

Transports : le grand défi d'une Suisse qui croît

La croissance démographique que nous connaissons en Suisse romande, notamment sur l'Arc lémanique jusqu'à Brigue, suppose une utilisation accrue des infrastructures de transport, tant routières que ferroviaires. Nos trains roulent sur un réseau vieux de 150 ans et mis à jour plusieurs fois sans pour autant avoir été repensé dans son ensemble pour accueillir une explosion du nombre de passagers. Parallèlement, nos autoroutes, dessinées durant la seconde moitié du XXème siècle, ne paraissent plus proportionnées face à la déferlante des pendulaires.

La Confédération l'a annoncé : le prix de la mobilité va augmenter considérablement, que ce soit par le coût de l'essence ou par le prix du billet de train. Ces augmentations sont compréhensibles et devront malheureusement être admises, en tous cas partiellement : on ne peut rénover de fond en comble nos infrastructures sans en payer le prix.

Investir dans les infrastructures, c'est décider aujourd'hui du visage de notre pays pour les cinquante ou cent prochaines années. Le temps du bricolage touche à sa fin et nous devons fixer des priorités, et en assumer le prix. On ne pourra accuser le coup d'une augmentation du nombre de passagers dans nos trains de 5% par année, comme c'est actuellement le cas sur certains tronçons de la ligne Genève – Brigue, sans prendre les mesures qui s'imposent.

Le transport n'est par ailleurs pas uniquement l'apanage de l'Etat. Si le trafic de voyageur est une régle publique parfois concédée, il convient d'ouvrir le marché et permettre des formes alternatives de transport.

Placer Monthey et Collombey-Muraz sur la ligne du Simplon

Monthey et Collombey-Muraz réunis représentent aujourd'hui une agglomération homogène d'environ 27'000 habitants. Le Chablais est sans doute la région au plus fort potentiel de développement économique du canton.

Historiquement, la ligne du Simplon contourne Monthey et la deuxième ville valaisanne se retrouve ainsi complètement à la périphérie du réseau ferroviaire. Ce n'est malheureusement pas l'AOMC ou la ligne du Tonkin qui permettent de développer fortement notre région.

Alors que l'arc lémanique est en situation de quasi-surchauffe, de nombreuses sociétés cherchent des lieux d'implantation. Monthey est plus proche de Genève et de Lausanne que Fribourg, mais les infrastructures de transport et la fiscalité cantonale en découragent plus d'un.

Après des années à chercher des solutions de bricolage pour rapprocher Monthey de la ligne CFF, il est grand temps d'adopter la seule mesure qui s'impose réellement : déplacer la ligne CFF de deux kilomètres au Sud pour que la seconde ville du canton

bénéficie enfin de la desserte qu'elle mérite. Avec ce projet, les voyageurs gagneront six minutes en arrivant de Sion et dix-sept minutes depuis Genève.

Le projet avance bien. Le Canton du Valais s'engage désormais auprès de la Confédération pour que la ligne soit corrigée dans les prochaines étapes du développement du rail. Berne a octroyé un crédit pour réaliser les études techniques de faisabilité. Le Grand Conseil a introduit la ligne dans le plan directeur cantonal. Quant à moi, je continue à Berne à militer pour ce projet d'envergure, nécessaire le plus rapidement possible.

Réaliser la ligne Sud-Léman

Le canton du Valais et la Confédération ont fait leur part du travail en ce qui concerne la ligne Sud-Léman : le Tonkin circule jusqu'à St-Gingolph et l'offre s'améliore. Suite à l'intervention marquée de la députation du Chablais, la France a enfin signé une convention pour effectuer les études de réalisation de la ligne. Alors que la mobilité constitue une des clefs du développement économique et que le nombre de frontaliers franchissant la frontière de St-Gingolph quotidiennement explose, l'urgence d'offrir une alternative en transports publics crédible s'impose. De même, la participation de la France à la CGN doit être renégociée à la hausse et incluse dans les négociations internationales globales.

D'autre part, le trafic au Nord du Léman est saturé. Le projet de tunnel Lyon – Turin restera probablement dans les cartons vu son coût faramineux, il n'est plus pensable à long terme de ne pas bénéficier d'une autre connexion Est-Ouest que celle reliant Lausanne à Genève.

Je m'engage à soutenir les efforts de la Confédération pour réaliser la ligne du Tonkin. Celle-ci devra être orientée vers l'efficacité du transport de passagers. Si la Confédération finance la ligne, le trafic marchandise devra aussi être envisagé.

Agglomération Chablais : du concret

L'agglomération Monthey – Aigle est, en attendant l'adoption d'une version plus efficace avec une liaison directe pour Monthey, la seule structure apte à améliorer la vie des habitants de la région de Monthey en matière de transports.

Il est urgent de mettre au cœur du dispositif de transport la multi-modalité, avec la construction de parking-relais sur les points stratégiques, par exemple à la sortie de Monthey, à proximité des axes qui relient la Vallée d'Illiez ou le Haut-Lac. La rénovation de l'AOMC doit se faire dans une logique de service les citoyens et non les transporteurs.

Ligne du Lötschberg : terminer le boulot !

Le nouveau tunnel de base du Lötschberg a modifié le visage du Haut-Valais et, dans une moindre mesure, celui du Valais central. Berne se trouve actuellement à une heure et demie de Sion : économiquement, c'est une occasion unique de désenclaver notre canton et lui enlever petit à petit son image de région « périphérique ».

L'ouvrage n'a malheureusement pas été achevé. Sur deux tubes creusés, seul un seul est équipé et on ne peut que regretter le manque de vision de la Confédération lorsqu'elle a finalement renoncé à terminer l'ouvrage. Si le tube « sud » avait été achevé, Sion ne serait qu'à une heure de Berne. Le trou étant creusé, on ne peut s'offrir le luxe de le laisser vide.

La Confédération doit impérativement définir un calendrier pour terminer les travaux et améliorer, là aussi, les connexions interrégionales de Suisse.

Pour des autoroutes dimensionnées

Les problèmes de transport du Valais sont aussi ceux de Genève et Zurich, et inversement. Longtemps, on a entendu les ministres des transports de Suisse romande se plaindre du surinvestissement accordé à la Suisse alémanique par rapport à nos régions.

Cette réaction est fautive. Les voies de communication entre Zurich et Berne sont encore plus en sous-capacité que les nôtres et nous ne saurions nous permettre d'opposer les régions de cette manière. Lorsqu'un Valaisan se rend à Zurich, il souffre du manque d'investissement sur l'ensemble du trajet, pas seulement sur la partie valaisanne du trajet.

Davantage qu'une mauvaise répartition des investissements entre régions linguistiques, c'est le montant global de ces investissements qui est beaucoup trop faibles.

Si la capacité de l'autoroute A9 est aujourd'hui suffisante, il n'en est vraiment pas de même entre Lausanne et Genève. L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme troisième voie – solution retenue pour amortir l'explosion du trafic – ne saurait être considérée comme une solution viable à long terme.

Les Valaisans doivent aussi se mobiliser pour que cette autoroute soit agrandie et qu'une troisième voie autoroutière soit construite. C'est une condition nécessaire pour désenclaver le Valais et améliorer globalement nos connexions avec l'extérieur.

L'heure de la grande vitesse a bientôt sonné

Au-delà de l'amélioration de la capacité des voies existantes, la Confédération doit réfléchir aux investissements qui seront consentis durant les cinquante prochaines

années. Le réseau de communications de 2050 se construit aujourd'hui et il apparaît que nos autorités ratent complètement le train de la planification à long terme.

Les trains suisses sont parmi les plus lents d'Europe, en incluant les pays de l'Est. On circule plus rapidement entre Varsovie et Cracovie qu'entre Lausanne et Berne... C'est dire !

On le sait, à terme, les connexions internationales se feront davantage via les lignes de train à grande vitesse que par l'avion. Les dirigeants des compagnies low cost eux même admettent que leur business modèle est condamné à un horizon proche. Pour palier cette carence annoncée, les pays qui nous entourent ont décidé de réaliser des investissements massifs pour rendre le train plus compétitif avec l'avion. Les stations de ski et les villes qui nous entourent seront prochainement connectées au réseau européen à grande vitesse et on peut s'attendre à ce que les touristes parisiens, anglais ou hollandais décident un jour de rejoindre leur lieu de villégiature par le chemin de fer plutôt que par les airs.

La Suisse doit réfléchir sur sa place sur le continent à long terme. Nos prédécesseurs ont su investir dans les aéroports lorsque le trafic aérien explosait, créer les autoroutes lorsque l'on s'est rendu compte de leur nécessité, elle doit aujourd'hui emprunter la voie de la grande vitesse ferroviaire. Je ne peux imaginer que l'on continue, dans 50 ans, à circuler comme sur une route cantonale entre les grandes villes de notre pays. A contrario, investir dans un projet TGV Suisse, c'est placer Paris à un peu plus de deux heures de notre canton, Londres à cinq, Barcelone à quatre et Munich à trois.

CarPostal : un champion national

L'affaire CarPostal a provoqué un tremblement de terre qui fut un véritable gâchis. Derrière les affaires de finances et de subventions détournées, l'on doit constater qu'une société en mains publiques a réussi le tour de force de s'imposer dans le domaine du transport en commun, à réaliser du bénéfice en la matière et cela sans une grande publicité.

CarPostal n'a plus rien à faire dans les mains de la Poste vu les prestations de chacun des deux. La société de transport doit être autonomisée, voire éventuellement rattachée aux CFF, et devenir une vraie société performante de transport de personnes, en Suisse et à l'étranger. Avec le développement du transport par car à longue distance, CarPostal doit pouvoir bénéficier de son expérience pour conquérir de nouveaux marchés.

Transports publics : de l'ouverture

Avec le développement des technologies de l'information et des batteries, la mobilité prend des formes qui étaient totalement inattendues il y a peu.

Autocars à longue distance, covoiturage, VTC, véhicules automatiques : les formes de la mobilité de demain (mais aussi aujourd'hui) sont multiples.

Or, la législation en vigueur constitue parfois un empêchement de développer des offres attendues par le public. Que ce soit pour son côté pratique, pour son prix concurrentiel ou pour la qualité offerte, ces nouvelles prestations doivent intégrer le paysage des transports suisses.

Je me suis engagé, et je continue à m'engager, pour :

- une législation qui permette une ouverture et une concurrence dans le domaine des véhicules avec chauffeur (taxis, VTC, Uber, etc.) ;
- une libéralisation du transport de personnes sur la route, notamment avec les bus à longue distance ;
- une ouverture des concessions sur le chemin de fer entre les acteurs suisses (CFF, BLS, SEB) ;
- le libre-choix de l'utilisateur entre les tarifs unifiés et les tarifs de zone ;
- une législation favorisant le co-voiturage, les véhicules automatiques et électriques.