

En offrant un cheval au président chinois Xi Jinping, Emmanuel Macron a renoué avec la vieille pratique de la diplomatie animale.

DR
Page 12



Infrastructures

Les cantons romands posent leurs exigences pour le développement du rail

La Confédération propose des aménagements ferroviaires pour 2035 qui sont jugés insuffisants par la Suisse occidentale

Renaud Bournoud

«Indispensable.» Alignés en rang d'oignons, les sept conseillers d'État qui siègent à la Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO) ont beaucoup recouru à cet adjectif devant la presse, vendredi à Berne. Les ministres romands, accompagnés de leur collègue bernoise Barbara Egger-Jenzer, ont décliné, chacun à leur tour, les projets ferroviaires indispensables pour leur canton. Une liste qui ne correspond pas vraiment à ceux retenus dans l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030-2035 mis en consultation jusqu'au 15 janvier par le Département de Doris Leuthard.

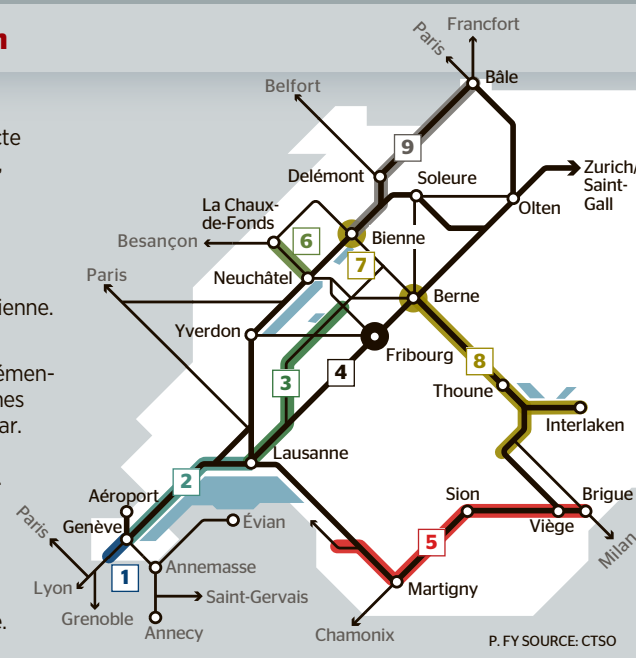
La Confédération propose une variante basse à 7 milliards et une à 11,5. Pour la CTSSO, il est indispensable de faire passer cette enveloppe financière à 13 milliards. Les Romands soutiennent une «variante améliorée» qui permette d'instaurer la cadence à la demi-heure sur le réseau Grandes lignes de Suisse et de développer la cadence à 15 minutes pour le trafic d'agglomération à l'horizon 2035. «Si la totalité de nos projets clé ne sont pas retenus, il reviendra aux Chambres fédérales d'augmenter l'enveloppe financière», prévient le Valaisan Jacques Melly qui préside la CTSSO.

Ils veulent 40% des fonds

Le ton se veut ferme parce que les tractations vont réellement commencer. «Nous ne remettons pas en cause les projets présentés par les autres régions de Suisse», précise Jacques Melly. Mais lorsqu'il s'agit de répartir la manne fédérale entre les différentes régions du pays, il y a toujours quelques tiraillements. C'est inhérent à ce genre d'exercice. D'ailleurs, les Romands ont vite constaté qu'ils étaient mal servis. «Aujourd'hui

Les projets clés de la planification Ouest, canton par canton

- 1 Genève**
Introduction de la cadence au quart d'heure sur le RER Genève-Vernier-La Plaine.
- 2 Genève et Vaud**
Introduction de la cadence au quart d'heure pour les RegioExpress entre Genève et Lausanne.
- 3 Vaud**
Renforcement de l'offre RER Vaud dans la Broye.
- 4 Fribourg**
Introduction de la cadence au quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg.
- 5 Vaud et Valais**
Améliorations de l'offre des RER Vaud et Valais. Accroissement des capacités voyageurs et marchandises.
- 6 Neuchâtel**
Aménagement d'une liaison directe au quart d'heure entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle.
- 7 Berne**
Augmentation des capacités sur les lignes surchargées dans les agglomérations de Berne et de Bière.
- 8 Berne**
Assurer la cohérence et la complémentarité entre les offres grandes lignes et régionales dans la vallée de l'Aar. Cadence à la demi-heure Berne-Interlaken et Berne-Viège-Brigue.
- 9 Jura et Berne**
Cadence à la demi-heure par trains rapides Bâle-Delémont-Bière avec liaison directe chaque heure Bâle-arc lémanique.



«Il ne faut pas prendre le risque de fabriquer un réseau qui fonctionnerait à deux vitesses»

Nuria Gorrite (VD)

la variante à 7 milliards consacre uniquement 25% des investissements à la Suisse occidentale. Pire encore, la variante à 11,5 milliards entraîne une répartition encore plus faible de l'ordre de 21%», écrit le CTSSO dans son communiqué de presse. Les ministres romands, avec leur collègue bernoise, ont rappelé qu'ils représentaient 40% de la population et 40% du réseau ferroviaire. La région est particulièrement dynamique et connaît une croissance démographique au-dessus de la moyenne suisse. En tout cas pour l'arc lémanique et Fribourg.

«Cette étape d'aménagement ferroviaire 2035 doit permettre de renforcer le réseau dans toute



«Nous ne remettons pas en cause les projets des autres régions de Suisse»

Jacques Melly (VS)
Président de la CTSSO

la Suisse, estime Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'État vaudois. Il ne faut pas prendre le risque de fabriquer un réseau qui fonctionnerait à deux vitesses.»

Desservir des zones denses

Dans les projets «indispensables» égrainés par les ministres, le Genevois Luc Barthassat a notamment déploré l'absence dans les plans de la Confédération du développement de la ligne de La Plaine: «Cette offre supplémentaire permettra de desservir des zones denses avec près de 60 000 habitants et 43 000 emplois.» Avant de lâcher: «Je ne veux pas faire de la provocation, mais Genève est le seul canton ro-



«Genève est le seul canton romand contributeur de la péréquation financière»

Luc Barthassat (GE)

mand contributeur de la péréquation financière.»

Sa voisine vaudoise, elle, demande à la Confédération de réexaminer le prolongement de l'Aigle-Leysin. Surtout, Nuria Gorrite juge «impératif» de développer l'offre sur la ligne de la Broye. À l'autre bout de cette ligne, le Fribourgeois Jean-François Steiert abonde. La Bernoise et le Valaisan tombent d'accord pour exiger l'augmentation de la capacité du tunnel de base du Lötschberg, alors que de l'autre côté du Plateau, le Neuchâtelois Laurent Favre revient à la charge avec la liaison directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Une réalisation qui aurait aussi



«L'augmentation de la population rend indispensable un rattrapage de l'offre»

Jean-François Steiert (FR)

l'avantage de résorber le goulet d'étranglement de Vauseyon sur la ligne du pied du Jura. Une ligne par laquelle passait la liaison directe entre Bâle et l'arc lémanique et dont le ministre jurassien demande le rétablissement.

Arrimé au réseau européen

Plus ambitieuse, la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) pense que l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 doit être l'occasion «d'arrimer la Suisse au réseau européen à grande vitesse». Il est vrai que du point de vue du réseau ferroviaire suisse, Genève n'est rien d'autre qu'un cul-de-sac. Mais pas du point de vue européen.

Commentaire

Patrick Monay
Chef de la rubrique Suisse



Un front uni nécessaire

Les chiffres disent tout. Entre 2000 et 2010, le nombre de voyageurs a doublé sur l'axe ferroviaire Lausanne-Genève, passant de 25 000 à 50 000 personnes. Il doublera encore d'ici à 2030, selon les prévisions des CFF. C'est dire si le renforcement de cette liaison – 10 trains par heure – promis à cette échéance se justifie. Mais la Suisse romande en demande davantage, et elle a mille fois raison. Alliée au canton de Berne, elle pèse 40% de la population, des postes de travail et du réseau ferré suisse. Dès lors, ne lui allouer que 21% de la manne fédérale destinée au développement du rail constituerait un geste de mépris. Les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg et de Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds doivent aussi pouvoir s'appuyer sur des liaisons performantes pour planifier leur avenir économique et social à long terme. Quand l'arc jurassien réclame un train par heure entre Bâle et Genève, ce n'est pas un caprice de pendulaire! La Suisse occidentale, comme elle aime à se désigner, a donc tout intérêt à présenter un front uni dans cette foire d'empoigne. Le président de sa conférence gouvernementale, l'ancien conseiller national valaisan Roberto Schmidt, aura un rôle important à jouer pour que notre coin de pays soit servi comme il le mérite. La bataille s'annonce rude sous la Coupole fédérale: l'UDC a exprimé son rejet des deux variantes du paquet ferroviaire. Le premier parti de Suisse veut privilégier la route.