

Berne arbitrera le litige autour de TGV Lyria

TRANSPORTS «Il n'y a pas de Lyria sans Jura», assure Fabien Soulet, patron de TGV Lyria. Vaud et Berne ne le croient pas. Ils protestent contre la modification de l'offre Lausanne-Paris et l'abandon de la liaison directe Berne-Paris. L'Office des transports s'empare de l'affaire

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

La nouvelle offre de TGV Lyria pour raccorder les villes suisses à Paris est-elle meilleure ou moins bonne que l'actuelle? La coentreprise de la SNCF (74%) et des CFF (26%) d'un côté, les cantons de Vaud et de Berne de l'autre l'analysent très différemment et se livrent à un féroce bras de fer depuis que le projet de nouvel horaire a été annoncé. L'affaire a pris une telle tournure qu'elle fera l'objet d'une médiation de l'Office fédéral des transports (OFT), a appris *Le Temps*. Une table ronde est en train d'être organisée, confirme l'OFT.

En quoi consiste cette nouvelle offre? Aujourd'hui, quatre à cinq allers-retours relient Lausanne à Paris via Vallorbe et le Jura français et, depuis 2014, une liaison transite par Genève. Dès le 15 décembre, la société franco-suisse proposera six voyages quotidiens dans chaque sens, trois par Vallorbe, trois par Genève. La première relation du matin, qui quitte Lausanne à 6h23, disparaît de l'horaire. «En fait, nous fusionnons deux trains: celui de 6h23, qui n'est pas assez rempli car il part trop tôt, et celui de 8h23. Nous les positionnons en une rame à deux étages à 7h23», explique au *Temps* le nouveau directeur de TGV Lyria, Fabien Soulet.



Fabien Soulet, le patron de TGV Lyria, à la gare de Vallorbe. (THIERRY PORCHET POUR LE TEMPS)

507 places au lieu de 355

Ce Français de 45 ans, qui a présenté sa stratégie à la presse ferroviaire jeudi à Vallorbe, justifie ce choix par le changement de flotte. Les 19 anciennes rames TGV (et deux duplex) seront remplacées par 15 compositions à deux niveaux plus récentes, renouvelées, équipées du wifi et offrant 507 places assises au lieu de 355. «Ce renouvellement permettra d'autres aménagements. En milieu de matinée, une nouvelle correspondance partira de la capitale vaudoise à 9h45 et rejoindra la Ville Lumière via Genève. Au total, nous augmenterons la capacité de 30%, ce qui est énorme dans la mesure où cette hausse n'est pas liée à la mise en service d'une nouvelle ligne à grande vitesse», commente-t-il. «Nous voulons offrir davantage de sièges et attirer de nouvelles

personnes sur le train. L'étude de marché faite avec l'EPFL annonce une hausse du trafic Suisse-France de 25% ces prochaines années. Or, nous voulons renforcer nos parts de marché (45,6%) par rapport à l'avion et à la voiture. Le train est le seul moyen de transport capable de réduire l'empreinte carbone de la mobilité», reprend-il.

Mais est-il réaliste de faire passer trois paires de TGV sur l'axe Lausanne-Genève, déjà surchargé et en proie à de fréquentes perturbations? Porte-parole des CFF, Jean-Philippe Schmidt assure qu'elles «n'exerceront pas de pression supplémentaire». Et des mesures sont à l'étude en cas d'éventuels retards en provenance de la France. Il s'agit pourtant bien de trains supplémentaires. Les rames Lausanne-Paris utiliseront des sillons réservés aux EuroCity Genève-Milan qui ne sont

pas utilisés, car ils ne circulent pas chaque heure. Il y a une exception: un TGV remplacera une liaison Genève-Sion existante. «Au pire moment de la journée, puisque c'est l'InterRegio qui part à 17h30», critique la présidente du gouvernement vaudois, Nuria Gorrite.

Vaud et la Région Bourgogne-Franche-Comté alliés

Le canton de Vaud et la Région Bourgogne-Franche-Comté s'opposent à la stratégie de Lyria. «Le nombre de liaisons est tout aussi important que le nombre de places assises. Par Genève, le temps de parcours est plus long (ndlr: 3h57 contre 3h41 par Vallorbe) et la ligne Lausanne-Genève, saturée, a devant elle dix ans de travaux», fait remarquer Nuria Gorrite. Ils ont fait une contre-proposition qui vise à maintenir quatre TGV quotidiens par Vallorbe. «Cela revient

«Lausanne-Paris via Vallorbe est une offre pérenne. [...] Cet axe reste le plus rapide entre les deux villes»

FABIEN SOULET, PATRON DE TGV LYRIA

drait à réduire le nombre de TGV entre Lausanne et Paris. Et cette proposition ignore les besoins de maintenance de nos rames. Nous n'avons pas de centre d'entretien spécialisé TGV en Suisse», réagit Fabien Soulet.

Vaud et la région frontalière française craignent l'abandon, à terme, de l'axe Lausanne-Jura-Pa-

ris. Ils ont reçu l'appui de la Confédération des transports de Suisse occidentale (CTSO) et de l'association Oustrail, qui ont aussi décidé d'intervenir auprès de TGV Lyria. «Nous n'avons aucune intention de ce genre», assure Fabien Soulet. «Lausanne-Paris via Vallorbe est une offre pérenne. Il n'y a pas de Lyria sans Jura. Cet axe reste le plus rapide entre les deux villes.» De leur côté, les CFF rappellent que 8,4 millions ont été investis pour adapter le gabarit de quatre tunnels afin que les nouvelles rames duplex puissent les franchir.

Le précédent de Berne-Neuchâtel-Paris

L'inquiétude des Vaudois et des Francs-Comtois est motivée par un précédent. Lorsque la liaison Berne-Neuchâtel-Paris a été abandonnée en 2013, le conseil d'administration de Lyria a pro-

mis qu'une ligne directe entre les deux capitales serait maintenue, mais par Bâle. Or, qu'annonce Lyria pour décembre? La suppression de l'unique TGV direct Berne-Bâle-Paris. Les voyageurs bernois seront invités à rejoindre le TGV Zurich-Paris à Bâle, mais ils devront intégrer un rallongement de trente minutes. Que dit Fabien Soulet de cette rupture de promesse? «Depuis l'ouverture de la ligne Rhin-Rhône, le chemin le plus rapide entre Paris et Berne passe par Bâle. Mais des contraintes techniques à venir en Suisse et des travaux empêcheront la circulation du TGV direct quotidien en 2020. Lyria regrette cette situation et est conscient de l'importance politique de la relation Berne-Paris. Mais Lyria a pu réallouer le TGV sur la ligne Zurich-Bâle-Paris, où la demande est supérieure à Berne-Paris. Par ailleurs, Berne n'est en rien déconnecté de Paris, puisque six allers-retours seront possibles dès 2020 entre les deux capitales en correspondance à Bâle, sept jours sur sept.» Mais le gouvernement bernois est fâché. Il considère cette liaison importante pour le tourisme et demande la réintroduction de TGV directs entre Interlaken, Berne et Paris.

Genève-Marseille l'été seulement

La même crainte concerne l'avenir du Genève-Marseille. Lyria ne compte maintenir une connexion quotidienne que durant l'été. Explications de Fabien Soulet: «C'est en juillet-août que cette offre connaît le plus de succès. Nous pouvons la maintenir durant l'été, car nos rames sont moins demandées par la clientèle d'affaires sur les autres axes.» Insistant sur la nécessité d'améliorer la rentabilité de l'entreprise, il souligne que l'offre TGV est une activité «purement commerciale. Nous n'avons aucune mission de service public et ne bénéficions d'aucun financement public. Les revenus de nos clients doivent couvrir nos frais d'exploitation et nos investissements. Or, nous avons été en déficit trois fois ces quatre dernières années. Mais nous n'envisageons aucune hausse de nos tarifs spécifiquement liée à ce projet», déclare-t-il. A l'OFT, désormais, de relancer le dialogue. ■

Les communes encouragent la formation des miliciens politiques

DÉMOCRATIE Une nouvelle étude de l'Association des communes suisses propose des pistes pour encourager davantage de citoyens à s'engager dans la vie politique

La promotion du travail de milice est une fusée à plusieurs étages. L'Association des communes suisses (ACS), qui a fait de ce thème le sujet phare de l'année électorale 2019, active le deuxième niveau de la démarche. La première étape s'appuyait sur un catalogue de 84 mesures proposées par une équipe de chercheurs de la Haute Ecole de Coire (HTW). L'ACS en a retenu douze, qui seront discutées le 23 mai lors d'un séminaire à Bellinzzone.

Elle juge primordial d'encourager la formation, aussi bien à l'école qu'à l'intention des personnes qui acceptent un mandat dans un exécutif. Des incitations pour les employeurs occupant des miliciens (par le biais des assurances sociales) sont suggérées, ainsi que l'intégration de ce dévouement dans le système d'allocation pour perte de gain.

Des certificats de travail et de capacité devraient accompagner l'engagement en faveur d'une commune. L'augmentation de indemnités financières est proposée. Les tâches de l'exécutif devraient se limiter aux enjeux politiques et stratégiques. Les postes vacants au sein d'un exécutif communal devraient être mis au concours, l'obligation d'être domicilié dans la commune abolie. Quant aux étrangers établis, ils devraient bénéficier du droit de vote communal, comme c'est déjà le cas dans plusieurs cantons romands.

Quel soutien des employeurs?

En parallèle, l'ACS publie une brochure destinée aux jeunes (et aux moins jeunes) intitulée «Ma commune, mon chez-moi». Ce vade-mecum tiré à 100000 exemplaires, à l'effigie d'une sympathique chouette nommée Communix, explique le fonctionnement d'une communauté.

Sort également de presse une étude rédigée par trois chercheurs de l'Uni-

versité de Berne sous le titre «Le travail de milice en Suisse». Elle repose sur un sondage effectué auprès de 1800 citoyens actifs dans 75 communes comptant entre 2000 et 30000 habitants. Cette enquête livre des informations sur la conciliation, jugée difficile par une majorité de miliciens, entre la vie professionnelle, la vie familiale et le travail consacré à la collectivité. Ces fonctions sont surtout exercées par des personnes qui ont la possibilité d'aménager leur temps de travail. Charges chronophages, conflits dans l'entourage personnel, complexité du fonctionnement d'un collège sont les principales difficultés évoquées. Soixante et un pour cent des personnes interrogées jugent leur rémunération correcte, mais 37% la trouvent trop chiche. Quarante-six pour cent disent n'obtenir aucun soutien de la part de leur employeur, 29% disposent de liberté pour organiser leur temps de travail et 15% disent conserver leur rémunération lorsqu'ils se consacrent à leur travail politique. ■ B. W.

SUR LE WEB

Ce dimanche 19 mai, suivez en direct les résultats des votations sur Letemps.ch

Les LGBTI veulent des chiffres sur les agressions

DISCRIMINATIONS Les communautés LGBTI vont déposer des motions dans 13 cantons pour réclamer des statistiques sur les crimes haineux à leur égard

ATS

«C'est un appel à l'aide que nous lançons pour avoir enfin un état des lieux en Suisse», a annoncé vendredi à Lausanne Muriel Waeger, directrice romande de l'Organisation suisse des lesbiennes (LOS) et de Pink Cross, la fédération suisse des hommes gais et bi.

Les membres des communautés homosexuelle, bisexuelle, transgenre ou intersexe (LGBTI) sont plus visés par des crimes de haine en lien avec leur orientation sexuelle ou leur expression de genre, poursuit-elle, se basant sur les constats d'associations ainsi que des études internationales. «Si nous voulons agir en amont, faire de la prévention,

il nous faut des chiffres sur lesquels nous appuyer», explique Christophe Chaignat du comité de Juragai.

Après Genève, des motions seront donc déposées dans 13 cantons parmi lesquels Vaud, Neuchâtel, Jura, Valais, Fribourg, Berne et Zurich réclamant que les polices tiennent un recensement des agressions contre les LGBTI. Un outil qui doit permettre de donner de la visibilité à ces violences afin que la société en prenne davantage conscience et intervienne.

Autre requête: qu'à l'image des polices vaudoise, genevoise ou lausannoise, une formation soit donnée à tous les policiers afin qu'ils prennent en charge les victimes de manière adéquate, et non «comme les autres». «La police n'est pas plus homophobe que la société civile, mais elle est en première ligne quand il y a des violences», a expliqué Aymeric Dallinge, président du Pôle aggression violence (PAV). ■