longtemps une « funding currency », c'est-à-dire une monnaie dans laquelle les investisseurs s'endettent pour placer de l'argent dans une autre monnaie. Une monnaie se prête à ce rôle lorsqu'elle est grevée de faibles taux d'intérêt et est stable. Si des investissements dans une monnaie étrangère risquent de se solder par des pertes, les investisseurs vendent leurs actifs et compensent les crédits reçus en francs. L'effet en est qu'en temps de crise, les monnaies d'endettement s'apprécient tendanciellement. Ce qui devrait être un facteur important de l'appréciation du franc.

Ces derniers temps, le franc a manifestement perdu de l'importance en tant que monnaie d'endettement. Selon une analyse de Bloomberg, les interventions de la Banque nationale y ont contribué. Mais que la volatilité du franc ait fortement augmenté est également important ; selon FT du 4 juillet, la livre a gagné en attractivité en tant que monnaie d'endettement.



Daniel Lampart.

### PHOTO DE LA SEMAINE : TRACTS POUR LA LIBERTÉ D'EXPRESSION



La semaine passée, Lausanne a accueilli la Gymnaestrada, un grand événement qui a réuni 20 000 gymnastes venus des cinq continents. Jeudi 14 juillet, des membres du comité de soutien au délégué syndical Aissam Echchorfi ont distribué des tracts en français et en anglais devant la patinoire de Malley. Le but de cette action étant

d'informer les participants à la Gymnaestrada que les Transports publics de la région lausannoise (tl) ne respectaient pas la liberté d'expression syndicale en menaçant leur conducteur de bus Aissam Echchorfi de licenciement s'il ne mettait pas fin à ses sms et mails à contenu syndical à l'adresse de ses collègues de travail.

AC

Daniel Lampart/fq

## Epée de Damoclès, modèle suisse 2011

Franc « fort ». Deux façons d'aborder la question. Celle du Café du Commerce, « y en a point comme nous, tous les autres sont des ploucs ». Sans intérêt. Et la deuxième: « Jusqu'où cela peut-il nous mener et quelles possibilités d'agir avons-nous ? » Celle-là, tout bien pesé, ouvre des horizons inquiétants.

Un fait souvent négligé: le franc ne se renforce pas seulement à l'égard de l'euro, mais au moins autant face au dollar. Par conséquent, les effets négatifs sur notre économie sont d'autant plus sensibles: c'est pratiquement la totalité de nos échanges qui sont touchés et non pas seulement ceux avec l'Europe. Mais curieusement, les moqueries de nos donneurs de leçons ne s'adressent qu'à la seule Union européenne (UE). Les Etats-Unis, dont le taux d'endettement est pire, sont épargnés. Pour la droite helvétique, l'héritage Bush, avec ses baisses massives d'impôts pour les riches et autres dépenses militaires qui ridiculisent le dogme du frein à l'endettement, est encore trop proche pour qu'elle ose se moquer ouvertement des Américains.



Il faut dire que l'affaiblissement du dollar a

un avantage par rapport à celui de l'euro. Tous nos achats de produits pétroliers s'effectuant (encore) en dollars, la baisse des prix de ces produits est réelle pour tous ceux qui les consomment. Par contre les produits européens eux ne baissent pas. Mais ce n'est pas la faute de l'UE! Les intérêts financiers des importateurs et autres intermédiaires l'emportent largement sur l'intérêt général. Pour la droite économique, le bénéfice est double: l'inflation est pratiquement nulle, la baisse des produits pétroliers payés en dollars compense les hausses dues à l'appétit des importateurs payant en euros. Elle compense aussi les hausses internes des loyers et des caisses-maladie. Donc pas de compensation du renchérissement pour le petit peuple. Le pied!

Comment lutter contre le franc fort? Il y a une année encore, la Banque nationale avait fait de cette lutte sa priorité absolue. Maintenant, elle a baissé pavillon devant les spéculateurs. Encouragée par la droite économique, elle attend, bien décidée à ne rien faire. Pour ces milieux, la situation est idéale: en plus de la compensation « effacée » du renchérissement comme on l'a vu, baisses de salaires ou augmentation de la durée du travail dans les industries d'exportation, du tourisme et des chemins de fer (transit).

Il ne manque plus qu'un appel solennel d'Economie Suisse à la solidarité de tous les autres salariés et des rentiers du pays afin qu'ils partagent les sacrifices de leurs collègues précités. Un exemple, parmi d'autres, celui de l'entreprise Lonza. Elle a décidé d'augmenter la durée du travail des salariés « pour pouvoir continuer d'exporter ». Une semaine plus tard, elle achète pour 1,2 milliard de francs une usine aux Etats-Unis. Les actionnaires applaudissent, les salariés hauts-valaisans trinquent et tremblent pour leur emploi.

Un franc fort est-il plus utile qu'un franc faible? Pour répondre au mieux, question complémentaire. Que se passerait-il si le différentiel avec l'euro et le dollar se maintenait durant plusieurs années et s'accroissait encore, de 20% par exemple, comparativement à aujourd'hui? L'hypothèse est plausible, voire probable. Sur la lancée actuelle, à coup sûr, ce serait une catastrophe pour les salariés et les rentiers du pays. Une catastrophe pas tellement différente de celle que subissent les Grecs (à part, momentanément, des vacances bon marché à l'étranger...). Pour casser la spéculation contre le franc, une solution existe pour un pays qui se dit souverain: imposer un intérêt négatif sur les placements en francs suisses effectués depuis l'étranger. Elle a déjà prouvé son efficacité dans le passé. Qu'est-ce que la Banque nationale et le Conseil fédéral attendent? Que le peuple se demande sérieusement à quoi et qui ils servent?

Michel Béguelin

## La convention LGV avec les CFF a été approuvée par le Conseil fédéral

Le Conseil fédéral a approuvé deux conventions passées avec les CFF. Elles visent l'augmentation des performances à Winterthur et l'aménagement de la station de croisement d'Au. Le raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV) est financé par le fonds FTP.

Ces deux conventions constituent le neuvième paquet d'accords de financement relatifs au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à haute performance (raccordement LGV).

### Augmentation des prestations à Winterthur

La gare de marchandises de Winterthur sera transformée et ses voies seront prolongées dans le cadre du raccordement LGV Zurich-Aéroport-Winterthur; ces

voies pourront alors servir de voies de dépassement et de formation des trains marchandises. Simultanément, les signaux entre Winterthur et Tössmühle seront déplacés afin de permettre le passage d'un train toutes les deux minutes. Les coûts de ces travaux se chiffrent à 29,7 millions de francs (prix d'octobre 2003) et seront imputés au crédit de raccordement aux LGV. La mise en service est prévue pour décembre 2012.

### Station de croisement d'Au

Dans le cadre du raccordement LGV Sargans-St-Margrethen, il est prévu d'aménager la station de croisement d'Au de sorte que le Rheintalexpress puisse croiser le train régional. Une voie de croisement d'une longueur de 170 m sera posée à côté de la voie préexistante. Les coûts sont estimés à 9,9 millions de francs et les travaux devraient également être achevés en décembre 2012.

com.

## EN VITESSE

### GARE DE NYON

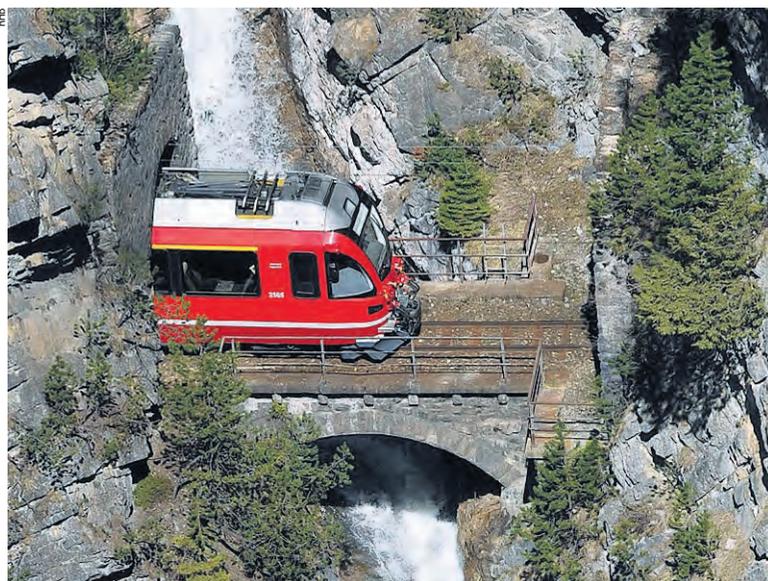
■ Les CFF veulent moderniser la gare de Nyon. Un projet incluant le bâtiment voyageurs et le bâtiment de service de la gare est mis à l'enquête. Il prévoit la transformation de la surface commerciale et des WC publics ainsi qu'un rafraîchissement des façades. Les travaux devraient débuter en octobre 2011, pour une durée de six mois. Leur coût pour les CFF est de l'ordre de 750 000 francs. Un projet de réaménagement du secteur de la halle aux marchandises est en outre actuellement à l'étude, en collaboration avec la ville de Nyon.

Chemins de fer rhétiques (RhB)

# Les syndicats dénoncent la CCT

Le conseil d'administration des RhB ne se montre pas pressé à négocier une nouvelle convention collective de travail. Les délégués syndicaux ont décidé de la dénoncer dans le but d'obliger la direction à s'asseoir à la table des négociations.

Le SEV avait déjà annoncé la couleur par écrit en décembre dernier. Notre syndicat demandait à la direction de négocier certains points de la CCT, plus particulièrement le système salarial. Le SEV reproche à ce système d'être trop complexe et donc difficilement applicable. Et notre syndicat soupçonne l'entreprise de tirer parti de ce système nébuleux pour faire des économies sur le dos des salariés. Par ailleurs, le SEV demandait également de revoir le système d'évaluation du personnel, jugé trop bu-



Plus de 60 % du personnel des Chemins de fer rhétiques est affilié au syndicat.

reaucraticque, et de revoir aussi les articles relatifs à la durée du temps de travail. Le SEV avait fait savoir à l'entreprise qu'il ne tenait pas nécessairement à passer par la case «résiliation de la CCT». Un accord de principe de la part de la direction pour entrer en matière sur les points men-

tionnés ci-dessus lui suffisait, accord bien entendu accompagné d'un calendrier de négociations.

## Coup de frein du conseil d'administration

Dans un premier temps, la direction des RhB avait fait savoir qu'elle était d'accord

de trouver une solution aux points soulevés par le SEV. Lors d'une séance qui a eu lieu le 3 mai, la direction avait confirmé son accord d'entrer en matière. Mais le 29 juin, les syndicats SEV et Transfair ont été informés que le conseil d'administration des RhB avait décidé de renvoyer les négocia-

tions au plus tôt au mois de septembre.

## Tous d'accord pour dénoncer la CCT

Suite à cet énième renvoi, le SEV a convoqué la Conférence CCT. Le président du syndicat Giorgio Tuti était présent, soulignant ainsi

l'importance de cette assemblée syndicale. A l'unanimité, les délégués ont décidé de dénoncer la convention collective de travail. Les employés des RhB ne comprennent pas pourquoi les dirigeants de l'entreprise temporisent pour entrer en négociations. Des problèmes concrets empoisonnent le climat de travail et l'entreprise serait la première bénéficiaire si des solutions venaient à être trouvées.

## Négociations ou épreuve de force

La balle est maintenant dans le camp du conseil d'administration. Il doit décider s'il veut que les partenaires sociaux entament des négociations ou s'il laisse le champ libre aux syndicats pour qu'ils tentent une épreuve de force. 60% des employés des RhB sont syndiqués. Le déclenchement d'un conflit social aurait certainement de fortes répercussions sur la marche de l'entreprise.

PP/AC

## INTERVIEW

### « Nous voulons que les RhB s'assoient à la table des négociations »

Peter Peyer est secrétaire syndical SEV. C'est lui qui coache les sections SEV des Chemins de fer rhétiques.

#### contact.sev: Pourquoi avoir dénoncé la CCT ?

Peter Peyer: Il y a sept mois, le SEV avait déjà demandé l'ouverture de négociations. Les coups de frein donnés par le conseil d'administration sont contraires à un partenariat social digne de ce nom. Nos membres ne veulent plus subir jusqu'en décembre 2012 les points critiques qui sont apparus dans l'application de cette CCT. Maintenant c'est au conseil d'administration d'éviter le vide contractuel. Ce n'est pas notre objectif de chercher un conflit, mais c'est une éventualité dont nous devons tenir compte.

#### A quoi vous attendez-vous maintenant ?

Que la direction des RhB reçoive le mandat de négocier avec nous et que la reconnaissance du travail effectué par le personnel ne soit pas seulement exprimée par des mots durant l'assemblée des actionnaires, mais qu'elle se fasse de manière concrète en commençant par chercher à résoudre les problèmes concrets. Nous voulons que les RhB s'assoient à la table des négociations.

#### Et s'ils sont d'accord de négocier ?

Je le répète, nous ne voulions pas en un premier temps dénoncer la CCT, nous avons demandé des négociations pour trouver des solutions à des problèmes très concrets liés au système salarial, au temps de travail et à l'évaluation du personnel. Ce serait donc une res-



Peter Peyer: « Nous avons demandé des négociations pour trouver des solutions à des problèmes très concrets liés au système salarial, au temps de travail et à l'évaluation du personnel. »

ponsabilité du conseil d'administration si nous devons nous trouver dans une situation de vide contractuel.

## Projet immobilier CFF à Genève

# La Praille bouge

Le projet de nouveau quartier à La Praille est entré dans une phase concrète. Outre la construction de 550 à 600 logements, le projet prévoit des bâtiments d'activités (bureaux et commerces) dans le secteur Pont-Rouge. Cette zone contiguë à la gare de triage et au carrefour de l'Etoile est située directement aux abords de la future gare CEVA de Lancy-Pont-Rouge.

Les CFF ont lancé le 1<sup>er</sup> avril un concours d'architecture pour le secteur Pont-Rouge, qui comprendra cinq bâtiments. Le lauréat sera désigné en janvier 2012 par un jury composé d'architectes indépendants ainsi que de représentants des CFF et des autorités locales. Les CFF prévoient un début des travaux pour le printemps 2014 et une inauguration des pre-

miers bâtiments pour fin 2016 au plus tôt. L'objectif est de disposer d'un aménagement de qualité au moment de l'ouverture de la future gare CEVA. L'investissement global dans le secteur Pont-Rouge s'élève à 450 millions de francs, en partie pris en charge par les CFF. La construction des logements est prévue dans un deuxième temps, en raison de l'utilisation provisoire des terrains pour les installations du chantier CEVA.

Le travail de planification a été réalisé en étroite collaboration avec l'Etat de Genève dans le cadre de la SOVALP (Société de valorisation de la Praille). Cette coordination se poursuit et l'Etat de Genève est associé au projet en tant que maître d'ouvrage des espaces publics adjacents.



» Les transports publics ne sont pas un secteur économique comme n'importe quel autre. «

Ueli Stückelberger, directeur UTP/RMS

Ueli Stückelberger s'exprime sur l'état de santé des transports publics en Suisse

# « Les transports publics doivent rester attractifs »

Depuis mars de cette année, Ueli Stückelberger est directeur de l'Union des transports publics et des Remontées mécaniques suisses. Le juriste et expert en transport a eu dès le début un job très exigeant, il a de bonnes idées pour combler l'écart entre les représentants des employeurs et les défenseurs des transports publics.

**contact.sev: Ueli Stückelberger, d'abord une question d'ordre général: comment vous positionnez-vous aujourd'hui avec l'UTP et les RMS? Vous voyez-vous plutôt comme une organisation politique ou une association patronale?**

Je considère que l'UTP doit en premier lieu représenter les intérêts de ses membres. Beau-

coup de tâches ne sont pas politiques: prestations, service aux membres. D'autres sont un peu plus politiques: réunir des voix pour la cause des

touristes aussi en été. Beaucoup d'entreprises font une bonne partie de leur chiffre d'affaire en été, par exemple au Tessin, d'autres plutôt en

» Il y a encore un grand potentiel d'amélioration dans le réseau des transports publics pour la connexion avec les remontées mécaniques. «

transports publics. Les transports publics ne se portent bien que si les entreprises mais aussi le personnel et la clientèle se portent bien. Les transports publics ne sont pas un secteur économique comme n'importe quel autre. La satisfaction de la clientèle est extrêmement importante, d'autant plus lorsqu'il y a des votations sur les transports publics. Un climat de confiance doit être établi.

Plusieurs entreprises de remontées mécaniques qui sont affiliées aux Remontées mécaniques suisses ont fait les gros titres ces dernières semaines car elles se battent contre les déficits. Simultanément, on constate que la concurrence est de plus en plus rude pour le tourisme d'été, il y a même des remontées mécaniques qui arrêtent leurs installations en hiver. Est-ce qu'il faut voir un changement de mode, la mort de la Suisse en tant que « nation du ski » ?

Je crois qu'il est exagéré de parler de changement de mode, mais il y a une diversification des intérêts. Économiquement, il est extrêmement positif que les Alpes attirent les

ne sont en fait pas normaux? Récemment il a été de notoriété publique qu'un collaborateur d'une remontée mécanique avait dû travailler 31 heures d'affilée ou que des personnes payées à la journée devaient réaliser des tours de 16 heures.

Nous nous efforçons de procéder à des clarifications avec la branche: quelles sont les pratiques, en particulier en regard de la Loi sur la durée du travail? Il y a là certainement des choses à améliorer et cela n'a jamais été un thème auparavant à l'Office fédéral des transports, qui est l'autorité de contrôle. Il y a plein d'entreprises différentes, certaines sont dirigées de manière très professionnelle mais d'autres sont plus comme des « passe-temps ». Parfois, le problème est simplement que l'on ne se rend pas compte de ce que l'on fait. Les salaires sont effectivement parfois très bas. Ils sont comparables à la branche de la restauration où la situation n'est pas meilleure. Mais

» Les salaires sont effectivement parfois très bas. Ils sont comparables à la branche de la restauration où la situation n'est pas meilleure. «

beaucoup d'entreprises dans cette branche ont tout simplement de la peine à boucler les fins de mois. Bien sûr, ce genre de nouvelles ne me fait pas plaisir. Si une entreprise de remontées mécaniques ferme un ski-lift, elle diminue les coûts mais aussi les places de

travail. Mais il faut le souligner encore une fois: les bas salaires sont la preuve que certaines entreprises ont atteint leurs limites économiquement parlant. C'est pourquoi je ne sais pas si des salaires minimaux plus hauts sont la solution du problème.

Laissons un instant de côté le domaine des remontées mécaniques et occupons-nous des autres domaines. Vous avez vite été dans le bain en tant que directeur de l'UTP avec des thèmes comme l'augmentation des tarifs, l'obligation d'avoir un billet, etc. Quelle est en fait votre marge de manœuvre? Etes-vous un simple exécutant pour le compte des entreprises de transports publics, en particulier les grandes entreprises, comme les CFF?

Non, je ne suis pas un exécutant. Dans la décision concernant les tarifs, j'ai pu user de mon influence. Mon objectif est d'éviter une votation en trouvant un consensus. Mon rôle est important également

en ce qui concerne la forme. Concernant le billet obligatoire, je reconnais que je suis le principal coupable. Je veux que tous les clients soient traités de la même manière, qu'ils voyagent sans billet sur des longues distances ou en trafic régional. Mais il est naturel-

## BIO

Ueli Stückelberger est né en 1969 à Berne. Après sa formation de juriste, il a d'abord travaillé quatre ans auprès du canton de Berne, et ensuite dix ans et demi à l'Office fédéral des transports. Depuis mars 2011, il est directeur de l'Union des transports publics (UTP) et des Remontées mécaniques suisses (RMS). Durant douze ans, il a siégé au Conseil municipal bernois en tant que représentant du Parti des verts. Il collabore activement à l'Association transports et environnement (ATE) et au WWF. Ueli Stückelberger est marié et père de trois enfants, il vit à Berne. Il ne possède pas de voiture et utilise pratiquement tous les jours son vélo ou les transports publics. Durant ses loisirs, il fait volontiers de la marche à pied.

# INTERVIEW



Ueli Stückelberger dans les jardins de l'immeuble de l'UTP et des RMS – une oasis de verdure dans la ville de Berne.

lement important d'être parfois plus coulant : celui qui se trouve dans le train sans billet car il ne savait pas comment s'en procurer un ne doit pas être traité de la même manière que celui qui resquille en espérant ne pas se faire attraper.

**L'UTP doit avoir un effet réunificateur parmi les innombrables entreprises de transports publics en Suisse. Mais ces derniers temps on observe plutôt une tendance de dispersion, une persistance à protéger ses intérêts personnels. Est-ce qu'il n'y a pas un danger que la qualité de l'ensemble du système en souffre ?**

Je suis très étonné de voir que l'on collabore de manière très

ouverte dans les organes de l'UTP. Il y règne un climat très sain et constructif, on y parle par exemple de la question des répercussions d'une hausse du prix des sillons pour les entreprises. Mais des fois nous ne savons vraiment pas ce que font les autres entreprises de transports publics.

**Comment vous positionnez-vous personnellement face à la tendance d'annuler la validité de l'AG sur les bateaux ?**

Je m'engage fermement pour que les entreprises ne quittent pas le cercle tarifaire de l'AG. C'est pourquoi je veux que dans la Commission des transports touristiques de l'UTP, deux représentants des RMS

siègent également. Tout le monde sera gagnant : une bonne collaboration donnera un bon résultat. Mais il ne faut pas oublier que pour une entreprise de remontées mécaniques, les problèmes financiers peuvent plus facilement mener à une catastrophe que dans une entreprise de transport d'agglomération qui est importante pour la population pendulaire et que l'on ne laissera donc pas tomber si facilement.

**Pourriez-vous nous faire part de vos pronostics : où en serons-nous dans trois ans, ou dans cinq ans, avec l'édifice des transports publics en Suisse ? Qu'espérez-vous ?**

J'espère que les transports publics d'aujourd'hui, qui sont de bonne qualité, deviendront encore plus attrayants et développés, aussi dans dix ans. J'espère que le système sera en

**“ Je m'engage fermement pour que les entreprises ne quittent pas le cercle tarifaire de l'AG. C'est pourquoi je veux que dans la Commission des transports touristiques de l'UTP, deux représentants des RMS siègent également. ”**

mesure de trouver des gens qui auront de l'intérêt et du plaisir à travailler dans ce domaine. Mais ce système devra devenir plus cher à cause de l'augmentation du prix des sillons s'il veut garder la même offre et

ne pas devoir baisser sa qualité. J'espère qu'il se passera la même chose pour la route, afin que nous n'assistions pas à un retour du transfert du trafic. Mon objectif est d'obtenir

de la clientèle qu'elle soit prête à payer encore plus qu'aujourd'hui pour un réseau encore plus développé. Nous ne pourrions pas y échapper.

Les réponses à la consultation sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

# Oustrail porte l'addition à 8 milliards

Le dossier paru dans le dernier *contact.sev* a été consacré à la présentation du FAIF et à la prise de position du SEV.

Sur ces deux pages 8 et 9, nous présentons un condensé des réponses à cette consultation, avec notamment les prises de position de deux lobbies ferroviaires romands Oustrail et Citrap.

L'avenir du rail est une affaire de gros sous. Quelque 20 milliards de francs doivent être investis dans le développement de l'offre ferroviaire

d'ici à 2040. Cette échéance est cependant trop lointaine pour susciter les passions. L'attention se focalise sur l'étape 2017-2025 pour laquelle la cheffe du Département des transports Doris Leuthard propose des investissements de quelque 3,5 milliards de francs. « C'est largement insuffisant », affirme l'association Oustrail. Le lobby ferroviaire de Suisse occidentale a fait ses comptes : il faudrait 8 milliards pour cette première étape. Il a dévoilé un modèle de financement qui implique une participation accrue de la Confédération et un recours à la TVA.

Oustrail défend les intérêts ferroviaires des cantons romands et de Berne. C'est un groupe de pression dans lequel siègent des représentants de tous les partis et de toutes les administrations concernées. Son avis aura du poids dans le cadre de la procédure de consultation qui s'achève la semaine prochaine.

La partie la moins contestée du projet Leuthard est la réunion de toutes les ressources actuelles dans un fonds unique à durée illimitée. Les

choses se gâtent au niveau des recettes supplémentaires. Berne veut compléter le fonds par des contributions cantonales (300 millions), une hausse du prix du sillon (300 millions répercutés sur les usagers) et un plafonnement à 800 francs de la déduction fiscale des frais de déplacement (250 millions). Soit un total de 850 millions de francs qui a suscité des réactions virulentes des cantons, des usagers et des pendulaires.

Pour Oustrail, ce montant est insuffisant car il risque d'être absorbé par les dépenses d'entretien. Voilà pourquoi l'association propose des ressources supplémentaires à hauteur de 1,450 milliard de francs et une enveloppe de 8 milliards pour la première étape d'aménagement. Cela permettrait de compléter le programme prévu en Suisse occidentale (lignes Lausanne-Genève, Gléresse-Douanne, nœud de Berne) par des travaux sur le nœud de Genève et la ligne Berne-Thoune. Oustrail propose en outre de consacrer 100 millions de francs aux études de détail de l'équipement du tronçon Ferden-

Mitholz du tunnel de base du Lötschberg. En ce qui concerne le financement, Oustrail ne veut pas supprimer mais réduire la part demandée aux cantons, aux usagers et aux pendulaires. « Il ne serait pas loyal de changer les règles du jeu après avoir convaincu une large frange de la population de choisir les transports publics », souligne Jean-Claude Henet, secrétaire général de l'association. Par contre, la Confédération devrait augmenter sa contribution au titre de la convention de prestations, renoncer aux intérêts sur les avances et étaler le remboursement de ces dernières. Enfin, une hausse de 0,1% de TVA apporterait 300 millions de francs.

Pour Oustrail, cette formule est déjà un compromis. Elle constate avec dépit que des projets considérés comme prioritaires par le passé sont aujourd'hui renvoyés aux calendes grecques. En 1985, il était prévu de réduire de 66 à 55 minutes la durée du parcours Lausanne-Berne grâce à un nouveau tronçon entre Vauderens et Villars-sur-Glâne. En 2011, la durée du trajet est toujours la même.

Christiane Imsand - Le Courrier



## INFO

Le prochain colloque OUESTRAIL aura lieu le vendredi 4 novembre 2011.

Thème : « Quels enseignements peut-on tirer des réponses à la consultation sur le FAIF ? »

Les prix pourraient augmenter de 2,6% à 4% par an jusqu'en 2018

# Les transports publics vont coûter plus cher

Les transports publics pourraient coûter 3,5% à 4% plus cher par an jusqu'en 2018 si le prix des sillons augmente de 300 millions de francs, comme le propose le Conseil fédéral dans le cadre de son nouveau projet de financement de l'infrastructure FAIF. L'Union des transports publics (UTP) veut une hausse moins élevée, qui ferait grimper les tarifs de 2,6 à 3,1%.

Versé par les compagnies de chemins de fer pour l'utilisation du réseau, le prix du sillon ne couvre actuellement pas les coûts additionnels occasionnés par les trains. Dans son projet de nouveau financement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral veut notamment réformer ce système. Il en attend une hausse de recettes chiffrée à 300 millions de francs par an. Avec un tel scénario, les prix des transports publics prendront en moyenne 3,5% à 4% par année entre 2012 et 2018, a écrit l'UTP dans un rapport. En sept ans, la progression se monterait à 27% environ. Ce calcul tient compte du renchérissement,

des besoins propres aux entreprises de transport (+0,8% par an) et de l'augmentation de leur efficacité. La branche entend accroître sa productivité de 1% par année. Sans cette contribution, les hausses de tarifs seraient encore plus élevées, souligne l'UTP.

## Mise en oeuvre progressive

Pour que l'infrastructure ferroviaire continue à être développée, l'organisation faitière se dit prête à assumer une partie de l'augmentation du prix des sillons, mais pas au niveau souhaité par le Conseil fédéral. Elle propose de la limiter à 150 millions de francs. Ainsi et compte tenu des besoins de la branche,

l'utilisateur des transports publics débourserait 2,6% à 3,1% de plus par an. Soit une évolution d'environ 20% jusqu'en 2018. L'UTP demande en outre que la hausse du prix des sillons se fasse en cinq étapes de 30 millions de francs et non en deux temps, comme le préconise le Conseil fédéral, qui prévoit une augmentation de 200 millions de francs en 2013 et 100 millions en 2017. Les pertes éventuelles résultant de cette mise en oeuvre progressive doivent être prises en charge par la Confédération.

## Transfert vers la route redouté

La solution proposée par l'organisation faitière serait

« plus acceptable pour les clients », écrit-elle. Il est également « essentiel que les prix du trafic routier connaissent une évolution similaire à ceux des transports publics », souligne le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger, cité dans le communiqué. La branche craint qu'avec des tarifs trop élevés, les usagers optent pour d'autres moyens de transports, ce qui entraînerait une baisse des recettes. Un transfert vers la route engendrerait aussi des problèmes de capacités et mettrait à mal les objectifs environnementaux de la Confédération.

# Personne ne veut payer

Le projet de Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), proposé comme contre-projet à l'initiative de l'ATE « Pour les transports publics », ne fait pratiquement que des mécontents. Personne ne tient à servir de vache à lait.

En réponse à la consultation qui s'achevait le vendredi 8 juillet, l'Association Transports et environnement (ATE) et la vingtaine d'organisations membres du comité d'initiative saluent l'intention de constituer un fonds d'infrastructure de durée indéterminée. Toutefois, selon elles, le FAIF manque d'ambition et de stratégie.

La première étape devrait intervenir plus rapidement et être de plus grande envergure que ne le prévoit le Conseil fédéral, écrit l'ATE. En outre, les propositions de financement ne constituent pas une alternative à l'initiative et auraient pour conséquence une augmentation drastique du prix des billets de train.



Pour les partisans de l'initiative de l'ATE, le FAIF manque d'ambition et il est inacceptable aux yeux du lobby routier.

## Lobby routier opposé

Le TCS et l'ASTAG jugent le projet inacceptable dans son ensemble. Le remplacement de la notion de « trafic routier » par « transports terrestres » dans l'article 86 de la Constitution permet « un financement transversal supplémentaire des transports publics par les usagers de la route », écrit le TCS. Le Club automobile exige la mise en place d'un financement spé-

cial du rail, par analogie au système de financement des routes. Routesuisse et l'USAM jugent aussi que le projet, comme l'initiative, viole gravement le principe de causalité. Le trafic routier serait privé chaque année de milliards qui feraient cruellement défaut à l'entretien des routes nationales et cantonales, note routesuisse, qui comme le TCS demande que l'initiative soit soumise au peuple sans contre-projet. Pour l'ini-

tiative des Alpes – tout comme pour le SEV – la Confédération doit désendetter le fonds FTP actuel – à hauteur de 8 milliards environ – avant son transfert dans le fonds illimité.

## Financement insuffisant

L'Initiative des Alpes craint aussi que le financement soit insuffisant et propose des sources supplémentaires, par exemple une RPLP sur les véhicules de livraison jusqu'à 3,5 tonnes. Elle estime aussi que le projet tient insuffisamment compte du trafic ferroviaire des marchandises et des besoins qui découle-

ront de l'ouverture du tunnel de base du Gothard. L'organisation des transporteurs VAP et le Comité Lötschberg trouvent aussi que le trafic marchandises et l'axe nord-sud sont négligés.

## La Confédération à la caisse

La Fédération Infra des constructeurs d'infrastructures voit dans le contre-projet « une solution pragmatique ». Les CFF et le BLS enfin soutiennent le projet, soulignant la nécessité d'un instrument garantissant une sécurité de planification à long terme.

ATS/AC

## Les partis peu enthousiastes

Les partis se montrent peu enthousiastes sur le projet de financement de l'infrastructure ferroviaire. L'UDC tire à boulets rouges, le PLR se dit « assez sceptique » et le PS trouve le financement insuffisant. Seul le PDC soutient le projet.

L'UDC évoque « une attaque frontale contre le trafic routier » qui ne crée pas la transparence urgemment requise ni un financement durable de tous les modes de transport. Le parti n'acceptera jamais un tel « tour de passe-passe » du Département des transports sur le dos des automobilistes, qui

visent à « cimenter dans la Constitution le détournement de fonds pratiqué jusqu'ici », écrit-il.

Le PS se dit d'accord avec la création d'un fonds illimité mais pas d'accord avec les propositions de financement, jugées insuffisantes. Il propose des moyens supplémentaires sous trois formes : désendettement du fonds existant, hausse de l'impôt sur les huiles minérales et hausse de l'imposition du bénéfice des entreprises. Pour le PLR, la mobilité fait partie de la liberté. Il refuse qu'on la diabolise, alors que le Conseil fédéral s'est exprimé à plusieurs reprises ces derniers temps pour une restriction massive de la mobilité, tant ferroviaire que routière. Le parti est « totalement opposé à la punition des pendu-

laire » qu'implique le projet. Il exige que le fonds ferroviaire soit limité à 20 ans et la création d'un concept routier identique. Seul le PDC, parti de la ministre des transports Doris Leuthard, soutient le projet « dans ses grandes lignes ». Il se dit divisé sur la forfaitisation de la déduction fiscale des frais de transports qui « ne correspond pas à la réalité des besoins en matière de mobilité ». Il suggère en outre des hausses de billets différenciées, plus substantielles en première classe.

Les Vert/libéraux trouvent que le contre-projet tient trop peu compte des exigences de l'initiative. L'impôt sur les huiles minérales devrait ainsi plus contribuer au financement. Les Verts soutiennent quant à eux l'initiative.

## PLAIDOYER EN FAVEUR DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Dans sa réponse à la consultation, la Communauté d'intérêts pour les transports publics, section Vaud (citrap-vaud.ch) relève que « la présente consultation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) est cruciale pour l'avenir du chemin de fer suisse. Alors que la proposition visant à créer un nouveau fonds, à durée illimitée, recueille une large adhésion, l'aménagement du réseau est aujourd'hui le résultat de l'addition de besoins épars, sans aucune vision globale. Le groupe de travail « Plan Rail 2050/Bahn-Plan 2050 » de la citrap-vaud.ch, actif des deux côtés de la

Sarine, lance un cri d'alarme : il est urgent de considérer le futur réseau également sous l'angle de la grande vitesse et de sortir des ornières des lignes historiques ! Seule la réalisation d'un nouvel axe ouest-est (Genève-Saint-Gall) équipé pour une vitesse de 300 km/h au moins garantirait des capacités suffisantes pour le trafic régional et de fret, ainsi que des temps de parcours rapprochant toutes les régions du pays entre elles ; de plus, un tel axe raccorderait la Suisse en quelques heures aux principales métropoles européennes telles que Francfort, Stuttgart, Munich, Milan, Lyon ou Paris. »

Citrap



« Les investissements dans le pompage-turbinage, comme à Nant de Drance, sont indispensables. »

Roger Nordmann, conseiller national PS

En Valais, les CFF et Alpiq construisent l'une des plus puissantes centrales de pompage-turbinage hydroélectrique de Suisse

# Le gigantesque chantier sous les montagnes valaisannes

*Entre Martigny et Chamonix, sur le territoire de la commune de Finhaut (VS), depuis plus de deux ans quelque deux cents hommes creusent des tunnels sous les Alpes valaisannes – entre 1200 et 2200 mètres d'altitude – et bientôt des cavernes géantes pour installer la centrale de pompage-turbinage de Nant de Drance d'une puissance de 900 mégawatts et d'un coût devisé à 1,8 milliard de francs.*

Le but principal de cette nouvelle centrale électrique est d'assurer suffisamment d'énergie pour permettre aux trains du réseau CFF de rouler aux heures de pointe. La station souterraine de pompage-turbinage de Nant de Drance fournira précisément du courant dit de pointe apte à produire et injecter de l'électricité dans le

réseau lorsque la demande en énergie est forte. Le chantier Nant de Drance a été inauguré le 30 juin 2009, la centrale électrique devrait être opérationnelle dès 2017.

**La centrale sera exploitée par du personnel CFF**

Entre les niveaux d'eau des barrages du Vieux Emosson et d'Emosson, à peine dis-

tants l'un l'autre de 1,5 km, il y a une différence moyenne de 300 mètres. Une configuration géographique idéale pour construire une centrale de pompage-turbinage qui exploitera la courte distance et la forte déclivité entre les deux barrages via un puits dont la pression de l'eau fera tourner six turbines de 150 mégawatts chacune. Ces turbines seront aménagées dans une cavité longue de 170 mètres et haute de 50 mètres. Le

volume d'un stade de football aménagé à 535 mètres sous la montagne! Encore des chiffres qui donnent le vertige: on accédera à la centrale de pompage-turbinage via un tunnel de 5,6 km de long, creusé depuis Châtelard Village. Dans ce tunnel, une route sera aménagée où deux camions pourront se croiser sur une pente moyenne de 10,3%. Ce tunnel permettra également l'amenée et l'évacuation de l'énergie. Lorsque les travaux seront terminés, « l'exploitation de la centrale et son entretien seront effectués par du personnel CFF, du personnel supplémentaire devra donc être recruté », a

confirmé Frédéric Revaz, porte-parole des CFF.

**Un chantier nickel**

Actuellement, quelque 200 ouvriers travaillent sur le chantier. Au plus fort des travaux il y en aura entre 360 et 400. Employés par le Groupement Marti Implenla, ces ouvriers vivent dans des habitations aménagées à Châtelard. Issus d'une dizaine de nationalités différentes, l'entente entre eux est plutôt bonne selon le secrétaire syndical d'Unia Philippe Alvares qui tient chaque semaine une permanence syndicale à Châtelard. « A la cantine, même s'ils ne parlent pas la



Lancement officiel du chantier Nant de Drance à Emosson le 30 juin 2009. De g. à dr. : Eric Wuilloud, directeur de Nant de Drance SA ; Walter Steinmann, directeur de l'Office fédéral de l'énergie ; Jean-Michel Cina, conseiller d'Etat valaisan ; Andreas Meyer, directeur général des CFF ; Giovanni Leonardi, directeur général d'Alpiq.



L'eau sera pompée depuis le barrage d'Emosson (à l'arrière-plan) vers le barrage du Vieux Emosson (ci-devant) dont la digue sera rehaussée d'une vingtaine de mètres pour augmenter sa capacité de stockage. Aux heures de pointe, l'eau sera turbinée via un puits vertical dans une cavité creusée à 535 mètres sous la montagne. Le nom Nant de Drance provient du cours d'eau qui coule entre les deux barrages.

# DOSSIER



Avec ses 15 km de tunnels et galeries et ses trois cavernes, le chantier de Nant de Drance est le deuxième plus important chantier alpin de Suisse après celui du tunnel de base du Gothard.

même langue, ils nouent facilement des contacts entre eux.» Pour ce qui est des conditions de travail, Philippe Alvares affirme que pour l'heure il n'y a aucun problème majeur. « Certes, ce sont des conditions de tra-

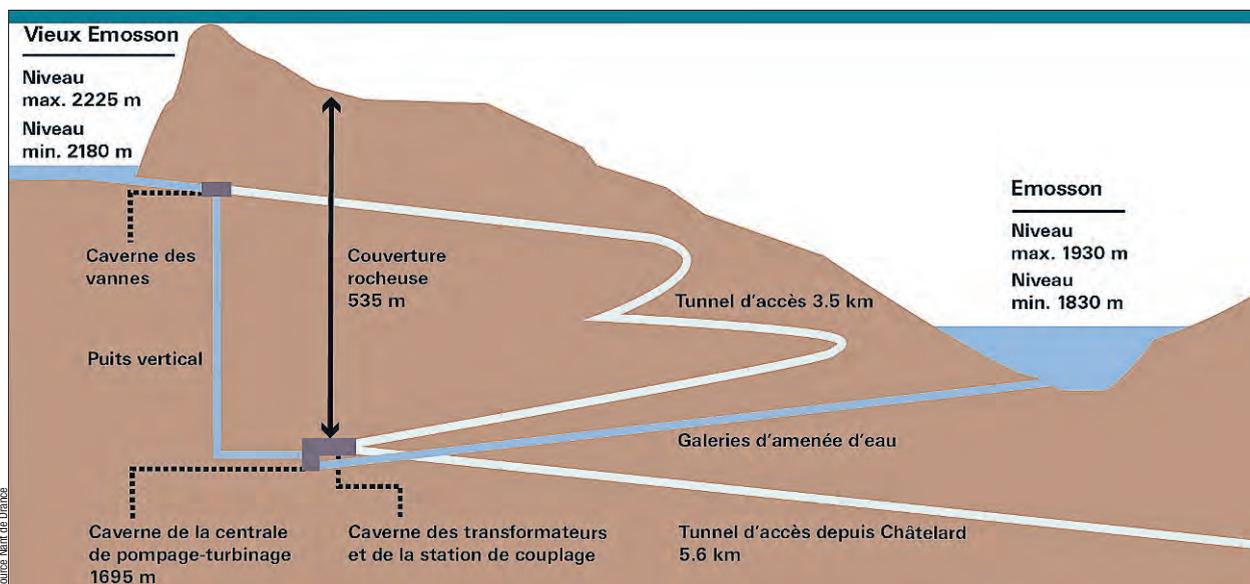
vail très difficiles, mais c'est un chantier qui est nickel! Marti et Implenja sont des grandes entreprises qui connaissent les règles du jeu. Nous n'avons pas relevé de cas de dumping. La CCT de la construction est appliquée

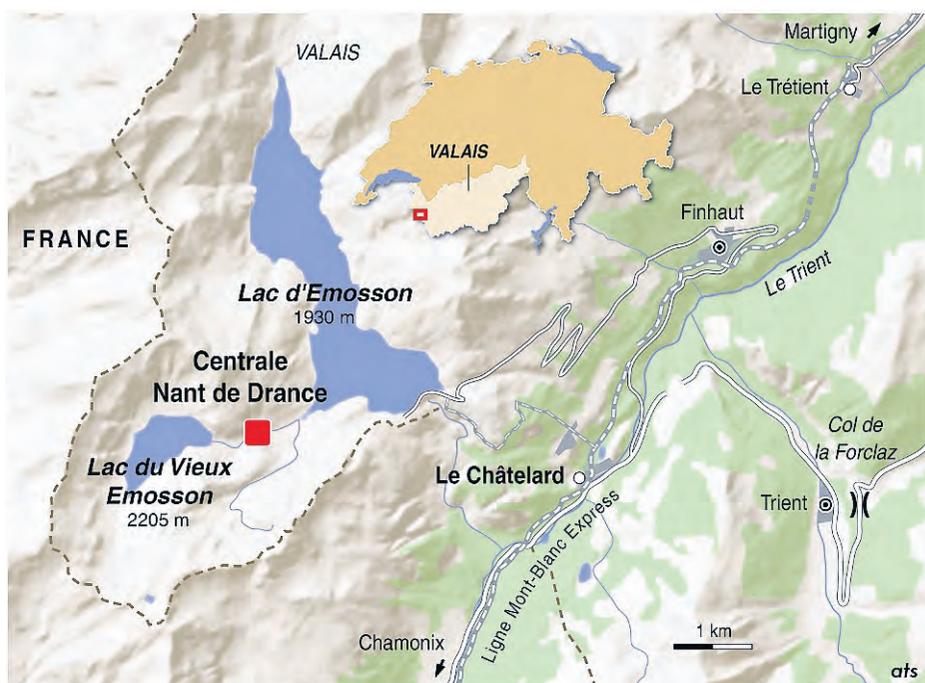
et respectée, y compris par les conducteurs de camions. Les ouvriers travaillent en équipes de 3x8 heures. » Le secrétaire syndical relève la présence d'une trentaine d'ouvriers slovaques, spécialisés dans le minage.

**Et sans nucléaire, comment ça fonctionnera ?** Pour pouvoir pomper l'eau entre les deux barrages, il faudra consommer 3,1 milliards de kWh. La grosse partie de cette énergie sera fournie par les centrales nu-

cléaires. La Suisse ayant décidé de sortir du nucléaire vers 2034, comment fonctionnera la centrale Nant de Drance dont la durée de vie est tablée sur une centaine d'années? Avec quelle source d'énergie pompera-t-elle l'eau d'Emosson? Christel Varone, responsable média chez Alpiq répond en noyant le poisson dans l'eau: « L'énergie utilisée pour le pompage provient de diverses sources. De nuit, l'énergie est principalement de l'énergie de ruban (provenant de centrales qui ne s'arrêtent pas) et donc de l'énergie provenant de centrales thermiques (nucléaire, charbon, pétrole ou gaz), mais elle provient aussi de plus en plus de l'énergie éolienne, lorsque celles-ci tournent pendant la nuit.

» L'énergie produite à partir de grosses centrales hydrauliques au fil de l'eau qui est également une énergie renouvelable peut également





(suite de la page 11)

être utilisée pour le pompage. Avec le développement des nouvelles énergies renouvelables, le concept même de l'utilisation du pompage-turbinage sera modifié. Selon le volume d'énergie produit par le soleil et le vent, les pompes pourront également s'activer pendant la journée. Cela permettra d'absorber le courant depuis le réseau et de le stocker de manière écologique (grâce au barrage). »

Le conseiller national vaudois socialiste Roger Nordmann, dans une interview parue dans *contact.sev* du 14 avril 2011, a déclaré être favorable - tout comme le Conseil fédéral - à l'aménagement de centrales hydro-électriques de pompage-turbinage. « Les investissements dans le pompage-turbinage, comme à Nant de Drance, sont indispensables. Ils permettent de stocker temporairement l'électricité pour couvrir les besoins de pointe. »

C'est clair comme de l'eau de source, la recette miracle de l'après-nucléaire pour couvrir nos besoins en énergie n'a pas encore été trouvée. Nant de Drance constitue un pas dans la bonne direction.

Alberto Cherubini

## LES ÉTAPES DE NANT DE DRANCE DONT LA MISE EN SERVICE EST PRÉVUE POUR 2017

■ Juin 2006 : Atel et les CFF lancent officiellement le projet Nant de Drance, une centrale souterraine de pompage-turbinage composée de 4 turbines dégageant une puissance de 600 mégawatts. Cette centrale est projetée entre les deux barrages d'Emosson. Budget initial : 700 millions de francs. Délai de mise en service : 2015.

■ 25 août 2008 : le conseiller fédéral Moritz Leuenberger signe la concession pour la construction de la centrale de pompage-turbinage de Nant de Drance. Le budget est porté à 990 millions. Alpiq (née de la fusion d'Atel avec Energie Ouest Suisse) détient une participation de 60 % et les CFF de 40 %.

■ Novembre 2008 : fondation de la société Nant de Drance SA avec siège social à Finhaut (VS). Les Forces motrices valaisannes font leur entrée dans la société en prenant une part de 10%. Alpiq détient désormais 54 % et les CFF 36 % des parts.

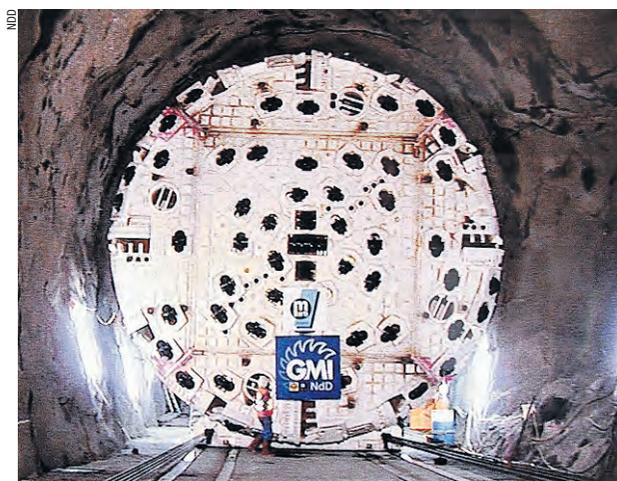
■ 30 juin 2009 : lancement officiel des travaux de construction de la centrale de pom-

page-turbinage sur le site d'Emosson, en présence notamment d'Andreas Meyer, directeur général des CFF, de Giovanni Leonardi, directeur général d'Alpiq et de Jean-Michel Cina, conseiller d'Etat valaisan et Walter Steinmann, directeur de l'Office fédéral de l'énergie.

■ 5 juillet 2011 : Nant de Drance SA donne son accord pour l'extension de la centrale désormais devisée à 1,8 milliard de francs. Six turbines de 150 mégawatts seront installées dans la caverne au lieu des quatre prévues initialement. Le barrage supérieur du Vieux Emosson sera surélevé d'une vingtaine de mètres. Le délai de mise en service est reporté à 2017. « Avec ses 900 mégawatts, Nant de Drance sera numéro deux ou numéro trois sur le marché de l'électricité en Europe », estime Jörg Aeberhard, responsable de la production hydraulique chez Alpiq. La centrale sera à même de produire 2,5 milliards de kWh, soit la consommation annuelle de 650 000 ménages.



Dans l'ancien buffet de la gare de Châtelard sur la ligne Mont-Blanc Express, il est possible de visiter une exposition consacrée au chantier Nant de Drance.



Le tunnelier utilisé sur le chantier Nant de Drance est le même que celui qui a été utilisé pour la construction du tunnel de base du Lötschberg.

## UNE ABERRATION, MAIS...

Sophie Michaud Gigon, secrétaire romande de Pro Natura, donne un avis tranché sur les centrales hydrauliques de pompage-turbinage. « Sur le fond, il s'agit d'une aberration puisque les centrales de pompage-turbinage consomment plus d'énergie pour pomper l'eau qu'elles n'en produisent en la turbinant (Nant de Drance consommera 3,1 milliards de kWh pour pomper l'eau et produira 2,5 milliards de kWh en la turbinant, *ndlr*). De plus, elles ont pour l'heure principalement

recours au nucléaire pour pouvoir pomper l'eau. Mais du point de vue commercial, ces centrales sont des vaches à lait pour les sociétés électriques. » Sophie Michaud Gigon relève que Pro Natura ne s'est pas opposée à la construction de Nant de Drance « parce qu'il y a notamment une bonne qualité de compensations environnementales qui sont prévues. C'est un projet qui est bien mené. Un groupe de suivi a été mis en place. Pro Natura est associée à ce groupe. »

AC

## Sections

**Dimanche 4 septembre** 10 h 15  
Yverdon-les-Bains  
Refuge de Valeires

■ **VPT Nord vaudois**  
Journée familiale de la section

Nous nous réjouissons de vous accueillir pour un moment de détente et convivial, ouvert à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de Travys, actifs et retraités, avec leur famille.

*Le comité*

## Pensionnés

**Mercredi 17 août** 9 h 21  
Bienne  
Gare CFF

■ **PV Biel-Bienne**  
Course de la section

A ne pas oublier: la course PV se déroulera le mercredi 17 août 2011 sous la direction de Paulet Rohrer à destination de Broc en Gruyère. Bienne départ à 9h21. Prix par personne, y compris le repas de midi: 50 francs. Inscriptions: vous avez jusqu'au 11 août pour vous annoncer en versant le montant correspondant sur le compte postal de la sous-fédération des cheminots pensionnés, section de Bienne, PC 25-10462-2 (avec la mention: course de la section).

*Ruedi Flückiger*

**Mercredi 24 août**

■ **PV Jura**  
Sortie annuelle dans le Kaiserstuhl

Pour cette année, le comité vous a concocté une **magnifique sortie dans le Kaiserstuhl, véritable riviera d'Allemagne**. Cette sortie aura lieu le mercredi 24 août 2011.

**Départ:** de Porrentruy, parc Ziggurat, 7 h 30; Delémont, gare marchandises, 8 h 00.

**Pause café** à Münchenstein au Seegarten. Autoroute allemande Breisbach am Rhein puis traversée du Kaiserstuhl. C'est la région la plus ensoleillée du pays (vignobles, vergers, etc.)

**Bürkheim:** visite libre de la petite cité médiévale (château, artisanat, dégustation possible de vin, etc.)

**Repas de midi** au restaurant « Kreuzpost »: potage - salade verte - ragout de cerf avec spätzli - tourte forêt noire. L'après-midi Sasbach - barrage de Markolsheim - Artzenheim - Colmar: arrêt et temps libre dans le chef-lieu du Haut-Rhin.

**Retour** via Mulhouse - Bâle - Delémont arr. vers 19 h 30; Porrentruy: 20h 00 environ.

**Prix de la sortie:** 60 fr. en car grand confort (Novicar) y compris le café-croissant et le repas de midi. A charge des participants: boissons de midi. Ne pas oublier de prendre avec soi: carte d'identité, euros.

*Le comité*

Inscriptions jusqu'au 19 août 2011 auprès du président P. Ackermann, tél. 032 422 48 35 ou du secrétaire: Oscar Schaub tél. 032 422 67 76

**Mardi 30 août**

■ **VPT Services ferroviaires**  
Sortie du groupe des retraités

La section invite tous les retraités d'elvetino et de toutes les entreprises de restauration ferroviaire ainsi que des trains de nuit en activité ou disparues à participer à la traditionnelle sortie annuelle.

Le départ de cette sortie sera donné à Thoune. Trajet en bateau jusqu'à Interlaken, puis en train jusqu'à Lucerne sur la ligne du Brünig.

Le repas de midi aura lieu durant le trajet en bateau.

*Le président de la section:  
Ferruccio Calogero Noto*

Informations auprès du caissier Jean-François Stern: tél. 079 606 40 61, stern.j@bluewin.ch ou du président Ferruccio Noto: tél. 079 461 05 37 c.f.noto@bluewin.ch

## VPT TPF urbain

# Sortie des retraités

C'est le 29 juin dernier que l'amicale des retraités TPF urbain a effectué sa sortie annuelle. Le rendez-vous était fixé à 8h15 à la gare de Fribourg. 22 pensionnés ont répondu présent. Le départ en train était prévu à 8 h 34 pour se rendre à Lucerne. Malheureusement, ce train n'est jamais arrivé en gare car il a été stoppé à Siviriez pour des problèmes techniques. C'est donc avec le train de 9h34 que nous sommes partis. Arrivés à Lucerne, après une petite visite du bord du lac, nous avons embarqué sur le bateau « Schwyz », direction Flüelen sur le lac des Quatre-Cantons. La région de Lucerne est surnommée « le pot de chambre de la Suisse », elle n'a pas failli à sa réputation ce jour-là. Nous avons dîné sur le bateau et, avant le café, Georges Ballif, président de l'amicale des retraités TPF, a pris la parole et a remercié tous les participants de leur présence ainsi que Pierre-Alain Perritaz, représentant du

personnel au Conseil d'administration des TPF qui était invité. Il a précisé que cette journée a pu être organisée grâce aux cartes journalières que le CA a octroyées aux pensionnés. Tous les participants ont remercié le CA et espèrent que ces cartes seront encore allouées longtemps. Après être passé à Weggis puis à Brunnen, le bateau est arrivé à Flüelen. Le retour vers Fribourg s'est fait en train et sans retard via Lucerne et Berne. Rendez-vous est pris cet automne pour un pique-nique.

*Pierre-Alain Perritaz*



Georges Ballif, président de l'amicale des retraités de la section VPT TPF urbain.



Une sortie réussie sur le lac des Quatre-Cantons.

## DÉCÈS

**Hélène Briod**, veuve de Jean-Louis, Monthey, décédée le 12 juillet dans sa 97<sup>e</sup> année. Membre PV Valais.

**Ernest Clément**, aiguilleur de pavillon retraité, Fribourg, décédé le 29 juin dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Gilbert Devenoges**, ouvrier spécialiste retraité, Renens, décédé le 23 juin dans sa 70<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Claudine Fleury**, veuve de Norbert, Martigny, décédée le 16 juin dans sa 77<sup>e</sup> année. Membre PV Valais.

**Jean Gross**, conducteur de tracteur sur rails retraité, Romont, décédé le 8 juillet dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Roland Ischi**, aiguilleur de pavillon retraité,

Yvonand, décédé le 10 juillet dans sa 74<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**André Parisod**, mécanicien retraité, Bex, décédé le 17 juin dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Valais.

**Nicolas Perriard**, fonctionnaire d'administration retraité, Lausanne, décédé le 20 juin dans sa 79<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Arnold Perroulaz**, aiguilleur de pavillon retraité, Fribourg, décédé le 6 juillet dans sa 95<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Georges Proz**, suppléant du chef de district, retraité, Lausanne, décédé le 12 juillet dans sa 88<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Roger Ramel**, conducteur de bus, Mont-sur-Rolle, décédé le 4 juillet dans sa 58<sup>e</sup> année. Membre VPT NStCM - TPN - TéléDôle.

Transports publics fribourgeois (TPF)

# Pétition contre une mauvaise déviation... déviée en touche à la dernière minute !

Il a fallu plus de 2 semaines de palabres pour que la section SEV VPT urbain fasse admettre aux responsables du service d'exploitation du réseau TPF de la ville de Fribourg qu'ils s'étaient trompés. Le parcours de déviation de la ligne de bus N° 1 qu'ils avaient projeté pour cause de travaux sur la route de Morat était trop dangereux selon les membres du comité du syndicat. « Nous avons discuté en comité de cette affaire. Au début nous étions partagés. Certains disaient, « allons-y comme le veulent nos chefs et ils verront la casse qu'il y aura ». D'autres par contre voulaient se battre jusqu'au bout contre ce parcours parce qu'ils estimaient que c'était de leur responsabilité d'éviter des accidents. « Nous nous sommes tous ralliés à cette deuxième option », explique le président de la section Gilbert D'Alessandro.

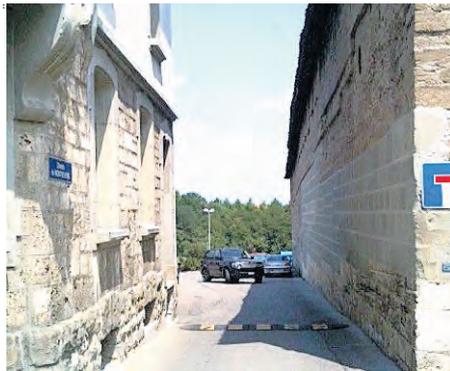
## Supérieurs obstinés

Mais le président de la section a été surpris par l'obstination de ses supérieurs à vouloir maintenir la déviation qu'ils avaient projetée. « Nous sommes des centaines de chauffeurs à sillonner les rues de Fribourg des dizaines de fois par jour, nous connaissons les pro-

blèmes de circulation de notre ville comme notre poche. Je ne comprends pas pourquoi ils n'ont pas pris au sérieux tout de suite notre proposition de déviation via des rues plus larges (avenue Général-Guisan et route du Jura). Le parcours qu'ils voulaient nous faire prendre (chemin de Montrevers, route derrière les remparts Varis Tilleul) était beaucoup trop étroit, impossible d'y croiser une voiture. De plus, des gardes couchés très hauts y ont été aménagés, il faut les passer à la vitesse d'un escarrot pour ne pas abîmer le bus. Et pour couronner le tout, leur déviation passait devant le cinéma open air de Belluard... »

## La raison des conducteurs l'a emporté

Celles et ceux qui connaissent le dynamisme de la section VPT TPF urbain savent que c'est une équipe qui va jusqu'au bout de ses idées. Les responsables du service exploitation s'obstinent à maintenir leur projet de déviation, les syndicalistes ont donc commencé à agir. Le président alerta d'abord le directeur adjoint chez qui il reçut une oreille



Je passe ou tu passes en premier derrière les remparts de la vieille ville?

attentive. Pierre-Alain Perritaz, membre du comité, est intervenu au cours d'une séance du conseil d'administration des TPF, là le directeur a également été attentif. Gilbert D'Alessandro a « harcelé » les responsables du service exploitation de l'entreprise. « Et pour ce qui est harcelément, on peut faire confiance à Gilbert », commente avec un rire en coin le secrétaire syndical Christian Fankhauser.

Une pétition a été rédigée. « En deux jours on aurait fait le plein de signatures et on serait allés devant la presse », commente amusé cette fois-ci Gilbert D'Alessandro. Bref, le service d'exploitation a finalement renoncé à son projet. Il s'est rendu compte que le parcours proposé par les conducteurs était plus judicieux. La culture du dialogue social entre la section Urbaine et la direction TPF a eu raison de l'obstination. Du coup, pas de pétition, pas de conférence de presse, mais du travail pour ceux qui restent et de belles vacances pour ceux qui en ont. Laissons la moralité de l'histoire à Gilbert D'Alessandro: « Quand une déviation tu projetteras, la commission technique du syndicat tu consulteras ! »

Alberto Cherubini



Route de déviation qui avait été préconisée vue depuis le siège du conducteur de bus. Sans commentaires...

## VPT : ACTION RECRUTEMENT

Jusqu'au 30 avril 2012, la VPT organise une nouvelle campagne de recrutement :

4 à 5 adhésions	50.-
6 à 8 adhésions	100.-
9 à 12 adhésions	300.-
13 à 16 adhésions	500.-
17 à 19 adhésions	700.-
20 et plus adhésions	1000.-

Les montants seront versés par

chèques Reka qui seront remis lors des assemblées régionales VPT 2012.

Vous avez une question au sujet de la campagne de recrutement ?

Envoyez un courriel à : [martin.ritschard@vpt-online.ch](mailto:martin.ritschard@vpt-online.ch)

## VOYAGE À BORD D'UN TRAIN HISTORIQUE SWISSTRAIN AU PAYS DE LA RACLETTE

Un voyage en Valais à bord d'un train historique aura lieu le **dimanche 25 septembre**. Départ de Payerne à 7 h 31, Yverdon-les-Bains 8 h 37, Lausanne 9 h 23, arrivée au Châble à 11 h 15 (voir horaire complet et prix sur le site Internet de l'association Swisstrain [www.swisstrain.ch](http://www.swisstrain.ch)). Dans le cœur du village valaisan, vous pourrez participer à la manifestation « Bagnes, capitale de la raclette ». Durant le trajet, une animation musicale ainsi qu'un apéritif vous prépareront à l'arrivée en Valais. Sur place, vous pourrez déguster

de nombreuses raclettes de la région – ainsi que le vin – dans les nombreux stands présents dans le village. Un défilé de reines, de caprins, ovins, chiens saint-bernard, chevaux et ânes agrémentera l'après-midi et, en fin de journée, la composition historique vous ramènera à bon port. Une sortie pour toute la famille !

Réservation obligatoire auprès des guichets CFF et BLS, ainsi qu'à l'Office du tourisme de Payerne ou auprès de tous les points de vente Starticket.

[www.swisstrain.ch](http://www.swisstrain.ch)

## IMPRESSUM

**contact.sev** est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Editeur : SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Rédaction : Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Françoise Gehring, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction : **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6 ; [contact@sev-online.ch](mailto:contact@sev-online.ch) ; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

### Abonnements et changements d'adresse :

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6 ; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch).  
Abonnement annuel (pour non-membres) : CHF 40.-

Annonces : Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, case postale, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, [kontakt@werbeag.ch](mailto:kontakt@werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

Préresse : AZ Medien, Aarau ; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

Imprimerie : Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen ; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch) (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le **jeudi 4 août**.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au **jeudi 28 juillet à 10 h**.

Le Musée CFF de Châtelard en Valais

# Un musée consacré à l'histoire de l'électricité

A quelques centaines de mètres de l'entrée du tunnel du chantier Nant de Drance (lire pages dossier), on peut visiter – sur rendez-vous – le Musée CFF de Châtelard. Installé dans le bâtiment de l'usine hydroélectrique de Châtelard-Barberine, ce musée a été ouvert en 1998, à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire des Chemins de fer suisses. Visite guidée avec son fondateur Denis Lugon-Moulin.

« Si nous n'étions pas intervenus, tout ce qui se trouve dans ce musée serait parti à la casse! » Denis Lugon-Moulin a travaillé trente-deux ans comme mécanicien à l'usine hydroélectrique de Châtelard-Barberine. Avant

de partir à la retraite, en accord parfait avec le chef d'usine Jacques Lugon-Moulin qui a fait les démarches auprès de la direction de la section Energie des CFF, il a souhaité rassembler les objets et les machines conservées dans les sous-sols de l'usine pour les exposer. C'est donc avec la bénédiction de ses supérieurs que Denis a consacré les « heures creuses » de ses cinq dernières années professionnelles à monter « son » musée. « Les plus anciennes machines exposées ici ont été utilisées pour l'exploitation de l'usine électrique dès 1923. C'est un patrimoine extraordinaire. J'estimais qu'il méritait d'être conservé. » La centrale de Châtelard-Barberine est la troisième centrale électrique mise en service par les CFF après Ritom (TI) en 1920 et Amsteg (UR) en 1922. Les usines de Châtelard-Barberine et de Vernayaz qui turbinent l'eau en provenance du barrage d'Emosson constituent le

plus important site de production d'électricité des CFF.

## Ingénieurs séduits

Denis Lugon-Moulin s'arrête devant un imposant appareil en fonte noir équipé de manettes, de compteurs et de manivelles. « C'est un régulateur de turbine. Il date de 1923, l'année même de mise en service de l'usine. Des ingénieurs qui visitent le musée n'arrivent pas à croire qu'à l'époque on réglait la distribution du courant de manière manuelle. » La machine la plus ancienne du musée est une calculatrice mécanique de 1895 « et qui fonctionne encore », s'exclame amusé le fondateur du musée, content d'avoir joué un tour aux partisans du tout à la casse.

## Des caisses de dynamite

Dans le coin d'une salle, sont rassemblés des objets qui ont servi ou qui ont failli servir durant la Seconde Guerre mondiale. Denis Lugon-Moulin raconte: « Comme nous sommes à deux pas de la frontière avec la France, la Suisse craignait des débordements de l'armée allemande. Les CFF avaient donné l'ordre aux employés de protéger l'usine durant la nuit. C'est ainsi que des panneaux ont été confectionnés pour obscurcir les fenêtres. Les lumières des lampes ont été tamisées par du tissu. Nous montrons tout ça dans le musée, comme nous montrons aussi les caisses de dynamite – sans dynamite dedans, bien sûr – qu'il aurait fallu utiliser pour faire sauter l'usine en cas d'invasion. » Ces objets sont des témoins modestes mais concrets de



L'usine électrique dans laquelle est aménagé le Musée CFF de Châtelard.

notre histoire. Ils méritent d'être vus.

## Le coin des enfants

Dans l'ancienne salle de commande, trône un imposant pupitre noir qui aurait pu servir de décor au film *Metropolis* de Fritz Lang. « On avait commencé à démonter ce pupitre. J'ai réussi à reconstruire les quelques pièces qui avaient été balancées », relève Denis Lugon-Moulin avant de se diriger vers une mini-maquette. En tournant à la main une petite

turbine rouge, des lumières s'allument et un train roule. « C'est pour montrer aux gamins comment ça marche l'électricité, ils aiment ça! » commente le concepteur des lieux.

Des enfants aux ingénieurs, tous les visiteurs quittent le Musée CFF de Châtelard en ayant appris quelque chose de nouveau sur la houille blanche, plus généralement sur l'électricité ferroviaire et son histoire.

Alberto Cherubini



Denis Lugon-Moulin devant le régulateur de turbine datant de 1923.

## UN FONDATEUR FÉRU D'HISTOIRE

**Denis Lugon-Moulin, 73 ans, vit à Finhaut, commune sur laquelle ont été construits les trois barrages du site d'Emosson et la centrale de Châtelard-Barberine. Il a effectué un apprentissage en mécanique générale au sein de la compagnie Martigny-Châtelard. En 1967 il quitte cette compagnie et entre aux CFF – à l'usine hydroélectrique de Châtelard-Barberine –**

**comme maître artisan en mécanique générale. Poste qu'il quittera lors de son départ à la retraite en 1999. Père de deux fils, Denis Lugon-Moulin est un féru de généalogie. Une passion qui va de pair avec son intérêt pour l'histoire de la centrale hydroélectrique. Il est membre SEV depuis plus de 44 ans.**

AC

## Les pionniers de l'hydroélectricité

Dans le musée CFF de Châtelard, on peut voir des photos de la construction des barrages de Barberine (1919-1924), Vieux Emosson (1952-1955) et Emosson (1967-1973) situés 1000 mètres au-dessus de Châtelard. Des images saisissantes. Elles témoignent des condi-

tions de travail extrêmement difficiles qui prévalaient sur ces chantiers de haute montagne. Le musée expose également des instruments qui ont servi aux ingénieurs et techniciens pour effectuer les observations et les calculs nécessaires à la construction et à la surveillance des bar-

rages. A sa façon, ce musée célèbre l'époque des pionniers de l'hydroélectricité qui ont été à l'origine de la modernisation du pays.

Visites jusqu'au 30 septembre sur rendez-vous: tél. 051 225 56 56.

La crise économique mondiale a ouvert un nouvel espace pour les discriminations au travail selon le BIT

# Trop d'injustices gangrènent le monde du travail

Dans son nouveau rapport global sur l'égalité au travail, le Bureau international du Travail (BIT) relève qu'en dépit des progrès continus de la législation antidiscriminatoire, la crise économique et sociale mondiale a accru les risques de discrimination à l'encontre de certaines catégories de personnes, comme la main-d'œuvre immigrée.

« Les périodes de difficultés économiques constituent un terrain propice à l'éclosion de discriminations au travail et, plus généralement, au sein même de la société. On le constate avec la montée des solutions populistes », constate le directeur général du BIT, Juan Somavia, ajoutant : « cela pourrait mettre en péril les acquis difficilement obtenus sur plusieurs décennies ».

Le rapport, intitulé « L'égalité au travail : un objectif qui reste à atteindre », cite les organismes de promotion de l'égalité qui reçoivent un nombre croissant de plaintes, témoignant que la discrimination au travail s'est diversifiée et que la discrimination à raison de multiples critères devient la règle plutôt que l'exception.

Il tire aussi la sonnette d'alarme sur la tendance qui veut que, pendant les ralentissements économiques, on donne moins la priorité aux politiques antidiscriminatoires et aux droits des travailleurs dans la pratique. « Les mesures d'austérité et les coupes budgétaires dans les administrations du travail et les services d'inspection et dans les fonds mis à la disposition des organismes spécialisés dans la non-discrimination et l'égalité pourraient gravement compromettre l'aptitude des institutions existantes à empêcher la crise économique de générer davantage de discriminations et d'inégalités », précise le rapport.

Le manque de données fiables dans ce contexte rend difficile l'évaluation de l'impact exact de ces mesures. Il appelle donc les gouvernements à mettre en place des ressources humaines, techniques et financières pour améliorer le recueil de données sur les discriminations au niveau national.

## Types de discriminations

Le rapport note également que de nouvelles formes de discrimination au travail émergent alors que les anciens problèmes ne sont au mieux que partiellement résolus. Voici les principaux enseignements du rapport :

- Des progrès significatifs ont été accomplis ces dernières décennies pour faire progresser l'égalité entre hommes et femmes dans le monde du travail. Cependant, les disparités de rémunération entre les sexes demeurent, les salaires des femmes représentant en moyenne 70 à 90 % de celui des hommes. Si des accords sur la flexibilité des horaires de travail sont progressivement introduits, la discrimination liée à la grossesse et à la maternité reste courante.

- Le harcèlement sexuel est un grave problème sur les lieux de travail. Les femmes jeunes, financièrement dépendantes, célibataires ou divorcées, et les travailleuses immigrées sont les plus vulnérables, alors que les hommes qui subissent le harcèlement ont tendance à être jeunes, homosexuels ou à appartenir à des minorités ethniques ou raciales.

- Combattre le racisme est plus que jamais à l'ordre du jour. Les barrières qui entravent le libre accès au marché du travail doivent encore être démantelées, en particulier pour les personnes d'ascendance africaine ou asiatique, pour les peuples autochtones et les minorités ethniques et, par-dessus tout, les femmes appartenant à ces divers groupes.

- Les travailleurs immigrés sont confrontés à des discriminations fréquentes à l'embauche et beaucoup d'entre eux subissent encore des dis-

criminations quand ils ont un emploi, y compris pour l'accès à des programmes d'assurance sociale.

- Un nombre croissant d'hommes et de femmes sont confrontés à des discriminations pour des motifs religieux, alors que les discriminations d'ordre politique

## La réponse de l'OIT

Le Rapport global recommande de prendre une série de mesures pour lutter contre les discriminations. Elles relèvent de quatre domaines prioritaires : la promotion de la ratification universelle et l'application des deux conventions fondamentales de

tion dans l'emploi et la profession fait partie intégrante d'une politique de travail décent visant à créer une croissance économique durable et équilibrée ainsi que des sociétés plus justes », affirme M. Somavia. « Ce qu'il faut, c'est combiner une politique de croissance économique



Quand le travail ne va pas, rien ne va.

son plus courantes dans le secteur public où la loyauté aux politiques des autorités en place peut être un facteur d'accès à l'emploi.

- Les discriminations liées au travail continuent d'exister pour un grand nombre des 650 millions de personnes handicapées dans le monde, comme en témoigne leur faible taux d'emploi.

- Les personnes vivant avec le VIH/sida peuvent souffrir de discriminations par le biais de politiques de dépistage obligatoire ou dans le cadre d'un dépistage qui n'est pas confidentiel.

- Dans l'Union européenne, 64 % de ceux qui font l'objet de l'étude s'attendaient à ce que la crise économique entraîne davantage de discriminations en raison de l'âge sur le marché du travail.

- Dans un nombre limité de pays industrialisés, la discrimination fondée sur le style de vie a émergé comme une question d'actualité, en particulier pour ce qui concerne le tabagisme et l'obésité.

l'Organisation internationale du Travail (OIT) sur l'égalité et la non-discrimination; le développement et le partage des connaissances sur l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession; l'amélioration de la capacité institutionnelle des mandants de l'OIT pour mettre en œuvre plus efficacement le droit fondamental à la non-discrimination au travail; et le renforcement des partenariats internationaux sur l'égalité avec les principaux acteurs.

Les ratifications des deux conventions fondamentales de l'OIT dans ce domaine – la convention (n°100) sur l'égalité de rémunération, 1951, et la convention (n°111) sur la discrimination (emploi et profession), 1958 – se situent respectivement à 168 et 169, sur un total de 183 Etats membres de l'OIT. Quand les taux de ratification dépassent les 90 %, l'objectif de ratification universelle est en vue, précise le rapport.

« Le droit fondamental de tous les hommes et toutes les femmes à la non-discrimina-

avec une politique pour l'emploi, la protection sociale et les droits au travail, qui permettent aux gouvernements, aux partenaires sociaux et à la société civile de travailler ensemble, y compris en changeant les comportements grâce à l'éducation. » Le rapport a été préparé en vertu du suivi de la Déclaration sur les principes et les droits fondamentaux au travail adoptée par la Conférence internationale du Travail en 1998. La déclaration est axée sur quatre principes fondamentaux – liberté syndicale, abolition du travail des enfants, élimination du travail forcé et des discriminations. BIT

« **L'égalité au travail : un objectif qui reste à atteindre** ». Rapport global en vertu du suivi de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, Conférence internationale du Travail, 100<sup>e</sup> session 2011, Bureau international du Travail, Genève.

Angle droit

# Remboursement de dommages

Hans utilise une voiture pour accomplir son travail quotidien. Et une fois, il arriva ce qui devait arriver: en parquant dans une étroite ruelle, il touche la barrière de métal d'un jardin. Les dégâts sur la carrosserie sont minimes, la barrière est tordue et les coûts sont élevés. Lorsqu'il contrôle son prochain décompte salaire, Hans sursaute en voyant que son employeur lui a déduit les frais de réparation de la voiture et de la barrière. Hans n'est pas d'accord avec une telle déduction et se tourne vers le team d'assistance judiciaire du SEV.

Selon la loi, l'employé est responsable du dommage qu'il a causé à l'employeur volontairement ou par négligence (art. 321e al.1 CO).

Mais il doit être précisé dans quelle proportion l'employé est fautif pour pouvoir définir la réparation qu'il devra fournir.

## L'employeur doit prouver

Que signifie cela en détail? La question de la réparation n'a pas de réponse standard. Elle dépend du contrat de travail, de l'activité exercée, du risque lié à la profession, du niveau de formation et de connaissances de l'employé, et de ses compétences et aptitudes personnelles. D'autre part, un employeur qui veut facturer des dommages doit pouvoir prouver qu'il a suffisamment instruit et encadré ses employés pour le travail à accomplir et qu'il leur a mis les moyens nécessaires à dis-

position. En cas de légère négligence, c'est également l'employé qui doit assumer les dommages. Mais dans un tel cas, la somme à payer pour un dédommagement est fortement réduite en règle générale, voire même annulée sur la base d'un accord ou d'une CCT. Ce qui est le cas aux CFF et à CFF Cargo (chiffres 42 et 43 de la CCT CFF et de la CCT CFF Cargo). En outre, seuls les dommages non couverts par une assurance peuvent faire l'objet d'un remboursement par l'employé.

La situation est particulière lorsqu'on est en présence d'un travail dont l'accomplissement comporte des risques. C'est ici dans la nature des choses que des dom-

mages peuvent être causés. Ce ne sont pas des risques liés à la profession mais bien à une situation concrète pouvant occasionner des dommages. Ainsi, par exemple, lors d'un accident de voiture avec le véhicule de fonction durant le travail, l'employé ne doit généralement pas prendre à sa charge les dommages s'il n'est que partiellement fautif.

Qu'en est-il maintenant de la déduction sur le salaire? La loi autorise une déduction salariale, resp. un dédommagement par le biais du salaire (art. 120 CO, resp. art. 323b CO). Cependant, une déduction directement du salaire ne peut avoir lieu que si l'employé a donné son accord, cela signifie donc que sa faute a été préalablement dé-



Une touchette, c'est si vite arrivé.

montrée et qu'il est tenu de payer les dommages. Si une déduction du salaire a lieu prématurément, cela complique bien les choses pour un employé convaincu qu'il ne doit pas payer de dédommagement et qui veut que sa demande soit examinée. Cela porte atteinte à ses droits.

Et maintenant, que s'est-il passé dans le cas de Hans? Le propriétaire de la barrière a envoyé la facture de la réparation à l'employeur, de même que le garage. L'employeur a procédé à la déduction sans même en discuter avec l'employé. Mais comme Hans, au vu des circonstances (étroite ruelle, forte pluie) n'est coupable que d'une légère négligence, et que ce qui importe pour un éventuel dédommagement, c'est dans quelle proportion il est fautif et pas le montant du dommage, cette déduction n'aurait pas dû être faite. Après intervention du team d'assistance judiciaire, l'employeur a renoncé à la déduction et Hans a reçu son plein salaire.

*L'équipe de la protection juridique*

## Cela vaut la peine d'entrer au SEV : tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses : protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3<sup>ème</sup> pilier.

## Règlement de l'action du 11.11.11 :

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 11.11.11 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et le 11 novembre 2011.

3. En date du 11 novembre 2011, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité. Le cumul des prix n'est pas possible.

4. Les prix attribués sont les suivants :

Trois membres recrutés = un couteau multifonctions d'une valeur de CHF 80.- ou un bon d'achat à la Coop d'une valeur de CHF 50.-.

Sept membres recrutés = 1 nuit pour 2 personnes (smartbox Hostellerie de Charme) d'une valeur de CHF 200.-.

Onze membres recrutés = 1 iPad 2 d'une valeur de CHF 600.- (ou un bon équivalent dans une agence de voyage).

5. Trois séances de remise des prix sont organisées (apéro simple) à Berne, Lausanne et Zurich.



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Rue:

Code postal/Lieu:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Téléphone:

Courriel:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

Signature:

**Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!**

**Envoyer ce talon à : Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58**

Georges Debons nous emmène sur les hauts de Sion

# Sensations fortes le long du bisse de Savièse

Originaire de Savièse, Georges Debons n'a pas pu s'empêcher de conseiller à nos lecteurs une balade le long du spectaculaire bisse de Savièse, appelé aussi bisse du Torrent-Neuf.

Georges Debons, 61 ans, a été un pilier de feu la sous-fédération APV. Il a présidé durant de nombreuses années la section APV-RPV Simplon. Suite à la fusion de sa sous-fédération, il est devenu membre de la section TS Romandie sud-ouest. Aux CFF, il travaille pour Handicap Service. Il aide les clients à mobilité réduite à monter et descendre des trains entre Loèche et Aigle.

## Bisse datant du XV<sup>e</sup> siècle

« Oui, ça vaut vraiment la peine d'aller faire un tour le long du bisse. Parce qu'il est spectaculaire. L'Association

pour la sauvegarde du Torrent-Neuf et la commune de Savièse effectuent un immense travail pour réhabiliter ce bisse construit à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. »

## Tronçons à flanc de rocher

Georges Debons se souvient qu'enfant, il allait jouer le long de ce bisse. « Avec les copains on s'amusaient à se suspendre dans le vide. » Brrr, un frisson parcourt notre dos. Certains tronçons du bisse sont à flanc le rocher. Spectaculaire! Ames sensibles et personnes souffrant du vertige s'abstenir. Mais notre collègue se veut rassurant. « Maintenant tout a été sécurisé de manière optimale. Il n'y a vraiment pas de danger! »

## Balade facile

Pour aller sur les hauts de Savièse en transports publics il faut prendre le CarPostal sur



Georges Debons.

la place de la gare de Sion, direction les Mayens-de-la-Dzour. Après environ 40 minutes de trajet, descendre à la halte des Biniis. L'endroit offre une belle vue panoramique sur la plaine du Rhône. Il y a aussi un restaurant-chalet qui propose des mets du terroir valaisan.

Depuis les Biniis, en une demi-heure de marche – le parcours est fléché – on rejoint le refuge-buvette des Vouasseurs, point de départ pour effectuer l'aller-retour le long du bisse du Torrent-Neuf. « Il faut compter deux heures pour faire l'aller-retour », précise Georges Debons. Durant le trajet, on traverse des passerelles suspendues à 40 à 60 mètres au-dessus du vide. De retour au refuge-buvette des Vouasseurs, pour celles et ceux qui veulent encore marcher, il y a la possibilité de longer le bisse jusqu'à Prafirmin. Un aller-retour qui prend une heure. Là, pas de passerelles, le paysage est plus doux. A proximité de la buvette des Vouasseurs, la cha-

pelle montagnarde de Ste-Marguerite mérite un coup d'œil.

## Chemin didactique

Le tronçon le plus spectaculaire le long des parois rocheuses est enrichi par des panneaux qui racontent l'histoire du bisse de Savièse, ce canal artificiel construit pour irriguer les vignes et les champs. Ce qui impressionne les visiteurs, c'est le courage des hommes qui ont bâti ce canal le long des rochers.

## Succès

L'Association pour la sauvegarde du Torrent-Neuf œuvre depuis 2005 à la réhabilitation du bisse en rendant accessible ce parcours très aérien. Le succès est au rendez-vous. Des milliers de



personnes visitent chaque année ce bisse historique, de préférence lorsque le soleil valaisan brille de tous ses éclats. Renseignements: [www.torrent-neuf.ch](http://www.torrent-neuf.ch)

Alberto Cherubini

## PELLET PIOCHE: REPÉRONS LES CANDIDATS QUI VEULENT DÉFENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS



## IL Y A 50 ANS

### A Leysin, l'Union syndicale a inauguré son village de vacances

C'est une radieuse journée. Ce 28 juin 1961, les montagnes baignent dans une brume dorée. Des drapeaux claquent à la brise. Les cuivres de la fanfare lancent dans l'air bleu leurs scintillements et leurs flonflons. Les officiels se déplacent à pas mesurés. C'est une fête: on inaugure le village de vacances de l'Union syndicale (aujourd'hui Reka, ndlr): trois rangées de maisonnettes étagées sur la pente herbeuse. Elles sont accueillantes – elles accueillent déjà. Les vacances ont commencé. Le chalet « Primeli ZB » à Grindelwald a été la première acquisition de la fondation, le village de Leysin est la première construction de la fondation.

Le Cheminot, 14 juillet 1961

L'époque du double sociétariat est révolue

## Roland Schwager quitte l'ACTP

SEV ou Association des cadres ? Roland Schwager a décidé : le président central de la VPV et le vice-président du comité SEV démissionne de l'ACTP.

**contact.sev :** Le double sociétariat au SEV et à l'ACTP est une tradition et une pratique très courante. Qu'est-ce qui a changé pour que tu te décides maintenant à quitter l'ACTP ?

**Roland Schwager :** L'ACTP s'engage toujours en premier lieu pour les cadres soumis au CO, les préoccupations du personnel soumis à la CCT semblent moyennement l'intéresser et elles risquent de passer aux oubliettes. De plus, à mon avis l'ACTP ne représente pas les intérêts des travailleurs de manière très conséquente. Sa position est

souvent un peu trop proche de celle des CFF. Pourtant ces derniers sont assez grands pour défendre leur position, ils n'ont pas besoin de quelqu'un du côté du personnel pour les aider à mettre le pied à l'étrier ! Mais la goutte qui a

**” Je suggère à tous les membres qui ont le double sociétariat de m'imiter. ”**

fait déborder le vase, c'est la Newsletter avec les déclarations adressées aux membres ACTP sur les négociations avec les CFF concernant le nouveau règlement CO, où l'on peut lire que « malheureusement, nous n'avons eu aucun soutien des autres associations du personnel, au contraire... ». Cela n'est pas vrai du tout ! Les trois associations de personnel ont lutté ensemble et se sont bien

entendues pour obtenir des améliorations. Dans la même Newsletter, l'ACTP nous reproche « les demi-vérités du SEV ». Avec de telles déclarations, elle se met à un niveau qui ne me plaît pas et que je ne veux plus soutenir par ma cotisation. Je ne veux même pas discuter de l'action agressive de débouchage de membres qui a eu lieu il y a quelque temps. Apparemment on a tous un besoin urgent de membres. Mais pour moi, la manière de procéder de l'ACTP n'est pas honnête. C'est pourquoi je suggère à tous les membres qui ont le double sociétariat de m'imiter.

**Que dis-tu aux collègues qui se décident plutôt à quitter le SEV pour rester à l'ACTP ?**

Celui qui entreprend de

peser le pour et le contre objectivement – d'un côté le grand et fort SEV et de l'autre, l'ACTP avec ses quelque 1000 membres – se rendra bien vite compte du meilleur endroit pour investir son argent, et saura lequel des deux syndicats est celui qui sait se battre pour obtenir des succès. Le bilan se fera clairement en faveur du SEV.

**Pourquoi est-il légitime que le SEV représente aussi les cadres sur le plan syndical ?**

Il l'a toujours fait depuis 1919 et toujours avec succès. (Pendant longtemps, c'était même un bon point pour faire carrière aux CFF d'avoir de l'expérience en



Roland Schwager.

matière de négociations et de direction de projets en tant que fonctionnaire SEV.) Le SEV ne fait pas la différence entre les collaborateurs en bleu de travail et ceux en costume-cravate. Mais il y a toujours, ou toujours plus de cadres qui n'ont pas encore compris qu'eux aussi ne sont « que » des employés, avec des devoirs et des droits pour lesquels il faut s'engager.

Interview : pmo/mv

Assurance-chômage et durée de cotisation

## Tout doux avec les aînés

520 indemnités journalières pour 22 mois de cotisation au lieu de 24 pour les travailleurs de plus de 55 ans.

Un succès pour le président de l'USS, le conseiller national socialiste Paul Rechsteiner. A son deuxième essai, il est en effet parvenu à convaincre la majorité de la commission de l'économie et des redevances (CER) du Conseil national de réduire de 24 à 22 mois la période minimale de cotisation à l'assurance-chômage des personnes de plus de 55 ans pour avoir droit au maximum de 520 indemnités journalières.

Il s'agissait d'une disposition des plus dures, que le Parlement, allant plus loin que le

gouvernement, avait adoptée dans le cadre de la révision de la loi sur l'assurance-chômage (LACI) combattue en son temps par l'USS. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2011, date de l'entrée en vigueur de la nouvelle LACI, cette disposition prévoit que les personnes au chômage de plus de 55 ans ou celles dont le taux d'invalidité est d'au moins 40% ne reçoivent 520 indemnités journalières – le maximum – que si elles ont cotisé 24 mois pendant le délai-cadre de 2 ans, donc sur une durée ininterrompue. Sinon, le nombre d'indemnités passera à 400. Des centaines de cas de rigueur en ont découlé. Qui ne trouve pas de nouvel emploi immédiatement ou pense en retrouver un de par soi-même perd ainsi d'un seul coup 120 indemnités journalières.

Par 16 voix contre 6 et 2 abstentions, la CER du Conseil national a désormais déposé une initiative propre qui fait passer la période de cotisation minimale de 24 à 22 mois, c'est-à-dire offre un certain répit pour les impondérables de la vie.

**Une rigueur scandaleuse**

Et Paul Rechsteiner de commenter ainsi cette décision : « Si la CER du Conseil des Etats suit en août prochain, on pourra au moins supprimer cette rigueur scandaleuse à l'égard de travailleurs et travailleuses âgés qui ont le malheur de tomber au chômage à leur âge. Et il semble bien que ce sera le cas, car la CER du Conseil national est, la plupart du temps, l'obstacle le plus difficile à franchir. »

Ewald Ackermann,  
rédacteur de l'USS/fq

## Offre spéciale

# 3ème pilier A



**Versicherungen  
Assurances  
Assicurazioni**

**Pour les entrées en vigueur  
du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> décembre 2011  
nous vous offrons :**

**un bon d'achat Coop de 100.– à la  
conclusion d'une somme assurée de  
49'999.– ou moins (somme  
minimale 15'000.–)**

ou

**un bon d'achat Coop de 200.– à la  
conclusion d'une somme assurée de  
50'000.– et plus**

Biagino Gioli a quitté après 19 ans la charge d'administrateur de la Maison du Peuple de Bellinzone

# Une deuxième retraite

Durant 19 années, il s'est occupé des finances de l'Union syndicale de Bellinzone. Une responsabilité assez lourde, puisqu'elle implique l'administration des biens de la Maison du Peuple avec ses trois immeubles estimés à plusieurs millions.

Tout le monde l'appelle Biagino, mais son nom est Biagio Gioli « comme mon papa », précise l'intéressé. Les chemins de fer font partie du patrimoine génétique de la famille. « Mon père était chef à la manoeuvre et ma famille a longtemps habité dans la guérite de Paradiso. Après mon apprentissage, j'ai travaillé six mois à Monteforno avant d'avoir réussi à me faire engager aux Ateliers de Bellinzone. » Le lien avec les chemins de fer n'a pas toujours été positif. « A un certain moment, j'étais prêt à donner mon congé. Malgré mon CFC de serrurier, il ne m'était pas possible d'effectuer des travaux de soudure. J'avais envie de monter ma propre entreprise, mais ma famille m'a convaincu de mieux prendre en compte les avantages d'avoir un emploi sûr. Par la suite, mon fils a aussi effectué un apprentissage aux Officine. »



Biagino Gioli devant la Maison du Peuple de Bellinzone, située à deux pas de la gare et des Ateliers CFF, lieu de rencontre de nombreux cheminots et syndicalistes tessinois.

## Toujours été syndiqué

« Dès que j'ai fait le choix de rester aux CFF, j'ai commencé à m'engager dans le syndicat. J'ai été membre de la commission du personnel, que j'ai eu par la suite l'occasion de présider durant douze ans. En qualité de président, je devenais automatiquement membre du comité de la section de Bellinzone de l'ancienne sous-fédération WAV. J'ai aussi fait partie durant neuf ans du comité central de cette ancienne sous-fédération. »

## Une vie dans les chiffres

Par la suite, en 1983, Biagino a assumé la fonction de caissier de la section, charge qu'il a occupée jusqu'en 1995. Durant 15 ans, il a également collaboré avec SEV Assurances et durant vingt années il a tenu la caisse de l'association de défense des locataires. En 1992, il a fait son entrée dans le comité de l'Union syndicale de Bellinzone comme administrateur, sur demande du président Duilio Biaggio. Il s'agissait alors de résoudre les problèmes de la Maison du Peuple qui traversait une phase difficile. « Nous avons refait les salles de réunions situées au-dessus du restaurant et nous avons tout de suite enchaîné les travaux en supprimant deux

appartements pour aménager les bureaux du syndicat du bâtiment SIB. »

## Importantes responsabilités

« C'était l'époque où nous avons dû recourir à des emprunts et à des avances financières auprès du SIB pour pouvoir aller de l'avant avec les travaux. Par la suite, nous avons refait une première fois le restaurant et quelques bureaux. »

En 1996, l'Union syndicale de Bellinzone a construit un immeuble de 16 appartements subventionnés. Cela s'est révélé être un excellent investissement qui aujourd'hui rapporte de l'argent tout en offrant des logements avec un très bon rapport qualité-prix.

En 2004, une autre importante phase de travaux a été effectuée avec la construction du nouveau bâtiment qui accueille la salle de cinéma Forum, de nombreux bureaux dont ceux d'Unia et quelques appartements. « Nous aurions pu faire d'autres bureaux à la place de la salle de cinéma, mais nous avons estimé que Bellinzone méritait d'avoir sa salle de cinéma, étant donné que toutes les autres salles de la ville avaient fermé leurs portes. Malheureusement, c'est un choix qui pèse sur la

rentabilité de l'immeuble. Les travaux se sont malgré tout poursuivis. Le 1<sup>er</sup> mai de l'année passée, nous avons pu rouvrir le restaurant complètement refait à neuf, ce qui est un plus pour toute la ville. Durant ces 19 ans, nous avons réussi à effectuer tous ces investissements en injectant plus de deux millions de fonds propres et en empruntant quelque 14 millions. Les intérêts de notre dette sont passés de 200 000 à plus de 1,2 million de francs par année. »

## Autodidacte

Pour faire face aux exigences des charges qu'il a assumées, Biagino a dû se former sur le tas. « Je me souviens des samedis que je passais dans les bureaux des Officine avec le directeur Alfredo Keller. Il m'apprenait à me servir d'un programme de comptabilité sur un Commodore 64. Ces connaissances se sont révélées par la suite utiles, tout comme ce que j'ai appris en militant au sein de l'association pour la défense des locataires. Cela m'a permis de gérer les problèmes liés à la gestion des appartements. Malgré mon envie de me former et ma volonté de remplir ma fonction au plus près de ma conscience, j'ai bien dû commettre quelques fautes. »

## L'heure de s'en aller est venue

« En regardant derrière moi, je suis extrêmement satisfait de ce que nous avons réussi à faire. Ces derniers jours, j'ai réussi à louer le dernier appartement libre. Je quitte ma charge avec la conscience tranquille. Notre situation financière est solide. Malgré la charge de nos emprunts, nous avons des liquidités qui nous permettent d'envisager l'avenir avec confiance. Un regret cependant. J'aurais souhaité quitter ma fonction en même temps que mon collègue et ami Silvano De Bernardi, qui a été durant de nombreuses années président de l'Union syndicale de Bellinzone. Mais le destin en a voulu autrement. » Lorsqu'on parle de « sa » Maison du Peuple, les yeux de Biagino brillent, tout comme lorsqu'on évoque avec lui la grève des Ateliers de Bellinzone.

## La caisse de la grève

Durant la grève, Biagino s'est naturellement trouvé à devoir gérer la caisse. Charge qu'il a assumée avec son habituel sens des responsabilités. « J'ai amené à la banque plus de 440 000 francs, encaissés dans le restaurant-bar qui avait été aménagé dans les ateliers. Ce fut une période extrêmement impressionnante et émouvante. Je me souviens d'avoir rencontré un Suisse allemand âgé qui nous a donné 300 francs. Par la suite, je me suis rendu compte qu'il avait l'air emprunté. J'ai causé avec lui. Il m'a avoué qu'il n'avait pas gardé assez d'argent pour s'acheter à manger. Je lui ai redonné cent francs. »

Maintenant Biagino a remis toutes ses fonctions, sauf celle de membre du comité de la section PV Tessin et Moesano. « Section dont je suis naturellement le caissier », précise-t-il en riant. Il a aussi offert son aide au nouveau comité de l'Union syndicale de Bellinzone, afin d'assurer une certaine continuité dans la gestion des biens qui appartiennent aux collègues syndiqués.

## BIO

Biagino Gioli, 69 ans en décembre, est entré aux CFF à l'âge de 21 ans. Il a toujours travaillé aux Ateliers CFF de Bellinzone jusqu'à son départ à la retraite en 2003. Il a terminé sa carrière professionnelle avec la fonction de chef de team.

Biagino habite à Monte Carasso avec son épouse; il s'occupe volontiers de son jardin et de sa petite maison de montagne sur les monts de Mornera. Il cultive sa propre vigne, vinifie son vin et distille sa grappa. Père de deux fils, il est aussi un très fier grand-père de cinq petits-enfants.