

Changement de caisse de retraite pour les employés des transports publics vaudois

# Le coup de pouce décisif du Canton de Vaud

Dès le 1<sup>er</sup> juillet prochain, la plupart des ETC vaudoises auront quitté l'Ascoop pour intégrer la caisse de pension Profelia, créée et gérée par Retraites Populaires. Ce transfert a été décidé par les comités paritaires et l'ensemble des salariés des entreprises, forts du soutien du Canton de Vaud qui, pour ce dossier, a décidé de mettre la main au porte-monnaie.

Mercredi 17 février, les représentants du personnel des commissions paritaires de prévoyance des ETC vaudoises ont été informés par le secrétaire syndical Olivier Barraud de la décision du Conseil d'Etat vaudois de prendre en charge une partie des intérêts du « prêt » garanti entre autres par le Canton de Vaud. Une information qui

laissait présager que ce serait difficile pour la caisse de pension Ascoop de lutter contre l'offre de la fondation de prévoyance Profelia.

**Le prêt qui a fait pencher la balance**

Mais de quel « prêt » s'agit-il ? Pour atteindre le degré de couverture de 90 % des huit ETC vaudoises affiliées à

l'Ascoop, Retraites Populaires octroie un prêt estimé à 37 millions de francs aux entreprises concernées par ce changement de caisse de pension. Dans le cadre des mandats de prestations négociés chaque année par les entreprises, le montant des intérêts du prêt, qui devrait

Suite en page 5

## CHRONIQUE

# La grande vitesse en rêve, la haute fréquence comme objectif

Après Rail 2000 et Rail 2030, voici Plan Rail 2050. Après le travail largement achevé et le projet en instance de réalisation, voici le rêve qui se veut annonciateur du futur ferroviaire de la Suisse. Le rêveur, ou plutôt le visionnaire, porte le nom de Daniel Mange et le titre de professeur honoraire à l'EPFL. Depuis son dernier cours sur les systèmes logiques donné en 2005, il se consacre à la recherche de solutions pour le développement des transports collectifs en Suisse.

Pour Daniel Mange, l'avenir ferroviaire de notre pays passe par la mise en œuvre de son Plan Rail 2050, qui se présente comme « une véritable stratégie pour transformer le réseau actuel, version Rail 2000, en un système ferroviaire performant, incluant la grande vitesse et garantissant une intégration complète dans le réseau européen ».

Après un répertoire impitoyable des manquements actuels et un reproche implicite aux trop timides planifications récemment publiées sous le label Rail 2030, Daniel Mange présente son très ambitieux projet pour 2050. Avec la précision d'un ingénieur, il décrit, pour chacun de ses différents tronçons, les équipements et matériels nécessaires pour redonner à la liaison ouest-est, de la France à l'Allemagne à travers la Suisse de Genève à Bâle/Constance, le ni-



veau qui convient à cet axe majeur, prétérité par rapport à la transversale alpine nord-sud. Le niveau qui convient, c'est celui de la grande vitesse, mettant Genève à 1 h 20 de Zurich et roulant en partie sur de nouvelles lignes...

Séduisante, la vision de Daniel Mange a été plébiscitée par près de 90 % des quelque 1300 personnes qui ont répondu au sondage organisé à ce sujet par « La Tribune de Genève » à la fin de la semaine dernière. Par définition générale, cette même vision ne s'encombre pas de considérations trop précises, notamment en matière de coûts, sauf évidemment pour les programmes déjà planifiés et chiffrés. Quant à la faisabilité politique et pratique de Rail 2050, elle reste à évaluer. Sans vouloir jouer les rabat-joie, on ne peut oublier que les projets d'aménagement du tronçon à grande vitesse Mattstetten-Rothrist ou de la troisième voie Genève-Coppet ont dû faire face à des milliers d'oppositions et autres procédures dilatoires. Daniel Mange n'étudie pas complètement les problèmes de financement et utilise avec réalisme le milliard de francs

comme unité de base. Mais où trouver les montants nécessaires ? Et comment les répartir ? On prend

peur rien qu'à voir les montages financiers échafaudés pour payer l'infrastructure ferroviaire suisse et la convention sur les prestations entre

la Confédération et les CFF, dans les seules années 2011 à 2012. La décision des Chambres s'annonce certes positive, mais au terme de débats plutôt difficiles cet automne. Qui peut le moins ne peut pas forcément le plus.

Mais le gros problème de Plan Rail 2050 n'est pas d'ordre financier. Il tient dans son sous-titre : « Plaidoyer pour la vitesse ». Sous-entendu pour la grande vitesse. On retrouve dans ce plaidoyer le souvenir des Nouvelles transversales ferroviaires, historiquement remplacées par Rail 2000 et son génial cadencement. On y retrouve aussi le défunt projet de Swissmetro, en quelque sorte mis en surface, une manière de remplacer les difficultés techniques et psychologiques par les problèmes politiques et fonciers déjà évoqués. On y retrouve enfin cette loi immuable voulant que tout investissement dans la vitesse engendre une augmentation surproportionnelle des coûts d'exploitation et d'entretien.

La Suisse dispose d'un petit territoire, dont la surface est au quart improductive et au tiers boisée, donc intouchable. Grande vitesse ou pas, le pays est rapidement traversé. Du coup, l'amélioration du réseau ferroviaire et de son exploitation doit viser en priorité d'autres objectifs : la fréquence cadencée (au quart d'heure sur les grandes lignes) et la desserte des agglomérations. Tel est le double service à optimiser continuellement, par égard pour les voyageurs qui sont en Suisse de plus en plus nombreux à choisir le train, malgré son prix relativement élevé.

Yvette Jaggi