

L'éditorial

Vers un réseau à deux vitesses

Renaud Bournoud

Rubrique
Vaud & Régions



La Suisse n'est pas une nation à proprement parler. Il a donc fallu bricoler une identité nationale, plus ou moins fantasmée, au travers de nos institutions. La démocratie directe, une prétendue proximité avec nos élus par la grâce d'un parlement dit de milice, ou une neutralité dont on cherche encore la définition exacte.

Si le fédéralisme permet de lier les petits États qui constituent ce pays, le réseau ferroviaire national les relie. Il connecte les Suisses entre eux. Au sens propre comme au figuré. Il est possible d'aller de Genève à Saint-Gall avec le même train (pour l'instant). Pour les petits Helvètes, qu'ils soient du Toggenburg ou des Pâquis, la «ponctualité des trains» est une référence commune. Les Chemins de fer fédéraux font littéralement partie du paysage suisse. Un réseau doit maintenir une certaine homogénéité pour fonctionner sainement. Or, la Suisse romande est l'une des régions qui accusent les plus gros retards, aussi bien dans la maintenance de l'infrastructure ferroviaire que dans son développement. Des investissements ont été votés pour essayer de remettre à niveau ce coin de pays. Mais à l'image de ce qui se passe avec «le chantier» de la gare de Lausanne, le décrochage de la Suisse occidentale guette. Comment en est-on arrivé là? On peut charger les CFF ou l'Office fédéral des transports. Mais si on a foi dans les institutions suisses, il faut pointer les responsables politiques. D'un côté, les Chambres fédérales, où les intérêts régionaux priment, et de l'autre, le Conseil fédéral, qui peine à faire travailler en bonne intelligence ses services. Ce sont à eux de garantir l'unité du pays.

Et lorsqu'une minorité linguistique a l'impression d'être «reléguée en deuxième ligue», ce n'est jamais bon pour la construction délicate qu'est la Suisse.

Page 3

Bénédicte Les trains romands seront plus lents jusqu'en 2040

