

Sommaruga interpellée



Alternative écologique, fiable et confortable, selon le PS, un train de nuit s'apprête à relier Zurich à Hambourg. KEYSTONE

Pour concurrencer l'avion, le PS veut des trains rapides

Le Parti socialiste lance une offensive pour développer le réseau ferroviaire avec le reste de l'Europe. Il met la pression sur sa conseillère fédérale.

Gabriel Sassoon

Des liaisons ferroviaires rapides et directes où les voyageurs ne craindraient pas de rater leur connexion vers Barcelone, Copenhague ou une autre destination européenne. Aux yeux du Parti socialiste (PS), c'est la voie à suivre pour détourner vers le rail les touristes suisses et européens qui voyagent en avion.

Cette ambition, le PS l'a consignée dans un nouveau plan stratégique. Il vient de l'envoyer à la responsable des Transports, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, sommée d'agir au plus vite. Il veut voir son ambition concrétisée au cours des cinq prochaines années.

Écolo et rapide

C'est la «SonntagsZeitung» qui s'est fait l'écho de ce «masterplan». Dans les grandes lignes, ce-

lui-ci demande au Conseil fédéral et aux CFF de développer un réseau de trains à grande vitesse et de trains de nuit vers toutes les grandes villes d'Europe et vers d'autres destinations de vacances européennes.

Selon le PS, il y a urgence à offrir à la population suisse une alternative écologique, fiable et confortable au transport aérien. Ce n'est certainement pas un hasard s'il se lance ces jours de départ en vacances marqués par des annulations en série.

«L'époque de l'aviation bon marché est révolue. Si l'aviation n'arrive pas à suivre cet été, c'est aussi car le personnel est trop mal payé. Cela contribue à rendre le train attrayant, mais il faut encore organiser l'offre», plaide le conseiller national Roger Nordmann (PS/VD), chef du groupe parlementaire à Berne.

Barcelone, Rome, Londres Intitulé «Rail-to-Europe», le plan stratégique envisage la mise en place de liaisons directes au départ des grandes villes suisses, à commencer par Zurich ou Berne, via Bâle, Genève ou la Suisse orientale. Selon ses auteurs, les CFF peuvent y parvenir en profitant des liaisons ferroviaires rapides qui sont en train de voir le jour un peu partout en Europe.

Roger Nordmann insiste: la stratégie ne concerne pas que le développement du réseau noc-

«L'époque de l'aviation bon marché est révolue.»



Roger Nordmann, conseiller national (PS/VD)

turne. «Il faut aussi se concentrer sur les trains de jour, qui sont plus simples pour les passagers et peut-être moins chers à exploiter.»

Au Conseil fédéral d'identifier les liaisons les plus attrayantes. Les socialistes évoquent déjà des destinations comme Bruxelles, Rome, Naples, Bordeaux ou Londres. Certains de ces parcours et ceux vers d'autres villes - Zagreb, Varsovie ou Copenhague sont citées - doivent être renforcés par la mise en service de trains de nuit.

Les CFF pourraient exploiter ces lignes avec leur propre matériel roulant ou en concluant des partenariats avec d'autres compagnies ferroviaires européennes.

Choyer les touristes

Les socialistes réfléchissent aussi aux touristes européens souhaitant visiter la Suisse. Selon le pro-

jet du PS, ces derniers devraient pouvoir gagner directement leur point de chute en train, même si celui-ci n'est pas une grande ville.

La suite? Le PS demande au Conseil fédéral de confier le dossier aux CFF. Ces derniers devraient alors élaborer une stratégie globale sur la base du plan stratégique, clarifier le financement et, le cas échéant, acquérir le matériel roulant nécessaire.

Interventions prévues

Et si Simonetta Sommaruga ne réagit pas ou qu'elle ne parvient pas à convaincre les autres ministres? Le PS est prêt à rebondir rapidement au parlement. Il envisage de déposer des interventions sur le sujet aussi tôt que la prochaine session d'automne. Il dit être persuadé de pouvoir décrocher une majorité.

Le conseiller aux États Olivier Français (PLR/VD) en doute. «Toute idée est bonne à prendre. Mais il est irréaliste de se donner cinq années pour créer un tel réseau de trains rapides et être relié au réseau européen», affirme-t-il.

Le libéral-radical juge que la Suisse doit d'abord se concentrer sur son propre réseau. «Nos trains en Suisse occidentale et orientale ont une vitesse commerciale de 90 km/h. On a déjà des déficits de vitesse sur le réseau principal qui sont importants. La priorité, c'est de permettre aux résidents suisses d'avoir un réseau équilibré.»