

## Bataille pour le train

Les patrons défendent une 2<sup>e</sup> ligne Genève-Lausanne

**Quatre associations patronales appellent Berne à agir pour améliorer la desserte ferroviaire entre les deux plus grandes villes romandes.**

Emilien Ghidoni

Dans le combat pour obtenir une seconde ligne de train entre Genève et Lausanne, on est habitués à entendre les politiciens ou les associations de mobilité. Mais pour la première fois, le patronat romand entre dans la danse. Dans un communiqué, quatre chambres de commerce demandent à la Confédération de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire au plus vite.

Le Centre patronal, la Fédération des entreprises romandes, la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève** ainsi que la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI) estiment que cet aménagement est rendu nécessaire par l'évolution



Gare Cornavin, le 10 novembre 2021. La circulation est bloquée entre Allaman et Lausanne. LAURENT GUIRAUD

démographique et par les mesures climatiques fédérales.

«Avec le développement démographique de l'arc lémanique, il est évident que de plus en plus de personnes vont emprunter le train, pointe Cenni Najy, responsable politique Mobilité, énergie et environnement au Centre patronal. Ce phénomène sera renforcé par les mises en œuvre de la loi climat, qui vont pousser plus de monde dans les transports publics.»

**Nécessaire à l'économie**

Pour lui, une seconde ligne de train est aussi essentielle pour l'économie romande. «Un incident

comme le trou de Tolochenaz coûte cher. Cela engendre des retards dans les chaînes d'approvisionnement. Des entreprises comme Coop ou Migros utilisent beaucoup le rail pour acheminer leurs marchandises!» En cas de congestion, le report sur la route ne serait pas si facile. «L'autoroute A1 est chroniquement surchargée», rappelle-t-il.

Pourtant, des avancées ont déjà eu lieu. Un tunnel alternatif entre Morges et Perroy sera prochainement construit. N'est-ce pas suffisant? «C'est louable, reconnaît Cenni Najy. Mais nous manquons d'une vision à long terme. Si l'on

veut avoir des liaisons ferroviaires viables d'ici à 2050, c'est maintenant que cela se joue!»

**Soutien à deux motions**

Il espère donc dépasser les traditionnelles divisions entre les milieux patronaux et les associations de mobilité douce: «Le péché de la Romandie est que l'on passe plus de temps à se bagarrer qu'à faire front commun. Si l'on veut que ça avance, tout le monde doit tirer à la même corde.»

Les patrons romands invitent les élus sous la Coupole à soutenir les motions de Roger Nordmann (PS/VD) et Olivier Français (PLR/VD), qui demandent au Conseil fédéral de «définir des mesures pour augmenter la redondance et la capacité de la ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève».

Si au National, le texte devrait être approuvé, cela sera plus compliqué aux États. Cenni Najy se dit tout de même «raisonnablement optimiste» à l'idée que certaines faitières économiques suisses allemandes soutiennent leur démarche. D'autant plus que selon lui, le réseau ferroviaire suisse est interconnecté: des difficultés sur un tronçon se répercutent sur d'autres axes. L'affaire ne serait donc pas seulement lémanique.

## Le Cartel des fonctionnaires appelle à la grève

**Politique**

**Un débrayage d'une demi-journée est annoncé pour le 14 novembre. Les associations réclament 5% d'indexation.**

Le budget 2024 du Canton reste en travers de la gorge des fonctionnaires. Réunis en assemblée au Palladium, à la Jonction, une centaine d'entre eux ont répondu à l'appel de la faitière des organisations syndicales du secteur public, le Cartel intersyndical, qui appelle ses membres à faire grève mardi 14 novembre après-midi.

Quel est le problème? «Avec la non-indexation annoncée pour 2023, cumulée à celles de 2021 et 2022, c'est une perte de 3,16% que le personnel subirait», tonne le Cartel. Il estime que «les salariés du secteur public et parapublic ont déjà perdu l'équivalent d'au moins un demi-salaire depuis 2021». Circonstance aggravante, «l'Alleingang des autorités genevoises»: «Tous les cantons donnent l'inflation, sauf Genève, c'est dire si le Conseil d'État nous déteste», lance Vincent Bircher, un membre du comité, qui rappelle que les excédents cumulés aux comptes en 2021 et 2022 atteignent 1,5 milliard.

**Impasse sur l'inflation**

Présenté en septembre, le projet de budget prévoit d'assurer les hausses salariales automatiques des annuités, crée 355 nouveaux postes mais fait l'impasse sur la compen-

sation du renchérissement. «Sa prise en compte n'aurait pas permis de respecter le déficit maximum admissible», expliquait en effet le Conseil d'État lors de la présentation du 14 septembre. Et comme ce n'est pas vraiment une obligation légale...

Inflation mise à part, le Cartel s'inquiète aussi des mesures de réorganisation ou d'économie structurelle qui pourraient être annoncées fin novembre à l'État lors de la présentation du programme du gouvernement. Bref, une action s'imposerait. Moment rituel, des délégués des différents secteurs de l'État témoignent des difficultés rencontrées. Manque de postes, stress, taux d'absence carabiné, tout est mis sur la table.

Des débats s'engagent finalement sur la résolution à voter. Des amendements sont proposés. Ainsi, la demande d'indexation, initialement prévue pour les salaires des fonctionnaires, est élargie à tous les minima sociaux versés à la population.

En fin de séance, les membres ont fait le point sur la situation aux TPG. C'est important, car l'an passé la grève des fonctionnaires assortie d'une grève des TPG avait eu un certain effet. Selon le délégué de l'entreprise publique présent, les discussions sur les indexations de cette année se poursuivent encore avec la direction. Celles pour l'an prochain vont débuter, mais «un préavis de grève devrait être déposé pour début décembre».

Marc Bretton

PUBLICITÉ

NEW SUZUKI

# SWIFT

SIMPLEMENT GÉNIALE.

Dès

# 99

Fr./mois\*

VOUS PROFITEZ D'UN BONUS HYBRIDE DE

## Fr. 500.-

À PARTIR DE

## Fr. 20 990.-

www.suzuki.ch

**CONDUIRE UNE SUZUKI, ÉCONOMISER DU CARBURANT:**  
 New Suzuki Swift Compact+ Hybrid, boîte manuelle à 5 rapports, Fr. 20 990.-, consommation de carburant normalisée : 4,7l/100km, catégorie de rendement énergétique: B, émissions de CO<sub>2</sub>: 106g/km; image principale : New Suzuki Swift Compact Top Hybrid, boîte automatique, Fr. 24 990.-, consommation de carburant normalisée : 5,1l/100km, catégorie de rendement énergétique: C, émissions de CO<sub>2</sub>: 115g/km.  
 \*Conditions de leasing : durée de 36 mois, 10 000km par an, taux de leasing eff. 1,92%, assurance casco complète non comprise, versement initial: 33% du prix d'achat net, bonus Hybride de Fr. 500.-. Tous les prix s'entendent TVA incl. Les conditions sont valables pour tous les contrats de leasing et l'immatriculation de la voiture du 1.10.2023 jusqu'au 31.12.2023. Tout octroi d'un leasing est interdit dès lors qu'il entraîne un surendettement du consommateur. Prix recommandé sans engagement. MultiLease AG.

Contrôle qualité

20/10/2023

16