

Investissements ferroviaires

La manne fédérale n'arrive pas à Leysin, ni à Payerne

Vaud tire son épingle du jeu avec le prochain paquet ferroviaire. Mais la ligne de la Broye et l'Aigle-Leysin sont oubliés

Renaud Bournoud

Le canton de Vaud n'est pas trop mal servi pour l'étape d'aménagement ferroviaire 2035, notamment sur la ligne Lausanne-Genève. Mais il y a encore deux ombres au tableau du côté de Payerne et de Leysin. Mercredi, le Conseil fédéral a publié les projets retenus pour le développement du rail. L'enveloppe totale est de 11,9 milliards de francs.

Les Chambres fédérales vont maintenant s'en emparer. L'occasion pour les régions de lancer les manœuvres afin de modifier cette feuille de route en leur faveur. «Le grand raout de la diplomatie régionale peut commencer», commente Nuria Gorrite. La présidente du Conseil d'État et responsable des Infrastructures devra s'appuyer sur la délégation vaudoise aux Chambres pour tenter de sauver deux projets dont le Conseil fédéral ne veut pas. Il s'agit du prolongement de l'Aigle-Leysin au cœur de la station. Vaud souhaite son réexamen et souligne qu'il s'inscrit dans la transition du «tourisme quatre saisons» voulue par la Confédération. «C'est un joli projet, et il ne coûte pas cher», estime Nuria Gorrite. Elle rappelle qu'initialement le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) était prévu en étapes de cinq ans dotées en moyenne de 7 milliards de francs. La prochaine tranche porte sur dix ans pour seulement 11,9 milliards. «Ce n'est pas l'argent qui manque avec FAIF», relève Nuria Gorrite.

La seconde absence qui chagrine les Vaudois concerne la ligne de la Broye. Le Conseil fédéral n'a pas retenu le développement du RegioExpress entre Lausanne et Payerne. Le Canton estime que les quatre trains de ce type «circulant depuis Genève doivent rouler au-delà de Lausanne». Deux en direction du Chablais, un sur Berne et «logiquement» un vers Avenches. «C'est assez incompréhensible que ce dernier soit absent du mes-



La délégation vaudoise aux Chambres fédérales devra batailler pour un projet dont le Conseil fédéral ne veut pas: le prolongement de la ligne Aigle-Leysin depuis la gare du Feydey. CHANTAL DERVEY

sage du Conseil fédéral», s'étonne Nuria Gorrite.

Lausanne-Genève renforcée

Passé ces deux mauvaises nouvelles, l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 comporte de belles annonces pour le canton de Vaud. La principale mesure vise à faire circuler dix trains par heure et par sens entre Lausanne et Genève.

Désengorger le rail suisse

● Le Conseil fédéral s'est arrêté à une enveloppe de 11,9 milliards pour désengorger l'infrastructure ferroviaire d'ici à 2035. Cette étape doit renforcer les capacités des trains. Des cadences au quart d'heure sont prévues dans toutes les grandes régions urbaines et des cadences à la demi-heure entre toutes les grandes métropoles.

Dans les projets phares qui ont été retenus, on peut citer une offre étendue à travers le Jura et le deuxième tube du Lötschberg.

Des trains directs entre Bâle, Delémont et Genève sont ainsi prévus. Cette adaptation répond aux réactions collectées lors de la consultation. Les Cantons romands avaient dénoncé une répartition inégale des ressources.

«C'est un RER de grande ligne qui va être mis en place», résume Nuria Gorrite. Comme les gares des deux capitales de la métropole lémanique subissent une refonte complète dans le cadre du programme Léman 2030, la cohérence veut que celles de Nyon et de Morges soient également développées. Ce qui devrait être fait à l'horizon 2035.

Le Conseil fédéral propose également d'équiper partiellement le deuxième tube du tunnel de base du Lötschberg. Actuellement, seuls 15 des 35 kilomètres de la galerie ont été percés et aménagés. Le coup de pouce concerne cette partie. Cette solution peut être financée et suffit à désengorger le trafic, a relevé la conseillère fédérale Doris Leuthard. Elle contribuera à augmenter le nombre de trains voyageurs et de trains marchandises.

Grâce à d'autres mesures, la cadence au quart d'heure pourra être introduite sur des tronçons comme Genève - La Plaine ou Avry - Fribourg.

Le parlement devrait empoigner le dossier l'année prochaine.

ATS/R.B.

Dans l'optique de libérer du sillon pour le transport voyageurs, le Canton indique qu'il sera «particulièrement attentif» aux réalisations permettant d'améliorer le trafic du fret entre Yverdon et l'agglomération Lausanne-Morges. Le chef-lieu du Nord vaudois qui, au passage, aura le droit à sa très attendue halte CFF à Y-Parc.

Compagnies régionales

Les compagnies de transport régional ne sont pas trop mal loties, elles non plus. Le LEB décroche le financement pour réaliser la cadence aux 10 minutes entre Lausanne et Échallens. Pour rappel, il doit passer au quart d'heure dès l'année prochaine. Dans le Chablais, l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry obtient, lui, des financements pour une cadence à la demi-heure.

Pour un avenir plus lointain, le Conseil fédéral réserve 100 millions au titre de la contribution de la Suisse à des études préliminaires pour des projets ferroviaires transfrontaliers. C'est notamment le cas pour une éventuelle réouverture de la ligne du Tonkin entre Saint-Gingolph et Évian.

PUBLICITÉ

Fr. 3 990*
au lieu de Fr. 4 910