

La mobilisation pour le rail romand ne faiblit pas

TRANSPORTS L'expertise commandée par le conseiller fédéral Albert Rösti continue à susciter la controverse. Réunie hier à Genève, l'association OuestRail veut maintenir la pression en vue d'un rééquilibrage en faveur de la Suisse occidentale

YVAN PAUCHARD

C'est peu dire que plusieurs semaines après sa publication, le désormais fameux rapport Weidmann continue de provoquer des vagues en Suisse romande. Celle-ci estime être le parent pauvre de cette expertise commandée par la Confédération pour prioriser ses projets d'infrastructures en matière de transports d'ici à 2045. «Si on intègre le canton de Berne, la Suisse occidentale représente 40% de la population, mais seulement 20% des investissements prévus dans ce document», a ainsi relevé le conseiller d'Etat genevois Pierre Maudet, en marge du colloque annuel d'OuestRail, qui s'est déroulé hier à Genève.

«Genève n'est pas un cul-de-sac»

Le choix de la Cité de Calvin pour accueillir l'événement de l'association de promotion du rail, consacré cette année à cette politique de transport 45, n'est pas un hasard. C'est à Genève en effet que la colère est la plus forte contre les conclusions, jugées «zuricho-centrées», du rapport d'Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ. Dénonçant un manque de vision pour l'avenir, Pierre Maudet estime notamment incompréhensible le déclassement de la nouvelle gare de l'aéroport de Cointrin, «alors qu'elle bénéficie à l'économie romande tout entière», tout comme celui du métro JLS (pour Jura-Léman-Salève). Un dossier sur lequel le conseiller d'Etat a décidé d'aller de l'avant, malgré les réticences de Berne.

La conseillère nationale verte genevoise Delphine Klopfenstein Broggini abonde dans le même sens, regrettant que le rapport n'ait pas pris en compte l'importance des connexions internationales. «Genève n'est pas un cul-de-sac, c'est l'ouverture vers la France et l'Europe», souligne l'écologiste, donnant encore l'exemple du suc-

cès du Léman Express, qui transporte 50% de passagers en plus que prévu et qui a permis un important transfert modal. D'autres régions frontalières, comme Bâle ou le Tessin, ont d'ailleurs aussi fait part de leur mécontentement.

S'il reconnaît que l'expertise ne propose pas de réelles avancées, le président d'OuestRail, le conseiller national PLR Damien Cottier, veut de son côté «voir le verre à moitié plein». «Le rapport Weidmann reconnaît le sous-investissement dans les infrastructures en Suisse romande, qui a conduit à un rallongement des temps de parcours, et le besoin de rattrapage sur l'axe est-ouest, note le Neuchâtelois. Il pose également les bases d'un consensus politique autour d'une variante d'un fonds ferroviaire passant de 14 à 24 milliards, qui n'aurait pas été acquis sans ce travail.» A ses yeux, il faut y voir une expertise technique qui ouvre la porte à un long processus politique. «La période promet d'être charnière», annonce Damien Cottier.

Dans ce contexte, le conseiller aux Etats jurassien Charles Juillard appelle à «l'union sacrée d'une Suisse romande qui a le droit de se sentir flouée, tant les promesses de Rail 2000 sont loin d'être réalisées». Pour le centriste, il faut toutefois reconnaître que, par le passé, la mobilisation de la région n'a pas toujours été à la hauteur. «Zurichois et Lucernois arrivent toujours à s'asseoir sur leurs divergences pour faire avancer leurs projets», observe-t-il encore.

La pression des cantons

Les choses sont peut-être en train de changer. Le 2 octobre dernier, des représentants économiques et politiques de tous les cantons francophones sont montés défendre leurs intérêts à Berne, faisant preuve d'une rare unité. Depuis, la pression n'a pas baissé. Lundi encore, pas moins de six conseillers d'Etat, membres de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), ont rencontré le conseiller fédéral Albert Rösti et différents représentants du Département des transports (DETEC), pour faire part de leurs réserves concernant le rapport Weidmann. ■