

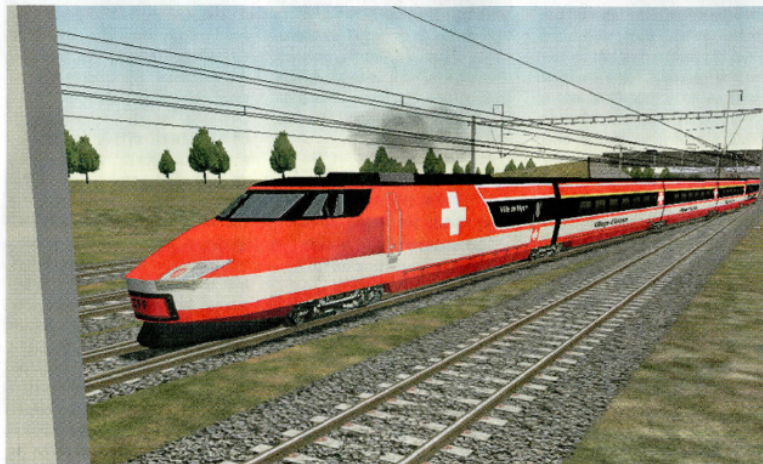
UN PROJET D'envergure, ambitieux, innovant et réaliste



par Olivier Français,
conseiller national

Contrairement à bien d'autres pays, la Suisse a décidé par vote populaire en 1987 de moderniser son réseau ferroviaire en soutenant le projet Rail 2000 proposé par le Conseil fédéral. Devisé initialement à 5,4 milliards, il a été réévalué en 1994 à 16 milliards. En 1992, le projet des nouvelles transversales alpines a été accepté par référendum garantissant le financement de l'ordre de 21 milliards pour la construction entre autre de plus de 100 km de tunnels ferroviaires à travers les Alpes NLFA dont le Loetschberg, le Gothard et le Monte Ceneri. D'ici 2020, les NLFA seront achevées pour un coût final estimé à plus de 25 milliards. On se doit de constater que ces deux décisions ont permis la modernisation du matériel roulant, mais on doit constater que très peu d'investissements ont été entrepris pour améliorer le réseau ferroviaire en Suisse romande, excepté sur la ligne du pied du Jura et celle entre Coppet et Genève.

A la session de juin 2012, le Conseil national se prononcera sur des investissements de 6,5 milliards garantissant par exemple en Suisse romande la mise à niveau des gares de Lausanne et Genève afin que les intercity de près



de 400 mètres de longueur puissent s'arrêter dans les gares de Genève et de Lausanne. Ces travaux sont indispensables pour la cohérence du réseau à l'horizon 2030.

En 2013, nous prenons acte de ces dépenses et du solde des mesures à entreprendre d'ici 2030. Au niveau politique, nous devons avant tout avoir une vision stratégique du développement des infrastructures après 2030. Je me réjouis des décisions prises lors du congrès du PLR suisse tenu ce 2 février 2013, en particulier sur les infrastructures ferroviaires garantissant la croix fédérale de la mobilité pour tous. Il y a 30 ans, nous décidions d'améliorer la traversée des Alpes, aujourd'hui nous voulons un réseau ferroviaire performant entre l'Est et l'Ouest de la Suisse dans les années 2040. Cela garantira une mobilité fédérale pour tous les Suisses et un lien performant entre les agglomérations, perle de notre économie qui doivent se développer en réseau performant favorisant entre la collaboration entre les régions. L'augmentation de la capacité et de la vitesse du réseau sont les concepts clés. La Croix fédérale de la mobilité pro-

pose de construire de nouvelles lignes entre les principales agglomérations afin d'obtenir une vitesse commerciale proche de 200 km/h et une cadence des intercity de Genève à Saint-Gall toutes les 15 minutes. De ce fait, le réseau secondaire serait alors moins encombré, ce qui permettra de renforcer l'offre et la fluidité des trains régionaux. En conséquence, les régions rurales bénéficieront aussi de la Croix fédérale. Pour notre région deux axes de développement sont attendus de la part de l'Office fédéral, à savoir le développement de la capacité entre Lausanne-Genève et l'accès à l'aéroport international de Genève ainsi que l'amélioration du temps de parcours entre Lausanne et Berne qui est l'une des lignes les moins performantes de Genève à St Gall. Aucun investissement fondamental n'est prévu à terme entre Berne et Lausanne alors que la vitesse commerciale est de 95 km/h tandis que grâce aux investissements octroyés par Rail 2000, elle est de 175 km/h entre Berne et Zurich. La proposition de notre collègue de parti, députée et syndique de Payerne, Christelle Luisier, auprès du Grand Conseil vaudois ce 5 mars 2013, concrétise

notre projet dans notre région et permet d'une part d'augmenter la vitesse commerciale, de réduire de plus de 9 km la distance entre Lausanne et Vauderens. Si ce projet se concrétise, on réduira le temps de parcours de près de 15 minutes vers Fribourg et on désenclavera le réseau régional de la Broye. Ce type de propositions doit être présentée tant en Romandie qu'en Suisse orientale afin de garantir à chacun d'entre nous une mobilité adaptée à nos besoins.

La garantie d'une Suisse compétitive et économiquement forte se fonde entre autre sur des infrastructures de qualité. Le PLR revendique une meilleure anticipation de la croissance si demain elle veut être aussi performante qu'aujourd'hui. Le PLR estime que la mobilité est plurielle. Elle se compose tant de la mobilité douce que de l'usage des transports publics, du transport individuel et lourd que du transport aérien. La garantie d'une mobilité performante c'est aussi la garantie de la liberté du savoir, de l'information et de l'échange social. On a une responsabilité sociale à garantir la mobilité et la communication sous toutes ses formes et qu'elles soient garanties selon nos besoins.

Voilà bien un grand projet d'infrastructure initié et finalisé avec talent par le conseiller national Olivier Français, municipal des travaux lausannois et ingénieur EPFL de formation. Un dossier, solide, innovant, répondant aux besoins des populations. Un dossier qui veut fédérer toute la classe politique du pays. Et cela marche semble-t-il. Le PLR reprend ainsi un leadership manifeste en la matière relayé sur le plan vaudois, notamment par la syndique de Payerne, qui vient de soumettre un postulat demandant une nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Vauderens (FR).