

«Nous accorderons plus d'importance aux futurs traités avec l'UE»

ACCORDS Président de l'Union suisse des arts et métiers, le conseiller aux États tessinois Fabio Regazzi annonce que son organisation envisage davantage d'ouverture à l'Union européenne et offre de faire des compromis.

MISCHA AEBI ET ADRIAN SCHMID

L'Union suisse des arts et métiers (USAM) aura de quoi discuter lors de son congrès bisannuel qui se tient à Berne mardi prochain, en présence du conseiller fédéral Albert Rösti. Son président est prêt au compromis à propos des traités à venir avec l'Europe qui sont, selon lui, «essentiels pour de nombreuses PME». Interview

Monsieur Regazzi, l'USAM va-t-elle maintenir son attitude provocante après le départ du directeur Hans-Ulrich Bigler?
Nous demeurerons fermes sur le fond. Je pars du principe que le nouveau directeur, Urs Furrer, qui arrive en mai, mettra ses propres priorités.

Un changement de cap en vue pour l'USAM?

Oui, même s'il y a encore des points critiques dans le dossier européen. À l'avenir, nous accorderons plus d'importance aux futurs traités avec l'UE, car ils sont essentiels pour de nombreuses PME.

C'est-à-dire?

On oublie trop souvent que, outre les grands groupes, quelque 40% des PME travaillent à l'export. Si nous laissons les anciens accords avec l'UE s'affaiblir au lieu de les renouveler, les exportations vers l'UE seront de plus en plus compliquées.

Beaucoup de gens critiquent la nouvelle démarche du gouvernement. L'USAM acceptera-t-elle le paquet d'accords que le Conseil fédéral négocie actuellement à Bruxelles?

Oui, je suis confiant. Je pense que les chances d'obtenir de nouveaux traités européens sont intactes. Reste qu'en fin de compte c'est le peuple qui décidera.

Toutefois, de nombreuses PME s'inquiètent de voir des entreprises étrangères pratiquer le dumping salarial en Suisse une fois les nouveaux accords

européens signés. Vous niez la légitimité de ce souci?

Non. Si les salaires ne sont plus assez protégés en Suisse, il y a effectivement un risque de dumping salarial. Et nous voulons l'éviter à tout prix. Ainsi, l'USAM donnera son accord uniquement si la protection des salaires est garantie à 100%. Sinon, des entreprises de l'UE employant des travailleurs à bas prix supplanteront par exemple des cuisinistes ou des entreprises du bâtiment suisses.

Comment résoudre ce problème? La réglementation UE sur les frais désavantagerait gravement les entreprises locales. Il est peu probable que l'UE accorde à la Suisse un traitement de faveur en matière de notes de frais.

On verra bien. Je rappelle que la réglementation des frais est aussi très controversée parmi les États membres de l'UE. Néanmoins, nous sommes tout à fait prêts à envisager des compromis sur d'autres points, pour autant que la protection des salaires ne soit pas menacée: une réduction du délai d'annonce préalable par exemple, qui concerne les entreprises exécutant des commandes en Suisse, est tout à fait négociable. En effet, avec les moyens numériques modernes, il est possible de contrôler les entreprises de l'étranger dans un délai plus court.

La protection salariale est-elle vraiment le seul point que l'USAM critique encore dans les négociations en cours avec l'UE? Il y a bien sûr d'autres points.

Nous sommes ainsi mécontents que la Cour de justice européenne continue à jouer un rôle dans le règlement des litiges entre la Suisse et l'UE. Ce ne sera malheureusement pas possible de l'éviter entièrement. Nous devons donc, dans une certaine mesure, chercher un terrain d'entente. Il faut en outre être certain que les citoyens de l'UE ne sapent pas, grâce aux nouveaux traités de l'UE, les assurances sociales chez nous. Cependant, nous n'avons plus d'objections de principe sur ces points des futurs accords.

Dans quelle mesure l'industrie dépend-elle de la main-d'œuvre qualifiée de l'Union européenne?

Je suis très inquiet à ce propos. Je pense que nous manquons certes de personnel qualifié, mais surtout de main-d'œuvre en général. Je le vis au sein de mon entreprise. Depuis des mois, nous cherchons un comptable. Vous n'imaginez pas à quel point c'est difficile. Heureusement, au Tessin, nous avons aussi la possibilité de chercher de l'autre côté de la frontière, en Italie.



Fabio Regazzi dans son entreprise à Gordola, au Tessin. Stephen Kelly

Pourtant, au Tessin, le grand nombre de frontaliers irrite beaucoup de monde.

C'est vrai. Ces personnes ne veulent pas voir que, sans frontaliers, notre canton connaîtrait de grandes difficultés. Certains secteurs comme le bâtiment, les hôpitaux et les maisons de retraite pourraient fermer. Et je pense que les problèmes d'emploi deviendront dorénavant plus graves.

Le loup est un autre défi d'actualité. Vous êtes chasseur. Êtes-vous allé chasser le loup?

Au Tessin, jusqu'à maintenant, les gardes-chasses sont chargés de la régulation. Les chasseurs ne sont pas concernés. Si cela devait changer, je m'inscrirais.

Pourquoi?

Parce que la situation est devenue incontrôlable. En région de montagne, les loups causent désormais énormément de problèmes. Les mesures de protection que les agriculteurs sont contraints de prendre sont disproportionnées. La décision du conseiller fédéral Albert Rösti de tirer certains loups est un pas dans la bonne direction. Mais j'aurais été encore plus loin.

Jusqu'où? Albert Rösti a pourtant été vivement critiqué.

Il devait s'y attendre en tant que conseiller fédéral. Pour être provocateur, nous n'avons pas besoin de loups en Suisse. Je suis conscient que ce n'est pas réalisable. Mais 300 loups comme aujourd'hui, c'est, une fois pour toutes, bien trop. Vingt à 30 bêtes suffiraient. Il devrait être autorisé d'abattre tout le reste.

C'est fort extrémiste.

Non, nous avons besoin de plus nombreuses zones sans loups. Je suis clairement du côté des paysans de montagne sur la question. À mon avis, les agriculteurs contribuent plus à la biodiversité que les loups.

Comme président de l'Union suisse des arts et métiers, vous semblez être moins agressif que sur la question du loup. Pourquoi donc?

À mes yeux, la chasse est une affaire personnelle. À l'USAM, je ne peux pas être un partisan d'une ligne dure, car je dois tenir compte de la pluralité des opinions de nos membres.

Après l'accident, la CGN a du «Simplon» dans l'aile

LACLÉMAN Parallèlement aux débats au sujet des dégâts survenus sur son navire, la compagnie devra vite trouver au moins 40 millions pour rénover ses bateaux historiques.

CHRISTOPHE PASSER
christophe.passer@lematindimanche.ch

Depuis la nuit du 29 au 30 mars dernier, à Cully (VD), le public sait qu'un bateau peut produire des «cris déchirants». Une émotion tragique traversait en effet les descriptions des graves difficultés rencontrées par le *Simplon*, bateau Belle Époque de la CGN (Compagnie générale de navigation), qui s'est fracassé durant des heures, soumis à la vaudaire (le vent du sud-est lémanique) contre le débarcadère de Cully où il était amarré suite à une panne.

Le navire n'a pas coulé mais a risqué gros: déchirures sur la coque, ponton de Cully en partie détruit. Et si l'affaire a fait débat, elle traduit la tendresse de la population pour ces vaisseaux, mais également les questionnements sur l'enchaînement des (mauvaises) décisions qui ont conduit à la catastrophe. Un naufrage d'image, aussi, réseaux sociaux hurlant à l'incompétence des marins d'eau douce. Cinq questions se posent pour comprendre vers où vogue le navire CGN.

Qu'attendre de l'enquête officielle?

La CGN a opté pour un collège de quatre personnalités. Christian Wahl, navigateur vainqueur du Bol d'Or, Jacques Antenen, ancien juge d'instruction et ancien chef de la police cantonale vaudoise, Jean Pierre Mortreux, expert en navigation maritime français, notamment auprès des tribunaux, et enfin Luc Amiguet, ancien responsable de la sécurité de l'aéroport de Genève. Qu'en attendre? Les juristes imaginent que le déroulement des événements - entre sortie du bateau du jeudi, échec du remorquage, arrimage à Cully, annonces météo du vendredi - y sera scruté entre «erreurs d'appréciation» et «négligences», ce qui fait souvent pencher plus vers les erreurs que la faute crasse avec désignation de coupables.

Benoît Gaillard, président du conseil d'administration, s'attend à des «questions sur nos processus, notre chaîne de décision, la clarté de celle-ci en cas de crise: ça me paraît légitime».



L'enquête sera cependant complétée par les «expertises» des assurances. Celle de la VVSSU (Versicherungsverband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen Genossenschaft), coopérative d'assurance des sociétés de navigation suisse, agit un peu comme celle d'une RC. La CGN dispose aussi d'une seconde assurance, privée, qui fera elle aussi son expertise en agissant à la façon d'une casco. Les premiers résultats de l'enquête officielle sont espérés pour le début de l'été. Ils seront rendus publics.

Combien ça va coûter?
Le calendrier de la CGN doit être réévalué. Il faut d'abord sortir le *Simplon* de Peau (le lac est actuellement trop bas pour le faire) pour se rendre compte de la portée des dégâts. Suivra le rapport technique au mois de juillet. «Jusque-là, c'est de la sculpture sur nuage», soupire Marc-Olivier Buffat, vice-président du conseil d'administration, qui tente encore la métaphore météo après ce qui s'est passé. Mais un spécialiste, qui a assisté depuis le quai au drame, entrevoit deux issues à l'analyse: «Soit le *Simplon* n'a pas été touché dans sa structure, et l'on peut, dans une fourchette entre 1 et 3 millions de

francs, le réparer pour le remettre à l'eau dès 2025 ou 2026. Soit, et c'est malheureusement une forte probabilité, il est atteint plus profondément. Il faudrait alors envisager la rénovation complète, qui était jusque-là agendée pour 2030: là, on parle de 20 millions de francs et de plusieurs années.»

La complication, c'est que la rénovation et le réarmement de l'*Helvétie*, autre fleuron ancien de la flotte CGN, prévue, elle, dès 2026, coûteront pareillement 20 millions. Il semble impossible d'avancer ces travaux-là: les études sur la motorisation, que l'on imagine peut-être même électrique, viennent à peine d'être lancées. La CGN devra donc gérer dans quel ordre elle rénove ou répare quel bateau. Et surtout, trouver rapidement 40 millions de francs pour le faire.

Qui va payer quoi?

Les assurances devraient, sauf surprise, se charger de l'entier des réparations, intervenant donc à hauteur d'environ 2 ou 3 millions de francs. Pour le reste, ce sera du partenariat public-privé. Les cantons de Vaud, Genève et Valais sont actionnaires majoritaires, plus une part française. L'importante Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), deuxième actionnaire après le Canton de Vaud, menée par Maurice Decoppet, sera décisive pour aider à

À Lausanne, le «Simplon» est à quai, suite à la tempête qui l'a beaucoup endommagé.

Patrick Martin

Quel contexte politique?

Une question au parlement vaudois de la Verte libérale Graziella Schaller concernait la composition du collège d'experts. Deux autres, l'une de l'UDC Yann Glayre et l'autre du PLR Guy Gaudard, s'interrogent sur les responsabilités de la direction et du conseil d'administration. Trois interventions de droite, donc, contre une CGN présidée par le socialiste Benoît Gaillard? «Si c'est ça, dit ce dernier, j'accepte de me retrouver dans ce rôle, et de servir aussi de paratonnerre

«Aujourd'hui, l'intérêt de faire naviguer les bateaux Belle Époque est mieux compris.»

Maurice Decoppet, président de l'ABVL

en faveur des employés, qui sont d'une grande compétence, parfois injustement mise en cause par les attaques au sujet de cet accident.» Marc-Olivier Buffat, PLR, ajoute: «J'ai été surpris de la violence contre le CA et la direction. C'est aussi la démonstration de l'attachement à ces bateaux et à cette compagnie: je voudrais rappeler que ça n'a pas toujours été le cas, et qu'il y a dix ou quinze ans, une bonne partie du personnel politique ne comprenait pas l'intérêt de soutenir la CGN. Il a fallu se battre, à droite comme à gauche.»

Comment remonter le courant?

«En faisant au mieux notre travail, explique Benoît Gaillard. La confiance se gagne en assurant les prestations, en étant à l'heure, en garantissant la sécurité des passagers. À ce stade, nous ne supprimons pas de courses cet été. En 2023, la CGN a transporté 2,7 millions de passagers, un record, 6000 traversées par jour sur les lignes de transport public en semaine. Nous faisons plus de 50 millions de chiffre d'affaires annuel, dont 18 millions de subventions: un taux de couverture par nos ventes de près de 65%, plutôt bon dans le monde des transports publics. Le niveau d'exigence que l'on nous demandera pour obtenir de l'argent pour notre flotte va sans doute augmenter, avec des questions sur l'entretien ou la protection des bateaux. C'est normal. Et notre but reste de faire naviguer le *Simplon* à nouveau.»

Publicité

Image créée à l'aide de l'IA

ENSEMBLE POUR NOTRE SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE !

OUI LE 9 JUIN À LA LOI POUR L'ÉLECTRICITÉ

ALLIANCE POUR UN APPROVISIONNEMENT EN ÉLECTRICITÉ SÛR
LOIIELECTRICITE-OUI.CH

Contrôle qualité

Publicité

glo

CHF 49⁰⁰

CHF 6⁰⁰

Un goût nettement meilleur dès la première bouffée*

NEW HYPER pro

* Comparé au glo™ Hyper X2 [mode Standard].

Dieses Tabakerzeugnis kann Ihre Gesundheit schädigen und macht abhängig. Ce produit du tabac peut nuire à votre santé et crée une dépendance. Questo prodotto del tabacco può nuocere alla tua salute e provoca dipendenza.

Contrôle qualité