

Genève et les cantons frontaliers contestent la vision du rapport Weidmann

TRANSPORTS Estimant que l'expertise commandée par Albert Rösti intègre peu la question des agglomérations, notamment transfrontalières, la conseillère nationale verte Delphine Klopfenstein Broggini interpelle le Conseil fédéral. L'action de la Genevoise est suivie par des élus d'autres cantons, comme le Tessin, Bâle, mais aussi Berne

YAN PAUCHARD, BERNE

Toujours très remonté contre le désormais fameux rapport Weidmann (ou rapport «Transports '45»), publié début octobre, Genève ne compte pas rester les bras croisés. Plus que tous les autres cantons romands, celui-ci est décry, pour ne pas dire plus, estimant que cette expertise, qui va servir de base à la politique de mobilité à l'horizon 2045, ne prend pas assez en considération les réalités des grandes agglomérations, notamment transfrontalières. Et c'est à Berne que le combat continue dorénavant. Cette fin de session, la conseillère nationale verte Delphine Klopfenstein Broggini a déposé une interpellation pour questionner le Conseil fédéral sur sa politique en matière de transport pour les centres urbains. L'action se veut transpartisane, signée par l'ensemble de la députation genevoise, du parti écologiste jusqu'au MCG.

Prochaine étape en janvier

Dans un premier temps, le rapport Weidmann avait été salué pour avoir, pour la première fois, reconnu les sous-investissements en matière de transport dans la Suisse occidentale. Mais à sa lecture plus approfondie, le manque de prise en compte de la mobi-

lité dans les agglomérations est très vite apparu, pour Delphine Klopfenstein Broggini, comme «une lacune majeure», alors que celles-ci concentrent 80% de la population et qu'elles sont les poumons économiques du pays. «La région lémanique génère un quart du PIB national», précise la parlementaire dans son texte. «L'expertise n'a pris en compte que les infrastructures à plus de 50 millions de francs, comme les grandes gares, sans se préoccuper de la manière dont on allait faire circuler les gens entre celles-ci», regrette encore l'écologiste.

Son collègue, le conseiller national centriste Vincent Maître abonde dans ce sens et décrit une «vision passiste», qui perçoit «les zones frontalières comme des culs-de-sac, alors qu'elles sont des lieux d'échanges économiques». L'élu rappelle que le Grand Genève représente un bassin de population de plus d'un million et demi d'habitants, soit l'équivalent de celui de Zurich. Pour lui, il serait «incompréhensible que la Confédération ne prenne pas en compte le besoin de ces régions, au risque de freiner le développement économique de celles-là mêmes qui participeront via la péréquation intercantonale à financer les infrastructures nécessaires». Vincent Maître craint que le rapport Weidmann serve d'«oreiller de paresse» pour le Conseil fédéral, qui pourrait être tenté d'en reprendre les grandes lignes dans sa future planification, sans en faire une réflexion plus large.

Le moment du dépôt de cette interpellation ne doit en effet rien au hasard, car c'est en janvier que le conseiller fédéral Albert Rösti doit venir présenter son projet pour la consultation. Une échéance cruciale dans le processus qui

doit permettre au gouvernement de définir quels projets d'infrastructure devront être réalisés en priorité au cours des vingt prochaines années. «Dans cette optique, nous devons faire remonter les agglomérations dans la liste des préoccupations du Conseil fédéral», insiste encore Delphine Klopfenstein Broggini. Elle n'était pas la seule à partir au front durant la session. De manière concertée, des élus des cantons de Berne, de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, ainsi que du Tessin ont déposé une interpellation similaire.

L'importance des «petits projets»

Au Tessin, où l'ensemble des parlementaires ont également signé le texte, les inquiétudes sont similaires à celles du bout du Léman. Le PLR Alex Farinelli reconnaît de bonnes choses dans le rapport Weidmann, comme la priorisation de Locarno, «dernière ville de Suisse à ne pas être reliée au réseau autoroutier». Membre de la Commission des transports du National, il estime cependant que l'expertise ne prend pas en compte la dimension transfrontalière. «On ne peut pas réfléchir à la mobilité du Tessin, en particulier au sud avec l'agglomération Lugano-Mendrisio-Chiasso, sans prendre en compte que sur les 240 000 emplois du canton, 80 000 sont occupés par des frontaliers italiens», poursuit Alex Farinelli. Il espère que les agglomérations ne seront justement pas les parents pauvres de la future stratégie du Conseil fédéral. «On parle beaucoup des grands projets autoroutiers et ferroviaires, mais il ne faut pas oublier les plus petits projets, dont l'apport pour certaines régions est essentiel», conclut le PLR. ■