

## DISCOURS

Intervenante	Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat
Evénement/sujet	<b>Conférence de presse « Berne dételée du TGV »</b>
Date	<b>Mardi 30 juin 2009, 10 h 00</b>
Lieu	Université de Berne <i>Le texte parlé fait foi.</i>

Mesdames, Messieurs,

Je vous souhaite la bienvenue à cette conférence de presse. A mes côtés se trouvent mon collègue neuchâtelois Monsieur Claude Nicati, conseiller d'Etat, Monsieur Werner Luginbühl, conseiller aux Etats et Monsieur Alexander Tschäppät, maire de la ville de Berne.

Vu la qualité des acteurs politiques présents, vous pouvez déduire que le thème dont il est question aujourd'hui est crucial et que la résistance s'organise à large échelle jusque chez nos voisins français de la Région Franche-Comté.

En effet, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) suppriment des liaisons TGV internationales entre Berne et Paris via Neuchâtel. Dans le prochain horaire, il n'en restera qu'une seule.

Si cela continue ainsi, je vous laisse imaginer, Mesdames et Messieurs, comment cela se terminera. Berne, capitale helvétique située au centre du pays – et, si j'ose le dire, au centre de l'Europe – sera « dételée » du trafic international. Nous nous élevons contre la perspective que les gares de Genève et de Bâle deviennent les seuls points d'accès au TGV.

Nous sommes donc intervenus ensemble, mon collègue neuchâtelois et moi-même, auprès du directeur des CFF, Monsieur Andreas Meyer, contre les intentions de l'entreprise en la matière. Sans succès. Les CFF n'ont fait aucun pas dans notre direction et nous ont informés qu'il était déjà prévu d'utiliser les trains ailleurs.

Mesdames, Messieurs, un excellent slogan publicitaire dit en substance que le voyageur malin prend le train. Seulement pour nous, cela devient difficile. Manifestement, les CFF sont davantage intéressés par le rendement que par le service à la clientèle. En guise de justification, on entend souvent le même refrain : c'est la rentabilité qui dicte la baisse des prestations.

Cette situation nous fait penser à la chanson *Turn around* des années 1970. Nous savons que ce n'est que depuis l'amélioration massive de l'offre dans les années 80, cette sorte de renversement de vapeur, ce *turn around*, que les transports publics ont pu s'assurer des parts de marché, et même les augmenter sensiblement grâce à Rail 2000. Nous avons lutté politiquement des années durant pour cela, et le peuple suisse s'est exprimé dans ce sens dans les urnes.

Des infrastructures ont été créées à cet effet et doivent encore être développées dans le cadre du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (projet ZEB) et de Rail 2030. L'arrêté relatif au raccordement aux lignes à grande vitesse doit permettre de renverser la vapeur également au niveau du trafic international.

Cependant, dans ce domaine, c'est plutôt le contraire que l'on observe actuellement. Ce qui se passe avec le Cisalpino est une tragédie sans pareille, et c'est vraisemblablement le même sort qui attend les liaisons TGV. Restent encore les liaisons ICE en provenance d'Allemagne à destination d'Interlaken, qui ont été considérablement renforcées au cours des dernières années. Mais, là aussi, une légère réduction de l'offre est prévue à partir du changement d'horaire de décembre 2009.

En ce qui concerne le TGV, les arguments économiques avancés par les CFF ne sont pas convaincants : les trains circulant entre Berne/Lausanne et Paris sont rentables.

Les chiffres des CFF et de Lyria le prouvent. Le nombre de passagers dans les trains est comparable à celui enregistré dans les TGV à partir de Bâle. Somme toute, le tronçon Berne – Paris n'est pas déficitaire.

Par ailleurs, le trajet direct Berne – Paris n'est pas plus long que via Bâle, sans oublier que cette liaison présente l'avantage incontestable d'être directe. Pour une durée comparable, le trajet via Bâle est plus risqué, car seulement cinq minutes sont prévues pour changer de train. Je ne me verrais pas traverser la passerelle avec enfants et bagages en courant, et avoir encore à chercher mes places réservées. De plus, étant donné qu'actuellement les CFF ne sont pas à l'abri de retards, des correspondances aussi serrées risquent malheureusement de ne pas pouvoir être assurées. Celui qui veut être sûr de parvenir à bon port doit partir une demi-heure plus tôt, et donc compter avec un temps de trajet plus long.

Nous déplorons cette décision unilatérale des CFF. Nous sommes également déçus de leur politique d'information qui discrédite inutilement la liaison Berne – Paris. D'une part, ils mentionnent que le trajet est plus court en passant par Bâle, et, d'autre part, la fréquentation de l'ensemble de la ligne Bâle – Paris est comparée uniquement à celle du tronçon Neuchâtel – Berne, et pas à l'ensemble de la ligne qui relie Berne à la capitale française.

Nous sommes au courant du taux de fréquentation des nouvelles liaisons aériennes Berne – Paris. La dimension relativement faible des avions et le nombre élevé de voyageurs qui ne font qu'une escale à Paris montrent que, au plus, l'avion ne concurrence le TGV que dans une modeste mesure. Recourir à de tels arguments laisse supposer que les arguments objectifs font défaut ou qu'ils ne doivent pas être communiqués.

Nous aurions espéré que, avant qu'il ne soit décidé de revoir les prestations à la baisse, des solutions qui nous permettent de continuer à aller de l'avant aient été cherchées. Le canton de Berne est prêt à apporter son aide partout où il le pourra pour résoudre la question. Je pense notamment à des adaptations ponctuelles des trains Berne – Neuchâtel afin de réduire le temps de trajet du TGV sur ce tronçon. Ce n'est bien entendu pas la solution la plus simple, mais, étant axée sur le développement durable des liaisons internationales, elle aurait l'avantage d'aller dans le sens des décisions politiques relatives à l'extension des infrastructures.

Nous souhaitons une stratégie qui nous permette de progresser. Je l'ai clairement souligné lors de mon entretien avec le directeur des CFF tout comme j'ai signalé que nous étions prêts à retrousser nos manches pour trouver une solution.

Cette régression, présentée comme un fait accompli, est inacceptable pour le canton de Berne.

Le directeur des CFF nous a au moins indiqué que les liaisons TGV à partir de Paris en direction de Neuchâtel et de Berne étaient aussi prévues à long terme dans le plan d'entreprise de Lyria, la société qui exploite le TGV.

De bonnes liaisons pour Paris sont d'une grande importance pour les cantons. Aussi sommes-nous en train de chercher des solutions de remplacement.

Je passe maintenant la parole à notre conseiller aux Etats, Monsieur Werner Luginbühl.