Jeudi 11 novembre 2021 | JA 1000 Lausanne 1 | N° 263 ★| **Fr. 4.00** (TVA 2,5% incluse) | France € 3.60

ODILE MEYLAN

Les carnavals font tout pour rendre leur fête 2022 Covid compatible

Vaud, page 9

KEYSTONE

Le témoignage de François Hollande au procès des attentats de Paris

Monde, page 13

Covid: 250 faux certificats émis par des pharmacies

Vaud, page 5

24 heures

L'illusionniste **Arturo Brachetti** revient sur scène, entre autres à Lausanne, avec son spectacle «Solo». Interview. DR

Page 23

Le grand quotidien vaudois. Depuis 1762 | www.24heures.ch

Lausanne-Genève mérite mieux qu'une ligne rebletzée

Constat L'interruption jusqu'à vendredi des trains en raison d'un affaissement du sol à Tolochenaz rappelle que la connexion entre les deux villes ne tient qu'à une seule ligne surchargée et fragile.

Futur L'incident sur le tronçon qui voit passer 700 trains par jour sans itinéraire alternatif repose la question d'un nouveau tracé reliant les deux capitales cantonales. La pression va grimper.

Dédommagements Les clients touchés par l'avarie vont pouvoir demander des comptes. Et la facture pourrait s'élever à des centaines de milliers de francs. **Lire en page 3**

Élargir l'horizon des jeunes sur les métiers

Échanges À l'initiative de l'association MOD-ELLE, en marge de la semaine Futur en tous genres, cinq femmes, toutes des cadres, sont venues hier parler de leur métier à des élèves de primaire. Avec pour idée générale de faire découvrir aux jeunes des métiers auxquels ils n'auraient pas pensé. Reportage à Lausanne. **Page 5** CHRISTIAN BRUN

Immobilier

La pandémie a rendu le locataire plus exigeant

Une étude souligne que la crise sanitaire, avec l'expérience du télétravail, semble avoir orienté les attentes. Ainsi des appartements sans balcon ni terrasse ont plus de peine à se louer, et les jeunes sont plus regardants. **Page 6**

Concours culinaire

Les malakoffs ont enfin leur champion du monde

Spécialité fromagère de La Côte, le malakoff a vécu son premier championnat du monde après deux reports en raison de la crise sanitaire. «24 heures» faisait partie du jury. Récit. **Page 6**

Enterrement

Un flyer sème la zizanie au sein de l'Église réformée

Certains membres de l'Église évangélique réformée du canton de Vaud n'ont guère apprécié l'existence d'un tract qui présente l'offre de l'EERV pour des services funèbres laïques. Ils l'ont fait savoir au synode. Explications. **Page 7**

Suisse-UE

À quoi va servir le voyage d'Ignazio Cassis à Bruxelles

Lundi, le conseiller fédéral sera reçu par le vice-président de la Commission européenne. Une première depuis l'échec de l'accord-cadre avec l'UE le 26 mai. **Page 15**

PUBLICITÉ

L'éditorial 2 • Courrier 10 • Météo 10 • Décès 18-19 • Jeux 20 • Cinéma, Agenda 21

9 771662 764449 45

L'éditorial

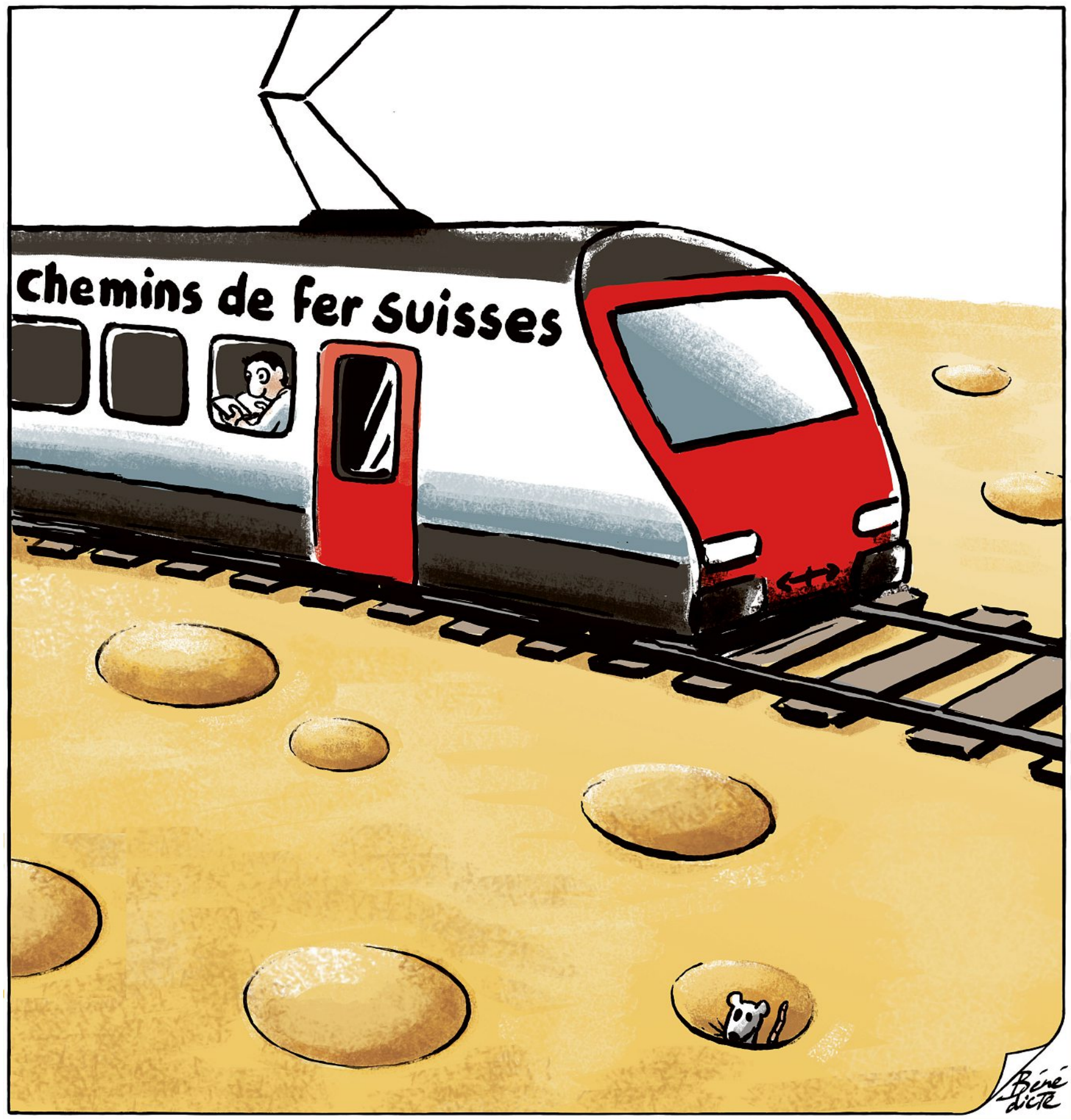
Cassis, le bouc émissaire facile

Arthur Grosjean
Correspondant parlementaire

Ignazio Cassis est devenu le souffre-douleur de la politique suisse. Conseiller fédéral PLR mal aimé du public à en croire les sondages, il est jugé incompétent à gauche et responsable de tous les maux du DFAE. On se rappelle l'expression cruelle de l'ancien président du PS suisse Christian Levrat, qui le traitait de «stagiaire».
Si le Tessinois devait aller chercher un peu de réconfort, il n'irait certainement pas voir sa collègue de parti au Conseil fédéral, Karin Keller-Sutter. Celle-ci ne rate pas une occasion pour le rabrouer comme un petit enfant, pour le pousser à prendre des positions claires et à les assumer.
Et justement, après de multiples volte-face, le Tessinois assume désormais crânement la mort de l'accord institutionnel avec l'UE et la politique des petits pas pour renouer les liens. Cela lui vaut ces dernières semaines les quolibets des euroturbos qui font de lui le symbole de l'impuissance du Conseil fédéral à proposer un «vrai» plan B.
La critique est aisée et Ignazio Cassis un bouc émissaire facile. La vérité, c'est que les euroturbos de tout poil, mortifiés par l'échec de l'accord-cadre, poursuivent leur rêve éveillé d'une adhésion de la Suisse à l'EEE ou même à l'UE. Or le train est passé et il n'y a aucune majorité populaire pour un tel dessein.
Certes, la Suisse n'a toujours pas présenté une alternative à l'accord-cadre. Mais si elle le fait trop tôt, elle va au casse-pipe. L'UE aura beau jeu de lui dire que les propositions sont insuffisantes. Elle pratique déjà son jeu de puissance en laissant pourrir les accords bilatéraux et en excluant la Suisse du programme scientifique Horizon Europe. Une dernière punition d'autant plus dure à avaler que l'UE vient d'accorder à la Turquie d'Erdogan un accès complet. Étrange.

Page 15

Bénédicte Gabegie aux CFF pour cause de trous près des voies



Réflexions

Soins de qualité et sécuritaires pour tous? Pas si vrai

L'invitée

Sebara Gashi
Infirmière

Lorsque le réveil sonne, il est souvent moins de 6 h 00 du matin. Sans faire de grand bruit, les affaires sont empaquetées, le café vite avalé et le petit-déjeuner souvent oublié. À l'aube, le temps est souvent froid et les rues sont vides. Ce calme plat contraste avec la journée qui attend généralement une infirmière.

L'odeur du désinfectant, le bruit des sonnettes, les collègues déjà sur les rotules, la nuit a été agitée, pas de doute, la journée promet d'être mouvementée. Il est 7 h 00, la journée commence. Être présent, à l'écoute des besoins, soulager, réconforter, évaluer, appliquer les soins selon les dernières recommandations, coordonner les visites interprofessionnelles, intégrer la famille aux soins, aider les collègues et finalement documenter encore et encore.

Depuis toujours, la profession infirmière a porté de nombreuses responsabilités sans en avoir la reconnaissance et la valorisation. Aujourd'hui, devant des conditions de travail en constante péjoration et la charge de travail croissante, elle n'a d'autre choix que de sensibiliser la population à voter oui à l'initiative sur les soins infirmiers forts lors de la votation du 28 novembre.

Face aux nombreux défis en matière de santé tels que l'augmentation des maladies chroniques et le vieillissement de la population et devant le nombre croissant de collègues quittant prématurément la profession, l'infirmière constate avec amertume que la qualité des soins ne sera pas garantie pour tous à l'avenir. Tiraillée entre son envie de bien soigner et les pressions exercées sur sa profession, elle culpabilise souvent de ne pas pouvoir faire plus.

Multitâche et polyvalente, cette profession est au cœur du système de santé. Grandement sollicitée, son cahier des charges augmente, mais les effectifs eux restent les mêmes. Dans cette course contre la montre, l'infirmière doit faire des choix pour maintenir le rythme et la productivité qui lui sont demandés. Souvent, malgré elle, ses priorisations et le manque d'effectifs vont mener à des événements indésirables potentiellement fatals pour les patients.

La charge de travail des infirmières est associée de manière importante à la qualité et la sécurité des soins. Les études le montrent, les infirmières sont le dernier filet de sécurité présent 24 h/24, 7 j/7 pouvant rattraper les erreurs médicales et prévenir les complications. Ces événements indésirables coûtent cher au système de santé et investir dans une dotation supérieure en infirmière par patient ferait économiser de l'argent, certes, mais cela permettrait surtout de sauver des vies.

Depuis plus de treize ans, je soigne la population du canton de Vaud à travers différents rôles. À tous les niveaux, je constate les défaillances du système de santé et je vois mes collègues et les patients souffrir des conséquences. Voter oui à cette initiative permet de garantir la santé pour tous.

Lausanne à 30 km/h ou l'éloge de la lenteur

L'invité

Denis Corboz
Président du PS Lausanne, député

Depuis plus de deux mois, les Lausannoises et les Lausannois ont retrouvé le sommeil. Ah bon, me direz-vous, mais de quelle manière? Par une distribution massive de somnifères? Vous n'y êtes pas, la Municipalité a simplement décidé d'abaisser la vitesse à Lausanne de 50 km/h en journée à 30 km/h dès 22 heures.

Cette simple réduction de vitesse pour les véhicules a entraîné une diminution par deux du bruit ressenti par les habitantes et habitants. Le passage au 30 km/h a diminué aussi de près de 80% les pics sonores créés par les accélérations rageuses d'automobilistes probablement en mal du Grand Prix de Monaco…

Cela fait plus de dix ans que la gauche lausannoise se bat pour introduire cette mesure. Pendant deux ans, des études ont été effectuées à l'avenue Vinet. La Ville a introduit durant quelques mois le 30 km/h la nuit, puis a réintroduit le 50 km/h aux mêmes heures nocturnes. Ces deux mesures ont à chaque fois été suivies d'un sondage auprès de la population du quartier. Le verdict est sans appel: la mesure du 30 km/h est plébiscitée, plus de 90% des sondés se sont déclarés très heureux de ce changement.

Lausanne se montre ainsi pionnière, car pour la première fois en Suisse, une Commune de cette taille décide de passer à 30 km/h sur tout son territoire. D'autres villes suisses vont suivre: le centre-ville de Sion va passer tout prochainement à 30 km/h de jour comme de nuit et les Villes de Zurich et de Fribourg se préparent à imposer le 30 km/h sur l'ensemble de leur territoire avant l'an 2030.

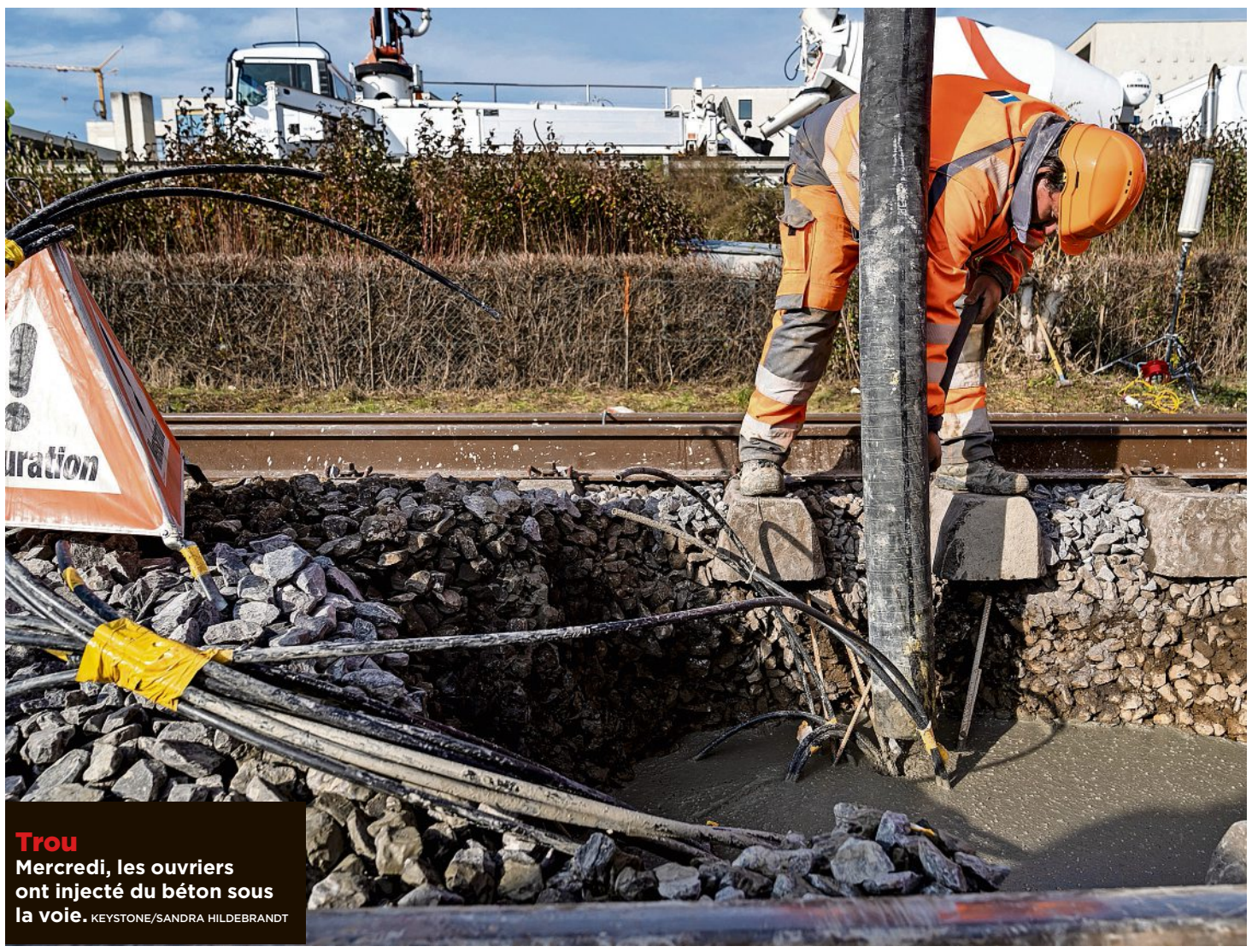
Moins de bruit, moins de pollution atmosphérique, une ville plus tranquille et une sécurité routière renforcée. Au niveau des accidents, des études relayées par le Bureau de prévention des accidents (BPA) ont prouvé qu'un piéton percuté par une voiture à 50 km/h a six fois moins de chances de survie que s'il a été renversé par un véhicule roulant à 30 km/h. Une raison de plus pour, dans un avenir proche, passer toute la ville à 30 km/h de jour comme de nuit, et cela 7 jours sur 7.

La réduction de la vitesse a également un impact positif sur la santé. De nombreuses études ont démontré que le bruit durant la nuit est mauvais pour notre santé physique et psychique. En perturbant le sommeil, le bruit crée en effet de l'hypertension artérielle, une augmentation du rythme cardiaque, du stress et de la fatigue. Nous avons donc tout à gagner de nuits plus tranquilles et plus sereines.

Certes, on prendra un peu plus de temps pour se déplacer à Lausanne, mais est-ce vraiment du temps perdu? Traverser la ville de long en large prendra trois minutes de plus à 30 km/h que si on le faisait à 50 km/h. Trois minutes, c'est le temps d'un café… ou le temps de la lecture de cette chronique.

Contrôle qualité

Lignes CFF



Trou
Mercredi, les ouvriers ont injecté du béton sous la voie. KEYSTONE/SANDRA HILDEBRANDT

Sur le pied de guerre

La ligne est toujours coupée

La reprise du trafic devra attendre vendredi au mieux, ont annoncé mercredi soir les CFF. L'affaissement de terrain survenu mardi soir provient de travaux réalisés par une société privée chargée de créer une conduite d'eau 10 m sous les voies afin de produire de l'énergie thermique issue du lac Léman. L'entreprise suisse Energie 360° a reconnu sa responsabilité dans l'affaissement du terrain. «Il est trop tôt pour pointer un coupable, mais il est clair que ces travaux ont généré le problème et que l'entreprise est donc impliquée», explique Laurent Pasquini, chef du groupe génie civil aux CFF.

La remise en état des voies s'avère plus compliquée que prévu. «La nuit suivant l'incident, nous avons comblé le trou avec 30 tonnes de ballast, mais cela n'a pas suffi et le terrain a de nouveau bougé au matin», décrit Laurent Pasquini. Les équipes de réparation se sont mobilisées mercredi pour notamment stabiliser le sol au moyen d'injections. Plus de 25 m^3 de béton ont déjà été coulés. «Le plan A est de combler le trou avec du béton, et si cela est trop risqué, nous ferons installer un pont provisoire», annonçait mercredi matin Jean-Philippe Schmidt, porte-parole de la régie fédérale des transports.

Ce pont, long de 18 m, permettrait aux trains de passer au-dessus des voies mais entraînerait des perturbations puisque les wagons ne peuvent pas y rouler à plus de 50 km/h alors que la vitesse moyenne sur le tronçon est plutôt de 120. L'installation nécessite entre cinq et six heures de montage.

Genève isolée

Du côté des clients, des solutions sont disponibles depuis mardi soir. «Vingt-sept bus ont été mis en circulation entre Morges et Allaman et il y en aura dix de plus aux heures de pointe», décrit Alain Barbey, directeur des CFF pour la Suisse romande.

Le fret est lui aussi bloqué. «Il faut savoir que Genève est complètement isolée. La ville est tributaire des chemins de fer pour son approvisionnement en nourriture et en matériaux de construction», explique Alain Barbey.

Maxime Schwarb

Lausanne-Genève, talon d'Achille du réseau suisse

L'interruption des trains en raison d'un affaissement du sol à Tolochenaz rappelle que la connexion entre Lausanne et Genève ne tient qu'à une seule ligne surchargée et fragile.

Renaud Bournoud

Un petit trou et tout s'écroule. L'affaissement d'un bout de ballast entre les voies de chemin de fer à Tolochenaz, mardi en fin d'après-midi, a laissé des dizaines de milliers de voyageurs en rade et a généré des problèmes d'approvisionnement. Ce glissement de terrain remet en lumière le talon d'Achille que constitue ce tronçon dans le réseau CFF. Genève se retrouve coupée de Lausanne, et donc du reste de la Suisse ferroviaire, au moindre incident sur cet axe. Il n'y a pas d'itinéraire bis pour relier les deux principales cités de la Métropole lémanique. «C'est la démonstration par le chaos qu'une ligne redondante est nécessaire», commente Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'État vaudois.

Toutes les grandes villes suisses alémaniques sont connectées entre elles par différents tracés, offrant au moins une solution de remplacement en cas de dérangement sur une ligne. Mais le tronçon ferroviaire le plus dense du pays, avec près de 700 trains voyageurs (plus de 60'000 personnes) et marchandises (10'000 tonnes) par jour entre Lausanne et Genève, n'a pas d'alternative. Un cas unique en Suisse.

> «C'est la démonstration par le chaos qu'une ligne redondante est nécessaire.»
> **Nuria Gorrite,** présidente du Conseil d'État, cheffe du Département des infrastructures

Point faible identifié en 1975 déjà

Cette faiblesse est identifiée depuis longtemps. En 1975, les CFF avaient déjà commandé un premier rapport sur une nouvelle ligne ferroviaire entre les deux villes lémaniques, complètement indépendante de la ligne historique. «Quarante ans plus tard, le cahier des charges n'a pas changé, relève Daniel Mange, président de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap). Cette nouvelle liaison a toujours les trois mêmes objectifs qui sont de relier les grandes villes du Plateau suisse, se connecter au réseau européen de trains à grande vitesse - ce qui était novateur à l'époque - et redonner de la place au trafic régional sur la ligne historique.»

Il y a plus d'une année, le Conseil d'État vaudois exposait sa Vision ferroviaire 2050, avec à la clé un crédit d'étude de 11 millions de francs pour mener «les indispensables études permettant de décrocher des financements fédéraux». Le Canton a identifié deux sujets d'étude prioritaires qui sont l'axe Lausanne-Berne et «une nouvelle ligne en direction de Genève». Avec le programme Léman 2030, qui table sur 100'000 voyageurs à l'horizon 2030, la pression va encore augmenter sur l'axe Lausanne-Genève déjà saturé.

«Faut-il continuer à rebletzer cet axe avec des bouts de troisième ou quatrième voie, ou doit-on construire une nouvelle ligne, expose Nuria Gorrite. C'est l'enjeu de la prochaine tranche de financement fédéral des infrastructures ferroviaires. Les Cantons de Vaud et de Genève plaident tous deux pour la seconde option.»

Une ligne souterraine, seule solution?

Mais ce n'est pas tous les jours qu'une nouvelle ligne voit le jour en Suisse. Dans le cas présent, il s'agirait de réaliser un nouveau tracé sur un territoire densément construit. Probablement par étapes. Une ligne souterraine semble être la seule option. Un projet de grande ampleur avec un coût financier important. «La Confédération devrait arrêter de voir le développement du rail uniquement sous l'aspect financier mais aussi l'appréhender sous l'angle économique», estime Nuria Gorrite. À ce titre, la présidente rappelle que le trou de Tolochenaz a notamment provoqué des difficultés logistiques pour La Poste, Coop et Migros, qui ont dû se réorganiser avec des camions durant la nuit.

Coûteux remboursements en vue

● Alors que le trafic n'a toujours pas repris entre Lausanne et Genève, la facture en dédommagement pourrait exploser pour les CFF. C'est nouveau: depuis le 1er janvier, les voyageurs peuvent en effet se faire rembourser en cas de retard important.

Les règles sont les suivantes. Pour les retards d'au moins 1 heure, il s'agit de 25% du prix du billet. C'est 50% à partir de 2 heures. Si vous possédez un abonnement, des dédommagements sont aussi prévus. Pour les retards d'au moins 1 heure, le remboursement correspond à la valeur journalière de l'abonnement. Pour réclamer son dû, il suffit de remplir un document en ligne.

Mais ce n'est pas tout. Un passager qui renonce à son voyage après la suppression d'un train peut réclamer un remboursement total de son titre de transport. Si cette suppression implique qu'il ne peut plus atteindre sa destination, un remboursement de frais d'hôtel ou de taxi jusqu'à 200 fr. est prévu. Repas et boissons sont aussi envisagés pour ceux qui sont bloqués dans un train, «sous réserve de disponibilités».

Combien de dédommagements ont-ils été demandés jusqu'ici? Le service de presse des CFF botte en touche. «Il nous semble un peu prématuré d'avancer ces chiffres à l'heure où la priorité est de mettre tout en œuvre afin de rétablir cette situation extrêmement pénible pour nos clients. Nous reviendrons le plus rapidement possible avec ces éléments et notre manière de procéder vis-à-vis des voyageurs concernés.»

La facture pourrait se chiffrer en centaine de milliers de francs. Sachant qu'en 2010 50'000 personnes utilisaient la ligne Lausanne-Genève et que 100'000 sont envisagés en 2030, on peut évaluer à environ 70'000 le nombre de voyageurs actuels. Au bas mot, compte tenu de la durée de l'avarie, la moitié a été concernée. Si l'on prend la version la moins chère d'un billet, soit 11 fr. 40 l'aller simple entre Genève et Lausanne, cela fait un remboursement de 5 fr. 70. Multiplié par 35'000, on atteint déjà 199'500 francs. Et on ne compte pas les AG, 1re classe et autres billets plein tarif... **Florent Quiquerez**

PUBLICITÉ

PORTFOLIO - CANAPÉ 3 PLACES RELAXATION.
L.230 x H. 76/98 x P. 107/153 cm. Tissu SKA 8 coloris. 2 assises relaxation électriques. 2 têtières multipositions. Ports USB.

Route Sous-Riette 15 | 1023 Crissier-Lausanne
www.cuirno1.ch