

Les cantons romands montent à Berne pour défendre le rail

Mobilité Magistrats et élus demandent davantage d'argent pour les chemins de fer romands. La pression monte, alors que la Confédération publiera bientôt un rapport clé.

Emilien Ghidoni

Il y a une ambiance de joyeuse course d'école dans le wagon première classe du train Genève-Berne. Conseillers d'État, députés sous la Coupole, représentants économiques et journalistes observent la campagne fribourgeoise défiler.

Tout ce petit monde n'est pas là par hasard. Ce jeudi, la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) organise une opération communication, emmenant à Berne les décideurs romands. L'objectif? Obtenir davantage de financements pour les développements du rail en Suisse romande

Rattraper le retard

Le timing est opportun. D'ici une semaine, le rapport Weidmann sera dévoilé. Ce document, produit par l'EPFZ, va recommander des projets ferroviaires et routiers prioritaires au Conseil fédéral. Et les Romands craignent

d'être encore les perdants de l'équation.

«Nous portons un message commun: celui d'une région pleine de ressources et tournée vers l'avenir. L'axe est-ouest est la colonne vertébrale de la Suisse, et il mérite d'être renforcé. Notre potentiel est immense et prêt à être mis en valeur», affirme Delphine Klopfenstein Broggini, conseillère nationale (Les Verts/GE).

À ses côtés, le conseiller d'État genevois Pierre Maudet hoche la tête: «L'arc lémanique est la seconde agglomération du pays. Et Genève est loin d'être un cul-de-sac. Nous sommes la porte d'entrée vers l'Europe de l'Ouest. La Suisse doit développer ses liaisons avec la France, l'Espagne ou le Royaume-Uni. Vu l'état de la ligne Lyon-Genève, ou l'absence de redondance entre Lausanne et Genève, il y a un réel retard à rattraper.»

Les députés et magistrats souhaitent que la Confédération augmente les cadences des

«On constate un système à deux vitesses.»

Nuria Gorrite

Ministre vaudoise des transports

grandes lignes et élimine les goulots d'étranglement, jugés décourageants pour les voyageurs. Il s'agit selon eux de préserver l'unité nationale.

«On constate un système à deux vitesses, déplore la conseillère d'État vaudoise Nuria Gorrite. En Suisse alémanique, les temps de trajets sont de plus en plus courts tandis qu'en Suisse romande, ils s'allongent. Et les travaux d'entretien forcent les voyageurs à effectuer des changements, comme à Renens pour ceux faisant le trajet Neuchâtel-Genève. C'est pourquoi nous voulons la création d'un véritable bypass à double voie à Bussigny.»

Pour son homologue genevois, la Suisse tout entière y gagnerait. «Il faut garantir la cohérence de notre système ferroviaire. Et pour cela, on ne peut pas attendre d'être en 2060», martèle Pierre Maudet. Pensent-ils vraiment être entendus, alors que la CTSO a perdu son recours contre les nouveaux horaires CFF? «C'est un combat du passé, désormais il faut se concentrer sur le rapport Weidmann», estime Nuria Gorrite

«Le temps des Romands»

Autre enjeu majeur: le transport de marchandises. La ligne du pied du Jura et celle du Léman sont saturées, ce qui force les CFF à faire des choix entre passagers et commerce. «C'est pourtant essentiel, rappelle la conseillère d'État vaudoise. Nous sommes très contents en Suisse de ne pas avoir trop de camions sur nos routes, mais il faut s'en donner les moyens.»

Pour convaincre les sept Sages, les politiciens peuvent

aussi compter sur le soutien des milieux économiques. «Nous les Romands, nous sommes le parent pauvre de l'équation ferroviaire. En moins de vingt ans, le temps de trajet moyen a augmenté de 10%. Forcément, ça a un impact sur l'économie, pose Vincent Subilia, directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève et président de la Chambre de commerce et d'industrie suisse. Pourtant, l'arc lémanique est la deuxième région économique derrière Zurich! Il faut que cela cesse. Le temps des Romands est arrivé.»

La mobilisation de ce jour est un phénomène rare. «Les cantons romands n'ont pas toujours parlé d'une seule voix, rappelle Pierre Maudet. C'est peut-être ce qui nous a desservis. Il s'agit de montrer que notre région est unie.» Cela suffira-t-il pour se faire entendre? Réponse dans quelques jours, lors de la publication du rapport Weidmann.