


Veut-on dégoûter les Romands?

GRÉGOIRE NAPPEY

 @gnappey

C'est à y perdre son latin. Ou plutôt son chemin de fer. Depuis longtemps dans l'esprit de l'usager lambda, la ponctualité ferroviaire suisse n'est plus un pilier national mais une chimère, tant les retards et suppressions de trains font partie du quotidien pendulaire. En octobre 2021, l'épisode du trou de Tolochenaz révélait la fragilité du réseau lémanique en un interminable blocage. Le feuilleton du chantier bloqué de la gare de Lausanne, dont l'issue a été reportée de quatre à cinq ans, magnifie les absurdes dysfonctionnements du système fédéral. Récemment encore, l'annonce d'une hausse de tarifs des transports publics venait plomber leur attractivité. Et voilà que les CFF nous présentent un horaire pour 2025 qui lèse tout un pan de la Suisse romande. Là où le bon sens commun attend simplifications et rapidité, on complexifie et prolonge les voyages.

A l'heure où les transports en commun doivent être un bout de réponse à l'enjeu climatique, ce cumul de sapes sur l'attrait de ces mobilités-là est aussi regrettable qu'incompréhensible dans un pays supposé maîtriser ses infrastructures à un haut niveau d'offre et de qualité. Alors que les routes sont saturées, chacun des épisodes énumérés plus haut vient crier aux pendulaires de rester au volant plutôt que de s'aventurer dans une gare. Et pendant ce temps, dans les pays qui nous entourent, les trains filent à grande vitesse et les politiques tarifaires innovent (gratuité au Luxembourg, abonnement à 49 euros par mois en Allemagne).

En Suisse, le message est inaudible. A commencer par celui de Vincent Ducrot, directeur des CFF, expliquant, fataliste, que la Suisse romande est du côté des perdants, et qu'une péjoration sur dix ans, le temps de travaux, annonce en fait des lendemains qui chantent. La Suisse occidentale attendait autre chose, pour une fois qu'il y avait un patron romand.

Il est vrai que ces dernières années le monde politique de Suisse occidentale s'est réveillé; mais après une grasse matinée durant laquelle les Alémaniques, Zurichois en tête, ont, eux, foncé. Et cela remonte à des décennies. Un passage par la *Hauptbahnhof* de la capitale économique du pays suffit à s'en convaincre.

Face à des usagers qui n'y comprennent plus rien et pourraient retrouver ou perpétuer la tentation du volant, face à des villes et un aéroport lésés, face à des cantons qui avancent en ordre dispersé, il demeure un petit espoir en la personne d'Albert Rösti: le nouveau ministre des Transports doit remettre de l'ordre dans la maison mobilité suisse. ■

Il demeure un petit espoir en la personne d'Albert Rösti