

Suisse

Le Conseil fédéral déverse des milliards sur le rail

Le gouvernement met en consultation 200 projets pour un montant de 11,5 milliards. L'arc lémanique fait partie des priorités

Arthur Grosjean Berne

Fini de dépenser des milliards à la pelle sur l'axe Nord-Sud. Les nouvelles traversées alpines du Gotthard sont construites, place désormais à l'axe Est-Ouest. C'est là que se concentre et se déplace la majorité de la population suisse. Vendredi, le Conseil fédéral a présenté un gros paquet ferroviaire qui fait la part belle à l'arc lémanique ainsi qu'à la région zurichoise.

«Dans ces deux régions, le nombre de voyageurs dans les transports publics va doubler à l'horizon de 2040», explique Doris Leuthard, la présidente de la Confédération. «Nous avons retenu 200 projets sur toute la Suisse. Il faut les lancer rapidement car ils prennent souvent énormément de temps. Il n'est pas exclu que certains d'entre eux soient gelés ou stoppés en raison de problèmes juridiques dus à des expropriations».

Que contient ce grand paquet baptisé «Étape d'aménagement 2035» et mis en consultation vendredi? Rapide survol.

Un train toutes les 15 minutes entre Genève et Lausanne

Le Conseil fédéral reconnaît que la région lémanique est «très dynamique économiquement». Elle doit pouvoir disposer à l'avenir d'un train tous les quarts d'heure entre Genève et Lausanne. Côté romand, ce sera aussi le cas pour Yverdon-Valeyres. La cadence sera même de 10 minutes entre Lausanne et Echallens. Autre amélioration, la cadence entre Lausanne et Saint-Maurice et Aigle-Monthey passera à 30 minutes toute la journée. A Genève, en revanche, pas d'amélioration de la fréquence concernant la ligne RER Genève - La Plaine.

Nombreux projets pour la région zurichoise

Sur la ligne InterCity la plus fréquentée de Suisse (Zurich-Berne), on passera aussi au rythme d'un train toutes les 15 minutes. Côté Est, le tunnel de Brütten permettra de réduire le temps de par-



Doris Leuthard a répété, vendredi devant la presse, que les critères des choix des projets se basaient avant tout sur les besoins les plus criants. KEYSTONE

cours entre Zurich et Winterthur. Et une foule d'autres améliorations profiteront à Zurich, que ce soit en direction de Schaffhouse ou de Zoug.

Le tunnel de base du Lötschberg devra attendre

Le tunnel du Lötschberg ne figure pas dans le paquet. Il n'est pas jugé prioritaire vu la modeste fréquentation actuelle. A un journaliste qui demandait si ce n'était pas un handicap pour la candidature de Sion aux JO 2026, Doris Leuthard a répondu très cash: «La porte d'entrée ferroviaire des JO sera à Lausanne et pas au Lötschberg. Nous n'allons pas investir 1 milliard pour une manifestation de quelques semaines.» La présidente a répété que les critères des

choix des projets se basaient avant tout sur les besoins les plus criants.

Aménagement des gares entre Genève et Morges

La capacité de la gare de Nyon sera augmentée grâce à l'élargissement et au prolongement des quais. Un nouveau passage inférieur pour piétons sera créé. Même chose pour la gare de Morges. Diverses petites gares verront leurs quais se prolonger sur 220 mètres. Il s'agit de Genève-Sécheron, Les Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Pont-Céard et Tannay.

Qui paiera la facture des trains supplémentaires?

La Confédération ne cache pas

que l'augmentation de l'offre ferroviaire, outre les coûts d'investissements d'une grosse dizaine de milliards, va se traduire par des coûts de fonctionnement à la hausse. Les CFF estiment qu'ils ne peuvent pas augmenter les tarifs pour l'instant. Est-ce que les contribuables passeront à la caisse? Réponse de Doris Leuthard: «Il y aura des adaptations de prix à la hausse pour le transport régional. Ensuite, les CFF vont diminuer leurs coûts de fonctionnement avec le programme Rail Fit. Enfin, il nous faudra sans doute revoir les standards appliqués aujourd'hui. Nous nous efforçons toujours de jouer les bons élèves de la classe. Mais on peut aussi bien faire les choses à moindre coût».

Pour les Romands, le compte n'y est pas

● Pas mauvais mais insuffisant. Voilà en résumé la réaction de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) au paquet du Conseil fédéral. Les conseillers d'Etat des cantons de Suisse romande et de Berne saluent le travail accompli mais estiment que l'enveloppe devrait être de 13 et non de 1,5 milliard.

La Suisse romande pleure-t-elle la bouche pleine alors que l'arc lémanique obtient sa liaison au quart d'heure et que la

modernisation de la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds reçoit une aide substantielle? Non, estiment la CTSO et l'association Ouest Rail. Cette dernière a sorti sa calculatrice: «Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Berne, Neuchâtel et Jura représentent 40% du territoire national, 40% du réseau ferroviaire et près de 40% de la population. Il serait donc logique que 40% des 11,5 milliards qui seront affectés à l'aménagement

du réseau ferroviaire soient investis dans cette partie du pays où la demande est en forte augmentation, et non seulement environ 25% selon le projet actuel.»

Le comité du Lötschberg, lui, trouve «incompréhensible» que l'extension du tunnel ne soit pas retenue alors qu'elle «contribuerait considérablement à renforcer le réseau de transport de la Suisse pour l'avenir».

ARG.