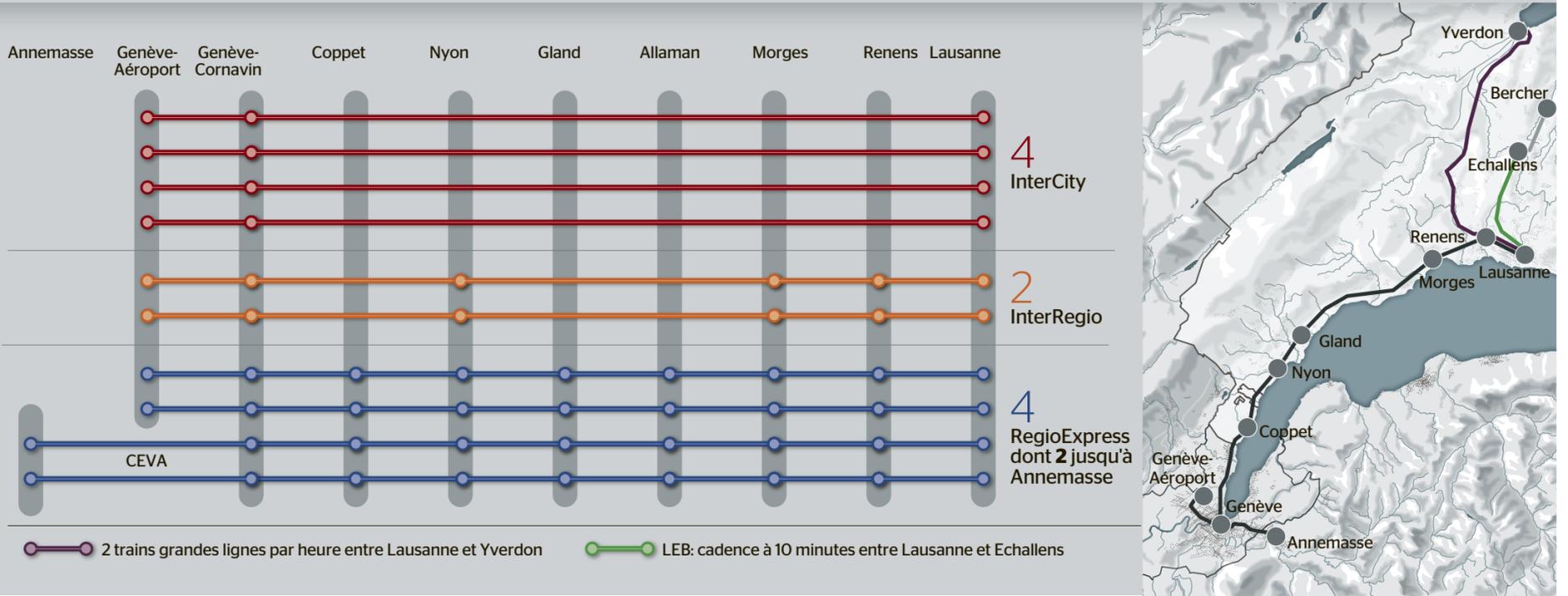


Infrastructures

10 trains par heure entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030



Du baume fédéral sur le rail vaudois

Le canton de Vaud n'est pas trop mal loti dans les plans d'aménagement ferroviaires de la Confédération. Berne envisage de multiplier les cadences sur l'arc lémanique et le LEB verra son offre renforcée. Mais les Vaudois devront batailler pour préserver ces options

Renaud Bournoud
Collaboration: Marc Moulin

Les Vaudois sont plutôt bien positionnés en vue de la grande bataille pour la répartition des investissements ferroviaires. Le jeu consiste à drainer un maximum de la manne fédérale vers son coin de pays pour y développer l'offre de trains. Hier, l'Office fédéral des transports (OFT) a rendu publiques ses premières intentions pour l'étape 2030, voire 2035. Le pot commun pour cette tranche est de 7 milliards. Mais une variante à 12 milliards est encore négociable (*lire ci-dessous*). Le Conseil fédéral puis les Chambres trancheront au final. Ce premier jet de l'OFT prévoit le renforcement de l'axe Lausanne-Genève, tout comme celui entre la capitale vaudoise et Yverdon. Quant au Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), il verra son offre améliorée. En revanche, c'est la soupe à la grimace pour nos voisins genevois. Rien n'est prévu sur leur territoire. Les cantons de Suisse occidentale jugent que les moyens ne sont pas répartis «équitablement» sur l'ensemble du pays. Les voraces Zurichois sont pointés du doigt.

Là, au milieu, les Vaudois ne s'en tirent pas trop mal, pour le moment. «On entre bien dans le match, confirme Nuria Gorrite, cheffe du Département vaudois des infrastructures. Mais il faut rester vigilant. On sait qu'il va y avoir de grandes manœuvres. Bâle et Lucerne, dont les projets n'ont pas été retenus pour l'instant, vont faire jouer la concurrence entre les cantons.» Une intense période de lobbying s'ouvre. Il faudra éviter de se faire siphonner les investissements ferroviaires par d'autres régions de Suisse.



VANESSA CARDOSO

«Il faut rester vigilant. On sait qu'il va y avoir de grandes manœuvres entre les cantons»

Nuria Gorrite
Conseillère d'Etat vaudoise en charge des Infrastructures

Monthey et celle du MOB entre Montreux et Les Avants, par exemple. Il y a aussi le prolongement de l'Aigle-Leysin. «Pour ce dernier projet, il faudra se bagarrer, mais je pense que l'on a une chance avec la variante à 12 milliards», avance la conseillère d'Etat.

La Suisse occidentale pour la variante chère
Car, sans surprise, les Vaudois, la Métropole lémanique et la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) penchent pour la variante la plus chère. «Sachant que le projet le plus onéreux est devisé à près de 3 milliards, à savoir la réalisation du tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur, la variante à 7 milliards est clairement insuffisante», écrit la CTSSO dans son communiqué. Calcuette en main, les cantons de Suisse occidentale relèvent que leur territoire abrite 44% du réseau ferré suisse: «Ces proportions devront être respectées lors de la répartition des crédits en faveur des infrastructures ferroviaires.»

Nos voisins genevois font partie des grands perdants de cette loterie fédérale aux investissements. Leurs projets d'amélioration du RER genevois sont relégués. Pour l'instant, ils n'entrent pas dans la variante resserrée de l'OFT. Genève espère notamment développer la ligne de La Plaine. «Nous ne sommes pas les seuls lésés, observe Luc Barthassat, conseiller d'Etat genevois. D'autres cantons romands le sont. Et Vaud, même s'il a été plutôt bien servi, nous soutient par solidarité.»

Nouvelle procédure

Le 9 février 2014, les Suisses ont radicalement changé la manière de faire pour le développement du rail en acceptant le fonds FAIF (financement et aménagement d'infrastructures ferroviaires). En gros, la planification est passée des CFF à l'Etat. Précisément, la loi indique que «les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.» Avec FAIF, il y a désormais **entre 6 et 8 milliards** d'investissements possibles **tous les cinq ans**. Actuellement, nous sommes en pleine procédure pour l'étape 2030 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (**PRO-DES**). Les différentes régions de Suisse ont été sollicitées pour dresser le catalogue de leurs besoins. Celui-ci s'apparente à une lettre au Père Noël. Hier, l'Office fédéral des transports a commencé à élaguer cette liste. Il dressera ensuite un rapport final qui sera mis en consultation auprès des cantons. Sur cette base, le Conseil fédéral émettra son message pour que les Chambres fédérales puissent se prononcer. C'est le parlement qui aura le dernier mot. Et puis toute la procédure recommencera pour une nouvelle tranche de cinq ans. **R.B**

Berne propose deux variantes à 7 et 12 milliards de francs

Les grandes lignes en bonne voie

Avant la foire d'empoigne, l'amélioration de l'offre entre Lausanne et Genève semble acquise. Les mesures prévues permettront de faire circuler au quart d'heure des InterCity et des RegioExpress entre les deux villes. Tout le matériel roulant sera à deux étages. A cela, s'ajoutent les deux InterRegio par heure déjà en service. «En réalité, il s'agit de l'achèvement du programme Léman 2030», note Nuria Gorrite. Le tronçon Lausanne-Yverdon aura droit à la cadence à la demi-heure pour les trains longue distance. La capacité de transport du fret sera également augmentée sur cet axe.

Les grandes lignes ont été prises en compte par l'OFT. Il en va différemment pour le trafic régional. Les «petits trains» sont plutôt mal servis. Mais pas tous. Le LEB recevra 106 millions pour passer à une cadence de 10 minutes entre Lausanne et Echallens. La liaison directe Orbe-Chavornay-Lausanne semble aussi bien embarquée. Mais nombre de projets n'ont pas reçu un accueil favorable de la part de l'OFT. On peut citer l'augmentation de l'offre entre Aigle et

● Le mot d'ordre dans la capitale fédérale est simple. «Nous voulons désengorger les goulets d'étranglement ferroviaires et augmenter la capacité du rail», résume Anna Barbara Remund, la vice-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT). Pour ce faire, deux variantes ont été présentées vendredi à Berne. Une avec des investissements de 7 milliards jusqu'en 2030. L'autre avec une enveloppe de 12 milliards mais qui s'étendrait jusqu'en 2035.

Si on prend la première variante, on voit que la région lémanique y figure, même si elle n'obtient pas

tout ce qu'elle souhaiterait (*voir ci-dessus*). Qui encore fait partie du premier train? La région zurichoise avec la construction du tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur, la région bernoise avec les augmentations de cadence Berne-Zurich et Bienne-Bâle et encore diverses régions pour un transport plus rapide des marchandises. Les compagnies privées de chemin de fer ne sont pas oubliées.

D'autres projets sont mentionnés pour la variante à 12 milliards. Le Transrun entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, le RER trinational

de Bâle, le tunnel de base du Zimmerberg pour la liaison Zurich-Lucerne, les aménagements de la gare de Lucerne et du tunnel de base du Lötschberg. Il y a cependant un petit problème. Si on additionne tous ces projets, on fait exploser la facture à plus de 19 milliards. C'est trop.

L'OFT a donc sélectionné des scénarios qui groupent certains projets selon leur coût et leur utilité. A ce petit jeu, on voit que Zurich est toujours bien placé et que la fin de la gare en cul-de-sac de Lucerne n'apparaît pas comme une grande priorité. Mais la messe n'est pas dite.

Il faut s'attendre à une bataille des cantons. Les projets qui figurent dans la variante à 7 milliards, comme ceux de la région lémanique, sont-ils susceptibles de se faire dégager par des projets apparaissant seulement dans la variante à 12 milliards? Peu probable. Les régions lémanique et zurichoise ont la plus grande densité de population et, de facto, le meilleur rapport coût-utilité.

Peter Füglistaler, le directeur de l'OFT, a tenu vendredi à rassurer les régions qui s'estimeraient lésées. «Nous faisons désormais une planification

évolutive avec le fonds ferroviaire. Ce n'est plus «maintenant ou jamais!» On peut toujours rediscuter d'un projet dans quelques années.»

A la fin du printemps, la présidente de la Confédération, Doris Leuthard, discutera avec les régions concernées. En automne, Berne lancera la procédure officielle de consultation. Il y aura ensuite les derniers réglages. Puis, à l'automne 2018, le Conseil fédéral présentera son projet définitif. Ce dernier passera alors devant le parlement dès 2019.

Arthur Grosjean