

## Attirée par la nature

Née à Mbandaka, au Congo, Anne Delabays se décrit comme résolument optimiste et très curieuse. Mère de quatre enfants (2 garçons et 2 filles) âgés de 20, 22, 24 et 26 ans, elle a forcément dû apprendre la patience, sourit-elle. « Je suis polyvalente et j'aurais pu faire plein de métiers différents : photographe, garde-forestier ou vétérinaire mais de toute façon une activité proche de la nature ». Finalement, elle optera pour l'école d'horticulture de Lullier. Avant de s'installer à Vaulruz, elle a travaillé comme arboricultrice en Thurgovie, dans une pépinière vaudoise puis aux services des jardins de l'hôpital cantonal genevois.

## « La paysannerie suisse doit être revalorisée »

Anne Delabays, 53 ans, exploite avec son mari et l'un de ses fils une ferme moderne à Vaulruz (FR). Pour la rentabiliser au mieux, celle-ci a été entièrement informatisée. Attachée à un métier qu'elle a choisi par passion ainsi qu'à ses quelque 40 têtes de bétail, Anne Delabays plaide pour une reconnaissance accrue du métier de paysan.

### Mme Delabays, de quoi tirez-vous principalement votre revenu ?

De la production laitière à 95%. Nous ne pourrions d'ailleurs rien faire d'autre puisque nous nous trouvons dans une zone de montagne. Nous cultivons aussi de l'orge et du tritical pour nourrir notre bétail.

### En quoi votre exploitation est-elle « moderne » ?

Nous avons investi dans une salle de traite entièrement informatisée. Toutes nos vaches sont équipées d'un collier qui permet de personnaliser leur alimentation en fonction de leur production laitière et de la qualité de l'herbe ou du foin. La gestion entière de notre troupeau s'effectue par ce biais.

### Pourquoi avoir investi dans cet équipement ?

Notre objectif était d'optimiser la qualité mais surtout de rentabiliser notre travail en le rationalisant au maximum. Notre exploitation peut ainsi fonctionner avec un minimum de main-d'œuvre. C'était dans cette même optique que mes beaux-parents, qui exploitaient cette ferme avant nous, ont très tôt introduit la stabulation libre.

### Qu'est-ce qui vous a poussée à devenir fermière ?

Enfant déjà je m'y intéressais. J'ai toujours rêvé de posséder une vache... sans doute pas quarante ! En 1982, j'ai décidé d'apprendre à traire à la main. Je me suis rendue dans une ferme proche de celle que mes beaux-parents exploitaient et j'y ai rencontré mon mari.

### Quel est votre rôle au sein de votre exploitation ?

Il varie en fonction des étapes de vie et des saisons. Aujourd'hui, j'effectue essentiellement du travail administratif et de la comptabilité. Je monte aussi sur le tracteur lorsque la période des foins arrive. Au besoin, je dépanne à la salle de traite, ce que j'aime particulièrement. Et puis je cultive un grand jardin qui a toutefois tendance à se rétrécir... Jusqu'ici, 90% des légumes que nous consommons étaient « maison ».

### Comment envisagez-vous l'avenir de la paysannerie suisse ?

Je suis convaincue que le plus grand défi qui guette notre profession est celui de pouvoir continuer à l'exercer. Les contraintes économiques et le faible revenu financier portent préjudice à notre métier qui doit impérativement être revalorisé. Avec la PA 2011 et la suppression du contingentement laitier, le chal-



lenge est bien celui de rester dans la course et d'être toujours paysan dans dix ans...

### Cela ressemble à une vocation ?

En plus des revenus incertains, l'absence de congé pourrait décourager. A titre d'exemple, mon mari et moi avons pris quatre jours de congé chaque deux ans pendant des années... Alors oui, aujourd'hui il faut vraiment « être né dedans » pour embrasser cette profession.

### Ce qui n'était pas vraiment votre cas puisque vous venez de la ville...

Oui, avec ce regret de ressentir une profonde incompréhension entre le monde rural et le monde urbain. Mon souhait serait vraiment que chacun se comprenne mieux. Des ponts se tissent pourtant, qui ont aussi pour mission d'accroître la reconnaissance de notre métier : les paniers du paysan ou certaines campagnes d'affichage, mais le chemin est encore long.

### Qu'est-ce qui vous plaît dans cette profession difficile ?

J'aime ce métier car il est concret. Le soin apporté au bétail ou aux cultures porte ses fruits, on le voit, et cela est très gratifiant.

### Quel est votre défi personnel futur ?

Celui d'épauler mon fils afin qu'il puisse se former au mieux et reprendre l'exploitation familiale.

### Et vos projets ?

Je vais commencer à prendre du temps pour moi, m'offrir quelques loisirs. J'aimerais avoir plus de temps pour la photographie, le dessin et pour continuer à apprendre la langue des signes.

## Voyages à domicile

Régulièrement, Anne Delabays et les siens fonctionnent comme famille d'accueil pour des étudiants étrangers. « Ils sont venus de Thaïlande, de la Barbade, du Chili, du Zimbabwe ou d'Islande », explique-t-elle. « C'était une façon pour nous de faire les voyages que nous ne pouvions pas entreprendre. Aujourd'hui, j'aimerais avoir un camping-car ou un minibus, partir et suivre les petites routes... ».

# Transports : une longue route !

Des trains qui débordent, des routes surchargées : presque tous les Romands subissent fréquemment ces symptômes d'un réseau de transport poussé à bout. Rien d'étonnant à cela car les cantons romands sont ceux où la population a le plus augmenté depuis 10 ans et les besoins de mobilité vont croissant. D'autres régions suisses subissent aussi ces désagréments. A terme, l'engorgement du réseau pèsera sur l'économie, pour qui la fluidité des échanges est capitale. Mais l'attente sera longue jusqu'à ce que des solutions se concrétisent.

En 1960, les Beatles débutaient leur carrière et les parlementaires suisses traçaient la carte de nos futures autoroutes. Ils ne l'ont pratiquement pas retouchée depuis et le réseau planifié voici 40 ans n'est même pas achevé. Si tout va bien, le dernier ruban d'inauguration sera coupé vers 2020. La situation est un peu meilleure pour les transports ferroviaires, qui ont bénéficié d'une cure de jouvence nommée Rail 2000 et de deux nouvelles traversées des Alpes, au Lötschberg et au Gothard.

## La Confédération ne reste pas les bras croisés face aux blocages qui menacent.

En 2008, elle a créé un fonds destiné à achever et moderniser le réseau de routes nationales ainsi qu'à améliorer les transports publics et privés dans les agglomérations. Dans ce cadre, le Parlement a déjà décidé de subventionner le pont de la Poya à Fribourg, de même que l'amélioration des transports publics à Lausanne et à Genève. Un programme de construction routière se dessine également, qui fera l'objet d'une décision du Parlement. Sa première étape vise à éliminer les goulets d'étranglement les plus gênants. En Suisse romande, seul l'échangeur autoroutier de Crisier fait partie des heureux élus. Dans un second temps, la Confédération propose de faire sauter d'autres goulets et de construire deux nouveaux tronçons, dont l'évitement de Morges, sans fixer d'échéance pour ces travaux.

Le train figure également en haut de la liste des priorités. Une nouvelle étape de travaux ferroviaires vient d'être approuvée par le Parlement. Connue sous le nom de «ZEB», elle vise à réduire d'une demi-heure le trajet entre Genève et Saint-Gall. Les Romands se contenteront de gagner un quart d'heure entre Lausanne et Berne. La fameuse troisième voie de Lausanne à Genève ne figure pas au programme. Elle risque toutefois d'être repêchée dans le projet «Rail 2030», que le Conseil fédéral présentera d'ici 2010.

## Comment financer ces travaux pharaoniques ?

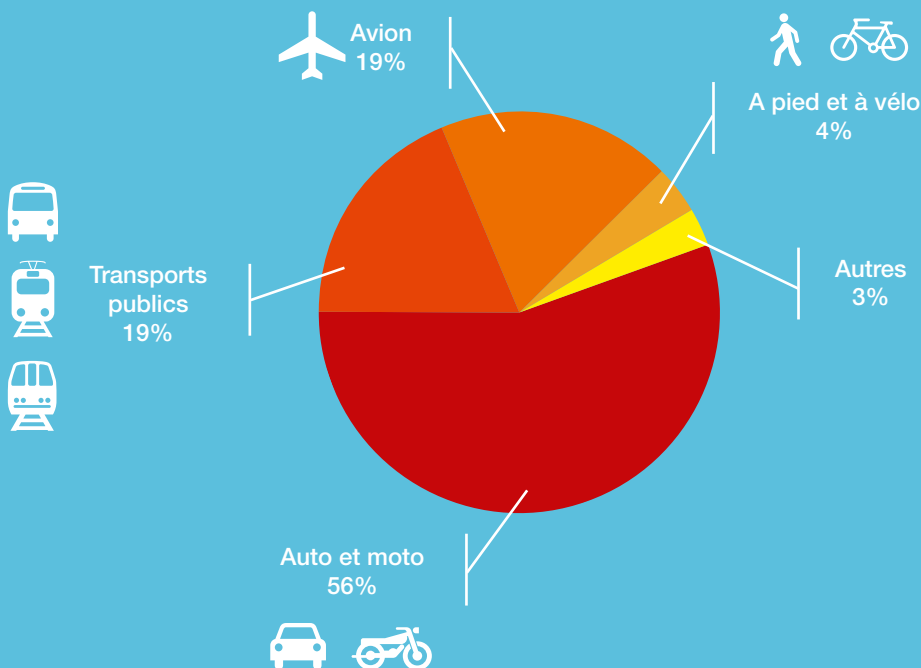
Sachant que Rail 2030 pourrait coûter entre 12 et 21 milliards de francs et que les demandes routières dépassent largement l'argent à disposition, le Conseil fédéral préconise d'augmenter fortement les taxes sur les carburants. Cette approche est vivement contestée par les milieux économiques, qui proposent de séparer clairement le financement de la route et du rail. Aujourd'hui les usagers de la route couvrent les frais routiers et financent substantiellement les transports publics. Sur les 5 milliards de taxes routières prélevées, 2 partent vers les autres modes de transport. La procédure de choix des projets fait aussi l'objet de critiques, car les données à disposition ne permettent pas d'apprécier rationnellement l'utilité des travaux proposés. Le risque est dès lors grand de dilapider des moyens au détriment de réalisations vraiment prioritaires. Ces questions méritent d'être clarifiées si l'on veut convaincre le peuple avant un inévitable vote populaire.

## Qui coûte quoi ?

La couverture des coûts de la route et du rail fait l'objet d'une polémique constante. Si l'on s'en tient aux chiffres, les utilisateurs des routes couvrent largement les frais de construction et d'entretien du réseau. En revanche, le rail ne parvient pas, et de loin, à faire face à ses frais et doit compter sur les subventions publiques. L'image change un peu si l'on tient compte de «coûts externes», c'est à dire de coûts engendrés par l'un ou l'autre moyen de transports, mais pris en charge par la collectivité (par exemple : le bruit et la pollution). A ce moment, la situation du rail s'améliore, tout en restant déficitaire.

## Les Suisses parcourent en moyenne 19'000 km par année

Répartition de la distance parcourue par moyen de transport, en % du total



## Impressum

Les Rendez-Vous  
de l'économie  
Case postale 3684  
1211 Genève 3  
info@rdve.ch