

# La Mecque des amis du train

L'Association seeland.biel/bienne a interpellé les membres du Conseil national avec humour à la veille de la session d'automne

**me mo** 250 fois 1 train sur une voie = Gléresse (Ligerz en allemand). Les membres de l'Association seeland.biel/bienne en ont marre. Après la décision du Conseil des Etats, en juin, remettant à plus tard le projet de construction d'un tunnel à double voie de Gléresse, ils avaient décidé d'apostropher les conseillers nationaux, à la veille de la session d'automne de la Chambre du peuple. Le prochain pas politique devrait être la présentation d'un nouveau message du Conseil fédéral d'ici à 2010, comprenant le fameux tunnel du pied du Jura.

Le problème de Gléresse, c'est 1,8 km de voie unique formant un véritable goulet d'étranglement pour la ligne du pied du Jura. Des propositions de solutions se trouvent sur la table depuis longtemps: le canton, les communes, les CFF ainsi que les associations de protection de l'environnement se sont mis d'accord en 2004, dans le cadre de la «planification de la rive gauche du lac de Biemme». Parallèlement au tunnel routier existant, le concept prévoit un tunnel de chemins de fer à deux voies de 2 kilomètres de long. Les coûts estimés? 150 millions ou 200 millions de francs, selon l'option choisie (une ou deux galeries). En remplacement de la gare de Gléresse, un service d'autobus prendrait le relais. Au printemps 2006, près de 5000 personnes s'étaient déjà mobilisées via une pétition pour la construction du tunnel.

## Processus sans fin

Comme l'explique Jean-Claude Hennet, secrétaire général d'Ouestrail, «tout est très long dans ce domaine, à la fois sur le plan de la planification (trac-tations entre les CFF, l'Office fédéral

des transports et les cantons), sur le plan politique (examen parlementaire) puis sur les plans formel et technique (acquisition de terrains, traitement des oppositions, difficultés géologiques, etc.)» On sait depuis avril 2007, date de mise en consultation du projet ZEB, que le tunnel de Gléresse ne fait pas partie des projets retenus, et cela pour une raison que la Suisse occidentale conteste, à savoir l'utilisation d'une partie de l'argent initialement prévu pour RAIL 2000 (donc ZEB) pour finan-

cer les surcoûts intervenus dans la construction du tunnel du Gothard. Ce sont justement les protestations de la Suisse occidentale notamment qui sont à l'origine du «ZEB2». D'ici à 2010, le Conseil fédéral devra présenter un nouveau message dans lequel on devrait trouver le tunnel de Gléresse.

## Horizon 2020, voire 2030

«Si le tunnel de Gléresse est retenu dans le message que le Conseil fédéral devra soumettre au Parlement d'ici à fin 2010 (sous réserve de la décision finale des Chambres dans le dossier ZEB1), et si les Chambres fédérales valident ce choix le moment venu, alors le tunnel de Gléresse pourrait être inauguré en 2020. Voilà une hypothèse plausible!, déclare Jean-Claude Hennet. Si c'est non, le report serait d'une

dizaine d'années au moins et le goulet ferroviaire de Gléresse ne serait donc pas supprimé avant 2030.

## Des crédits difficiles à obtenir

Les partisans du tunnel de Gléresse interviennent auprès des responsables de l'Office fédéral des transports, des CFF et des parlementaires fédéraux, afin de démontrer la nécessité de ce tunnel. Les cantons de Suisse occidentale soutiennent également ces démarches. «Cela dit, les CFF, même s'ils ne le disent pas trop, sont acquis à l'idée de ce tunnel. Mais c'est la Confédération qui doit accorder les crédits, donc le Parlement fédéral... » note Jean-Claude Hennet.

Henriette Schaffter ■



«Gléresse n'a pas que des atouts d'ordre touristique et social: ce village vigneron pittoresque a tout pour plaire aussi aux adeptes du rail. On peut y admirer et photographier de très près, jusqu'à 250 fois par jour, des trains qui défilent à toute allure. ICN, trains régionaux et convois de marchandises se succèdent, de jour comme de nuit. Un vrai paradis pour les ferrophiles!», voilà les phrases chocs des partisans du tunnel de Gléresse.

## «On n'avance pas du tout!»

Peter Moser, député bernois et membre du comité de soutien

## questions réponses

Quelles ont été les réactions à l'action cartes postales d'août? On a de nouveaux membres!

Pourquoi ce projet, que vous jugez «pas si cher que ça», n'arrive-t-il pas à être concrétisé alors que tout le monde s'accorde à le trouver indispensable?

On a deux accès pour obtenir le financement du tunnel. L'accès politique via le ZEB, auquel on tente par tous les moyens d'intégrer le projet, et l'accès CFF. Ceux-ci devraient une fois pour toutes avouer qu'ils ont besoin de cette double voie, ce qui n'est pas le cas pour l'instant. Le problème, c'est que chaque partie attend que l'autre agisse... et au final, on n'avance pas du tout!

Ça fait longtemps que la région se bat ainsi pour ce tunnel?

Un projet antérieur existait, mais la commune de Gléresse le refusait, car de cette manière, elle perdait sa gare. En novembre 2003, elle est revenue sur sa position et défend désormais la réalisation d'un tunnel. Elle a accepté le fait d'être desservie par un réseau de bus. En 2006, une pétition forte de 5000 signatures a été remise à Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat du canton de Berne et directrice de la Conférence des conseillers d'Etat en charge des transports. Cela a marqué le début des actions du comité de soutien.

Et pourquoi avoir besoin d'un tunnel? Finalement, pourquoi ne pas prévoir tout simplement deux voies?

C'est physiquement impossible! C'est trop étroit.

Cette ligne du pied du Jura est importante au niveau du trafic voyageurs mais également au niveau du trafic marchandises, non?

Bien sûr! Presque tous les trains marchandises entre Lausanne et Zurich passent par ici! Et cela se passe surtout la nuit, puisque la ligne est déjà surchargée en journée.

L'année passée, lorsqu'il y a eu des travaux urgents à Flamatt, les CFF ont conseillé aux entreprises d'utiliser la route pour le trafic des marchandises! On a pensé qu'il y aurait une réflexion de leur part après l'épisode de Flamatt, que celui-ci avait démontré l'urgence de la construction d'un tunnel à Gléresse. Mais apparemment non. Nous n'avons pas connaissance d'études des CFF à ce propos. On ne comprend pas pourquoi tout est mis sur l'axe nord-sud alors que l'axe Genève-Zurich mériterait également de la considération.

Pourquoi vous battez-vous personnellement pour un tel projet?

Je suis très impliqué au niveau de la région, en tant que député bernois, conseiller de ville et entrepreneur à Biemme. Je souhaite plus que tout le développement de cette magnifique région. Pour cela il faut un très bon réseau de transports de tous genres. La cadence de 30 minutes entre Neuchâtel et Biemme me paraît également indispensable pour nos habitants et nos visiteurs.



Peter Moser se bat pour la région biennoise et par conséquent pour le tunnel de Gléresse.

## SEV Journée de la migration

Migration Migrazione

**Samedi 1<sup>er</sup> novembre 2008, Hôtel Cascada, Bundesplatz 18, Lucerne de 9h30 à 16 heures**

### Thèmes:

- Le SEV - Organisation et structures
- Fusion des sous-fédérations SEV APV, RVP et RM
- Discussion et questions
  - Vœux et revendications des migrant-e-s à l'intention du SEV et des sous-fédérations
  - Intégration des migrant-e-s dans les sections et les sous-fédérations

Votre participation est très importante! Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux!

**Intervenants:** Jérôme Hayoz, secrétaire syndical, Manuel Avallone, vice-président, Dominik Hunn, secrétaire syndical et des membres du comité central des sous-fédérations APV, RVP et RM

### Qui peut y participer?

- Tous les migrants intéressés (y compris les non-membres SEV)
- Tous les membres SEV intéressés

### Coût:

La participation est gratuite. Le repas de midi est offert par le SEV.

### Inscription

**Journée de la migration, samedi 1<sup>er</sup> novembre 2008**

Nom ..... Prénom: .....

Adresse: .....

Sous-fédération: .....

Nationalité: .....

J'ai besoin de la traduction  en français  en italien

Date: ..... Signature: .....

A retourner jusqu'au 24 octobre 2008 au plus tard au:

**Secrétariat syndical SEV**, case postale, 3000 Berne 6  
Tél: 031 357 57 57 - courriel: migration@sev-online.ch

## SEV nouvelles Comité directeur

La séance du 1<sup>er</sup> octobre a débuté par une minute de silence à la mémoire de Pierre-Alain Gentil. La séance a été repoussée de quelques jours, car la cérémonie pour notre défunt président a eu lieu le

26 septembre, jour prévu initialement.

Le règlement de sa succession a été ajouté à l'ordre du jour de cette rencontre.

De nombreux thèmes étaient liés au comité fédératif, qui se déroulera du 5 au 7 novembre à Brenscino. Le budget qui a été adopté se fonde sur une adaptation du règlement des cotisations, qui a été approuvée par le comité directeur. Dans le futur, la cotisation syndicale devra être à nouveau indexée, c'est-à-dire adaptée à l'évolution des prix à la consommation.

Le budget 2009 sera présenté au comité fédératif en tenant compte de cette augmentation des cotisations.

Plusieurs projets ont été présentés au comité directeur, qui les fera suivre au comité fédératif pour approbation. Au centre se trouve le concept de recrutement dont le but ambitieux est de stopper le recul des membres d'ici à 2010 et d'arriver à une augmentation par la suite.

Les documents concernant divers projets, tels les journaux syndicaux, le site internet ainsi que le concept pour les activités liées à la branche aviation vont être également transmis pour approbation. Le comité directeur a pris connaissance avec une grande satisfaction du résultat des votations de la ville d'Aarau. Les membres pensent unanimement que la décision populaire très claire contre une privatisation des entreprises de bus donnera un signal particulièrement fort pour toute la Suisse. Le SEV s'est engagé lors de cette votation et se réjouit par conséquent du résultat.

La vice-présidente Barbara Spalinger a informé le comité directeur à propos d'une discussion avec les CFF au sujet de NOA. Les deux parties étaient unanimes sur le fait que la mise en pratique de la convention de mesures raisonnables 2 doit encore être vérifiée. Les représentants SEV ont pris connaissance avec inquiétude du fait qu'aux CFF, des idées d'affaiblir NOA réapparaissent, cela en vue des négociations CCT 2010. Le comité directeur a exprimé clairement l'avis qu'on ne doit pas toucher à NOA, afin de ne pas mettre en danger le partenariat social.

A propos de la table ronde des Ateliers de Bellinzzone, Manuel Avallone, vice-président, a informé que les représentants syndicaux sont en principe prêts à discuter d'un passage dans la division Trafic voyageurs. Des questions restent cependant en suspens au sujet de l'utilité d'un tel changement et des effets sur le personnel. Tout cela doit encore être clarifié.

Enfin, le comité directeur a décidé formellement de dire oui à l'initiative AVS, qui sera votée le 30 novembre prochain. Le SEV participera activement à la campagne. En effet, le personnel des transports publics désire également que les personnes ayant de bas ou moyens revenus puissent prendre leur retraite dès 62 ans, sans pertes.

SEV ■

## SEV

### Demande présentée à l'UTP

En décembre 2005, le tribunal fédéral a rendu un jugement contre l'entreprise de communications Orange. Ce jugement stipulait que les indemnités pour travail de nuit et durant le week-end, octroyées de manière régulière et durable, faisait partie intégrale du salaire et étaient par conséquent à inclure également sur les salaires durant les vacances.

Les CFF ne voulaient d'abord rien savoir d'un paiement rétroactif de ces indemnités. Après quelques plaintes privées, le SEV a pu enfin rejoindre la table des négociations avec les CFF. En août, le SEV a conclu un accord avec les CFF, sur le paiement rétroactif de tels indemnités. Il est désormais à la recherche d'une solution comparable avec les ETC (entreprises de transport concessionnaires). Pour simplifier la chose, le SEV pouvait s'imaginer que l'UTP (Union des transports publics) se laisserait mandater par les ETC, pour négocier un accord. Une question dans ce sens a été posée le 8 septembre à l'UTP. La réponse n'est pas encore connue pour l'instant. La procédure à suivre sera discutée lors des assemblées d'automne des sections VPT.

SEV ■