



Photos: Alessandro della Valle/Keystone

Un duo gagnant? En tant qu'ex-cosecrétaire générale du PS, la Bernoise Flavia Wasserfallen connaît les rouages du parti. Le Valaisan Mathias Reynard, lui, jouit d'une popularité sans faille en Romandie, après son carton lors des dernières élections fédérales.

## Les Romands roulent pour Reynard à la tête du PS

**SUCCESSION** Le départ de Christian Levrat suscite les convoitises. Une coprésidence entre une Alémanique et un Romand peut créer la surprise.

FLORENT QUIQUEREZ  
florent.quiquerez@lematindimanche.ch

La course à la succession de Christian Levrat est lancée. Bien que le profil idéal pour reprendre la présidence du PS soit celui d'une femme alémanique, les Romands n'ont pas dit leur dernier mot. Le nom de Mathias Reynard est cité de part et d'autre de la Sarine. Sa chance: que le parti mise sur une coprésidence. Et au sein des organes dirigeants, certains évoquent un duo inédit formé du Valaisan et d'une autre favorite: Flavia Wasserfallen (BE).

Sur le papier, la combinaison séduit: une femme et un homme; une Alémanique et un Romand; une élue des villes et l'autre des campagnes. «Ce serait le meilleur duo, réagit la sénatrice Géraldine Savary (VD). Le plus complémentaire, celui qui a le plus d'assise électorale, et qui représente le mieux le pays.» Pour Pierre-Yves Maillard (VD), difficile de dire à ce stade quelle sera la bonne formule pour le PS. «Il y a parmi les noms cités en ce moment des talents exceptionnels. Mathias Reynard en fait partie. Il est proche des gens, il s'engage, il est courageux. Ce sont des qualités précieuses.» Carlo Sommaruga (GE) estime «que la figure de Matthias Reynard s'impose côté romand. Il devrait se retrouver

dans le présidium, que ce soit comme co ou vice-président». Mais il n'y a pas que des poids lourds du parti qui roulent pour le Valaisan. Au lendemain de l'annonce du départ de Levrat, Loïc Dobler, ex-président des socialistes jurassiens, estimait lui aussi sur Twitter que «Mathias Reynard ferait un très bon président».

Le duo Wasserfallen-Reynard aurait un autre avantage, il permettrait de maintenir l'unité dans un parti tiraillé entre ses différentes ailes et qui doit jongler avec de fortes têtes. En tant qu'ex-cosecrétaire générale, Flavia Wasserfallen connaît le fonctionnement du PS de l'intérieur et a le soutien des caciques du parti. À ses côtés, le très populaire Mathias Reynard, qui est passé proche d'une sensation au Conseil des États tout en défendant des causes clivantes comme la lutte contre l'homophobie, pourrait séduire les élus de la jeunesse socialiste qui ont fait une entrée en force sous la Coupole, et qui réclament une présidence avec «un programme politique clair et une vision», pour reprendre les mots de la conseillère nationale Samira Marti (BL).

Surtout, cette coprésidence serait beaucoup moins marquée à gauche que l'autre

«Ce serait le meilleur duo. Le plus complémentaire, celui qui a le plus d'assise électorale»

Géraldine Savary,  
conseillère aux États (PS/VD)

duo régulièrement évoqué, formé par Cédric Wermuth (AG) et Mattea Meyer (ZH). Ce qui éviterait de brusquer les sociaux-libéraux, dont le poids a certes diminué à Berne, mais qui permettent au parti de séduire un autre électorat. Il suffit de penser au carton du conseiller aux États Daniel Jostich, qui a renouvelé l'exploit de se faire réélire au premier tour à Zurich. En somme, ce duo permettrait de réconcilier les réalos et les rêveurs du parti.

### Plusieurs obstacles à franchir

Que pensent les deux principaux intéressés? Flavia Wasserfallen botte en touche: «Le dépôt des candidatures est prévu pour mi-février, il reste encore beaucoup de temps pour réfléchir.» Du côté de Mathias Reynard, c'est aussi un «no comment». Il précise toutefois que la force de Christian Levrat est d'avoir su tenir le groupe uni malgré la présence de ses différentes ailes. «Ça lui a valu des critiques, mais c'était un patron rassembleur. Il avait aussi ce bon sens terrien, qui faisait qu'on pouvait le suivre, même si on n'était pas d'accord sur tout avec lui. Le ou la nouvelle présidente devra avoir ces qualités.»

Il reste encore de nombreux obstacles à franchir avant de voir ce duo foncer vers la tête du PS. À commencer par l'idée même d'une coprésidence. «Je ne suis pas fan de ce système, admet Valérie Piller Carrard (FR). L'expérience menée par les Verts avec le tandem Adèle Thorens et Regula Rytz n'a pas franchement convaincu». Et pour la Fribourgeoise, ce président unique devrait être une présidente.

Lire aussi en page 11

## Les indemnisés CFF seront très rares

**TRAINS EN RETARD**  
Le projet du Conseil fédéral pour dédommager les voyageurs sonne creux. Presque aucun usager n'y aurait droit.

Prenez le TGV Lausanne-Paris et si votre train accuse beaucoup de retard, vous aurez droit à un dédommagement. C'est prévu par le droit européen. En Suisse, dans le même cas de figure, vous aurez peut-être la chance de recevoir un bon cadeau de 5 ou 10 francs. Ou rien du tout.

Mais cela doit bientôt changer. Une loi qui prévoit l'indemnisation des utilisateurs des entreprises de transport en cas de retard - trains, bus, bateau, etc. - a été adoptée au parlement. Elle doit être appliquée dès la mi-2020, nous indique l'Office fédéral des transports (OFT). Seulement voilà, l'ordonnance du Conseil fédéral qui règle les détails et dont la consultation vient de s'achever est dénoncée avec force par les associations de défense des usagers.

«La volonté du parlement n'a pas été totalement respectée. Le projet actuel est une coquille vide. Il envoie un message clair aux entreprises de transport: les retards ne sont pas graves», affirme Robin Eymann, responsable de la politique économique à la Fédération romande des consommateurs (FRC). La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) enfonce le clou: elle estime que presque aucun voyageur ne verra la couleur d'un dédommagement. Pourquoi? Voici les conditions qu'il faudra remplir pour avoir droit à une indemnité.

### Dès une heure de retard

L'ordonnance du Conseil fédéral prévoit le remboursement de 25% du prix du billet payé pour un retard entre 60 et 119 minutes et 50% à partir de 120 minutes. C'est la pratique au niveau européen, se justifie l'Office fédéral des transports. Mais «comme la Suisse est petite, il y a peu de trains en retard de plus d'une heure, rétorque Christoph Wydler, président du comité central de la CITRAP. Et il faudrait prendre en considération le retard sur l'ensemble du voyage et pas que sur un seul train.» La CITRAP, comme la FRC, demande au Conseil fédéral de prévoir un dédommagement dès 30 minutes de retard.

### Dès 40 francs le billet

Autre condition qui fâche les associations de défense des usagers: le remboursement minimal serait de 10 francs. Autrement dit, il faudrait avoir payé son billet 40 francs pour avoir droit à un dédommagement en cas de retard. «À moins d'être en 1<sup>re</sup> classe sans demi-tarif, très peu de voyageurs paient ce montant vu les distances parcourues en Suisse, estime Robin Eymann. Le projet exclut ainsi la majorité des usagers!» L'OFT rétorque que ce montant minimal doit éviter une lourde charge administrative pour les entreprises de transport. Libre à elles de se montrer plus généreuses si elles le peuvent. Dans l'Union européenne, la somme minimale à rembourser est de 4 euros.

### Les retards répétés ne comptent pas

C'est selon nos interlocuteurs le principal point faible de l'ordonnance actuelle: aucun dédommagement n'est prévu pour des retards réguliers d'une vingtaine de minutes, par exemple, sur une même ligne de train. «Le gros problème en Suisse, ce sont les retards répétés, en particulier en Suisse romande, où ils sont systématiques. Il faudrait donc prévoir des indemnités en cas de retards cumulés», affirme Robin Eymann, qui indique que d'autres pays le font, comme la Belgique, ou la France.

### Le flou pour les détenteurs d'abonnement

En Suisse, 73% des usagers du rail sont au bénéfice d'un abonnement. Auront-ils droit à des indemnités en cas de retard? Oui, dit le Conseil fédéral. Mais il laisse le soin aux entreprises de transport de fixer les critères de définition des retards et de calcul des indemnités. «Je peux le comprendre: il existe 250 entreprises de transports en Suisse qui ont chacune leur manière de faire, admet Robin Eymann. Mais on leur donne une carte blanche sans volonté de vérifier ensuite que leur projet d'indemnisation réponde aux besoins réels.»

L'organisation qui réunit les entreprises de transport, ch-direct, ne nous a pas transmis sa réponse à la consultation malgré des demandes répétées. Christoph Wydler de la CITRAP espère, quant à lui, que le nouveau parlement fasse pression sur le Conseil fédéral pour qu'il revoit sa copie. LISE BAILLAT

## «Verbier» a déjà coûté une fortune en rapports

**FACTURE** Plus de 900 000 francs ont été dépensés depuis le début de l'affaire des constructions.

Quatre ans après l'éclatement de l'affaire des constructions illégales de chalets à Verbier, le Conseil d'État valaisan annon-

çait jeudi les résultats d'une nouvelle expertise. Rédigé par Jean-Luc Baechler, ex-président du Tribunal administratif fédéral, le rapport conclut que l'État a bien fait son travail de surveillance.

C'est le deuxième rapport commandé par l'État dans cette affaire après celui du professeur Kurt Nuspliger. Le coût s'élève à 100 000 francs, confirme la chancellerie au «Matin

Dimanche». Mais ce sont loin d'être les seuls rapports. Après la révélation de l'affaire par la presse en 2015, la Commune avait nommé une première expertise confiée à l'architecte Léonard Bender et l'avocat Pierre-André Veuthey. Ceux-ci avaient confirmé la gravité de la situation.

Puis la Commune avait mandaté l'ancien juge fédéral Claude Rouiller pour analyser

les responsabilités. Il s'en était suivi un ping-pong d'experts entre l'État et la Commune. Coût de ces deux rapports: 125 000 francs. Mais ce n'est pas tout: pour régulariser les constructions illicites et délivrer nombre de permis habiter, la Municipalité a dû mandater des bureaux externes dont les frais s'élèvent pour l'heure à un demi-million de francs sur trois ans. Bagnes nous précise

toutefois qu'une partie est liée à l'adaptation de nouvelles exigences légales. La Commune s'est aussi dotée de cinq postes supplémentaires. Si on ajoute les 82 000 francs consacrés à des dossiers connexes, soit l'affaire du parking des Marais Verts et un audit du Service des constructions, on arrive à plus de 800 000 francs d'argent public investi dans le dossier.

Il faut ajouter à cela les «plusieurs dizaines de milliers de francs» en frais d'avocats pour les procédures opposant la Commune à son ex-employé et lancer d'alerte et la facture approche du million. Quant à la procédure pénale sur le fond de l'affaire, elle est toujours en cours. Une affaire qui, comme le souligne le dernier rapport, est «hors norme.» Ces montants le confirment. J.W.