

L'Hebdo, No 21, 24 mai 2012, pp. 58-59

CONCOURS D'IDÉES

Huit jeunes politiciens et leurs idées fortes

Par [Chantal Tauxe](#) - Mis en ligne le 23.05.2012 à 12:36

Le salaire des enseignants, est-ce un investissement ou une dépense de fonctionnement? Ne faut-il pas revoir les habitudes budgétaires si l'on veut conjuguer maintien de la compétitivité et développement durable?

Pour préparer l'édition 2012 du Forum des 100, nous avons consulté un panel de huit jeunes politiciens, tous engagés dans leur canton depuis plusieurs années, et qui incarnent déjà la relève politique romande: Rebecca Ruiz, présidente du Parti socialiste lausannois, Guillaume Barazzone, député PDC au Grand Conseil genevois, Samuel Bendahan, conseiller communal socialiste à Lausanne, Benoît Gaillard, conseiller communal socialiste lausannois, Adrien Genecand, conseiller municipal libéral-radical en Ville de Genève, Baptiste Hurni, président du Parti socialiste neuchâtelois et député au Grand Conseil, Raphaël Mahaim, député Vert au Grand Conseil vaudois, et Philippe Nantermod, député libéral-radical suppléant au Grand Conseil valaisan.

La discussion a très vite porté sur les investissements. De gauche ou de droite, tous rêvent de pouvoir en faire plus et selon d'autres priorités. Nous leur avons alors demandé de formuler des propositions concrètes. Les voici.

PHILIPPE NANTERMOD

Rail 2050: rétrécir la Suisse

- **PROFIL** Né en 1984, avocat stagiaire, député libéral-radical suppléant au Grand Conseil valaisan, vice-président des Jeunes libéraux-radicaux suisses. -

Le trafic aérien court-courrier est condamné à moyen terme en tant que transport de masse, notamment en raison de la hausse du prix des carburants, des nouvelles mesures environnementales, de la saturation de l'espace aérien ou même – cas d'exception certes – de quelques éruptions volcaniques...

Chez nous, les projections des CFF sont pour le moins inquiétantes: nous devons nous attendre à un doublement du nombre de passagers dans les trains suisses d'ici à 2030. Aujourd'hui déjà, plus de 50% de la population suisse possède un abonnement de transports publics. Ceux qui ont l'habitude de prendre le train aux heures de pointe comprennent que les infrastructures actuelles doivent être largement redimensionnées pour répondre à cette évolution, et cela de toute urgence.

Face à ces constats, plusieurs voix commencent à se faire entendre et réclament une nouvelle vision de la Suisse ferroviaire. Parmi celles-ci, vous connaissez le point de vue que Daniel Mange a publiée en 2010 dans un excellent ouvrage intitulé Plan rail 2050, plaidoyer pour la vitesse*. Ce plan reprend les nombreuses études concernant la construction de lignes à grande vitesse en Suisse et des connexions avec les LGV étrangères. Sur les pas d'Olivier Français, Daniel Mange soutient la création de la croix fédérale de la mobilité, reliant Genève à Saint-Gall d'ouest en est et Bâle à Milan du nord au sud. En construisant de nouvelles lignes à grande vitesse, on déchargera les voies actuelles du trafic national, augmentant ainsi la capacité du réseau d'autant. Vitesse et capacité sont complémentaires, pas antinomiques comme certains le laissent souvent entendre.

Question vitesse, depuis Lausanne, le voyageur rejoindra Genève en quinze minutes, Berne en trente, Zurich en une heure. Du point de vue international, se rendre à Paris ne prendra plus que deux heures trente et Londres, Barcelone et Bruxelles seront à moins de cinq heures. Une révolution pareille donnera un coup de fouet à notre

économie, renforcera la cohésion nationale et nous rapprochera tous. Quand on sait à quel point le Lötschberg a transformé les habitudes des Valaisans, on peine à imaginer les multiples conséquences d'un vrai projet de liaisons à grande vitesse pour toute la Suisse.

Je plaide avec ardeur pour que cette vision stimulante soit étudiée sérieusement et mise en œuvre. Aujourd'hui, nous avons besoin d'une politique plus visionnaire que celle qui nous est proposée avec Rail 2030 et son bricolage généralisé. Le constat est cinglant: la Suisse est sur le point de rater la construction des grandes lignes européennes. Plutôt que de nous donner les moyens de projets visionnaires, nous réfléchissons comment nous résoudrons en 2030 les problèmes de 2012!

Au XIXe siècle, nos ancêtres ont investi des moyens pharaoniques pour nous offrir le réseau dense que nous connaissons aujourd'hui. Dans les années 50, nos parents ont su renforcer Cointrin et Kloten pour que la Suisse reste au centre des voies de communication internationales. Dans les années 60, ce sont les autoroutes qui ont permis à notre pays de rester au top en matière de transports. Nous devons prendre aujourd'hui nos responsabilités et continuer ce travail d'innovation permanente, tant notre génération que les futures en ont cruellement besoin.

***Daniel Mange, «Plan rail 2050», Le savoir suisse, PPUR, Lausanne, 2010.**
