

Les patrons romands défendent une seconde ligne Genève-Lausanne

Bataille pour le train
Quatre associations patronales appellent Berne à agir pour améliorer la desserte ferroviaire entre les deux plus grandes villes romandes. Une première.

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 estiment que cet aménagement est rendu nécessaire par l'évolution 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

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

Cenni Najy, responsable politique Mobilité, énergie et environnement au Centre patronal

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 sur 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 alémaniques 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.

Emilien Ghidoni