

Le Conseil fédéral dégage 2,6 milliards de francs supplémentaires pour le rail. L'Arc lémanique choyé

DE L'AIR POUR LES TRAINS



A l'heure de présenter les lignes mises en avant pour les nouvelles extensions ferroviaires, Albert Rösti (au centre) n'a pas voulu oublier la Suisse romande. Keystone

« GUILLAUME CHILLIER

Transport » L'Arc lémanique semble avoir obtenu chez Albert Rösti une oreille étonnamment attentive. Voire un partenaire fiable et engagé. Le conseiller fédéral UDC en charge des Transports a trouvé en quelques mois le moyen de dégager près de 1,3 milliard de francs pour la construction d'un tunnel de 9 kilomètres entre Morges et Perroy (VD). Son but: réaliser un itinéraire alternatif sur la ligne Genève-Lausanne, dont le manque avait été mis en lumière par le fameux trou de

Tolochenaz. Fin 2021, son apparition avait paralysé le trafic ferroviaire pendant plusieurs jours sur cet axe très dense qui voit passer quelque 700 trains par jour.

Nuria Gorrite est plus que ravie. Elle ose: «C'est une annonce historique». Pour la conseillère d'Etat vaudoise, c'est le début de la construction d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève et, avec elle, de nouvelles perspectives pour le rail romand. Dans un communiqué, son canton parle d'une bouffée d'oxygène pour l'en-

semble du système ferroviaire romand, actuellement au bord de l'asphyxie.

Son homologue fribourgeois semble aussi heureux. «Nous sentons que les demandes des cantons de Suisse occidentale ont été entendues, notamment à propos de l'état du réseau romand, plus ancien en moyenne que celui des autres régions du pays», rappelle Jean-François Steiert. Pour son canton, il est réjouissant que l'annonce de l'amélioration de la ligne Romont-Fribourg soit prévue pour 2026 déjà, lors de la prochaine

étape d'aménagement. «Outre l'effet indispensable de stabilisation sur la ligne du plateau, cela nous permettra d'augmenter les cadences et de renforcer les lignes régionales», souligne le socialiste fribourgeois.

Visite concluante

En conférence de presse mercredi à Berne, Albert Rösti confirme. «Il était vraiment important pour le Conseil fédéral de respecter les demandes de la Suisse romande.» L'élu UDC semble reconnaître que sa visite à Lausanne début juillet l'a convaincu. Là-bas, il s'est entretenu avec le Gouvernement vaudois et a pu constater, sur le terrain, que la situation est compliquée au niveau des infrastructures. «Il est arrivé au Conseil fédéral alors que le chantier de la gare de Lausanne était en crise, tout comme le transport ferroviaire en Suisse romande», se souvient Nuria Gorrite. Désormais, la conseillère d'Etat socialiste pense avoir trouvé en Albert Rösti un partenaire fiable, de confiance, avec lequel bâtir le futur du train romand.

Pour elle, l'annonce du jour amène en effet de la joie dans un coin de pays où le train énerve souvent plus qu'il ne réjouit. Après l'affaire du trou, les grands retards sur la construction de la gare de Lausanne, les horaires qui se détériorent en raison de la multiplication des travaux d'entretien, la volonté du Conseil fédéral de construire ce tunnel arrive à point nommé. Sa réalisation se fera probablement à l'horizon 2035-2040.

Dans son message transmis au parlement, c'est en fait plus de 2,6 milliards de francs supplémentaires que le Conseil fé-

déral demande. En plus de la ligne Genève-Lausanne, ce dernier compte aussi réaliser une double voie sur toute la longueur du tunnel de base du Lötschberg, et non plus partiellement comme prévu précédemment. Des capacités supplé-

«Les demandes de la Suisse occidentale ont été entendues»

Jean-François Steiert

mentaires pourront ainsi être créées tout en évitant une longue fermeture de huit mois pendant les travaux. Dans le même temps, le Conseil fédéral a débloqué environ 53 millions de francs pour que les CFF puissent faire circuler davantage de trains sur la ligne très chargée entre Lausanne et Palézieux, carrefour ferroviaire de la Veveyse.

Des moyens sont aussi augmentés pour l'aménagement complet des gares de Genève et d'Olten, ainsi que pour l'agrandissement de la gare de Zurich-Stadelhofen. Enfin, des mesures sont annoncées pour le tunnel de Brütten (ZH), le tunnel de base du Zimmerberg 2 (ZH) et pour l'étude du projet du tunnel multifonctionnel du Grimsel (entre Berne et le Valais). «Avec tous les projets en cours, la Confédération investit 27 milliards de francs dans le réseau ferroviaire jusqu'en 2035», se réjouit Albert Rösti.

Toutes ces annonces font partie de sa «Perspective RAIL 2050», qui vise à développer le rail là où il n'est pas encore compétitif par rapport à la route, ainsi qu'à inciter au

transport ferroviaire des marchandises. Pour le conseiller fédéral, 2050 est un horizon crucial pour répondre à la stratégie climatique et énergétique de la Confédération.

«Enfin!»

Dans son rapport, le Conseil fédéral dit s'attendre à une hausse des transports voyageurs de 11% d'ici 2050, qu'importe le moyen, et de 31% pour les transports de marchandises. La part modale des transports publics devrait, elle, augmenter de 3 points de pourcentage d'ici 2050 pour atteindre 24%.

A la Commission des transports du Conseil national, Valérie Piller Carrard est aussi très contente. «Les attentes de la Suisse romande se concrétisent, ce qui est réjouissant et en phase avec les nombreuses discussions que nous avons eues au parlement», commente-t-elle. Quant au développement prévu entre Lausanne et Palézieux, «j'ai envie de dire: enfin!» La Fribourgeoise rappelle en effet que cet aménagement fait partie d'un programme d'infrastructures établi en 2009 déjà...

Tous ces nouveaux moyens financiers doivent encore être approuvés par le parlement. Elus et conseillers d'Etat contactés sont plutôt confiants. Le financement est déjà garanti par le fonds d'infrastructure ferroviaire, voté par la population en 2014. Demeure le risque que le parlement ne décide de biffer un projet ou un autre. Mais Albert Rösti est formel: «Je vais m'engager de tout mon cœur. Il ne serait pas raisonnable de dire non à ces projets étudiés en profondeur.» »