

## Ligne CFF Lausanne - Genève

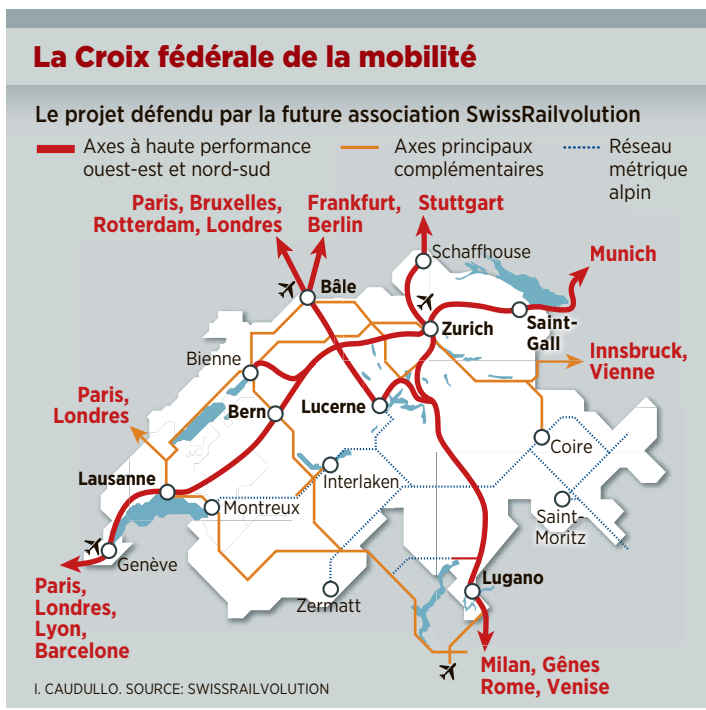
# «Le rail a besoin d'un grand coup de sac»

**Le financement des infrastructures ferroviaires est insuffisant, estime l'association OuestRail. L'incident de Tolochenaz lui donne du crédit.**

**Claude Béda  
Renaud Bournoud**

Hasard du calendrier, OuestRail a tenu son assemblée générale alors que les liaisons ferroviaires entre Lausanne et Genève reprennent tout gentiment après une interruption du trafic sans précédent due à un affaissement du sol à Tolochenaz. Vendredi matin, les membres de l'association qui veut promouvoir le développement du rail en Suisse occidentale se sont réunis le long des voies, à Malley. Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Jura ont dépêché leurs ministres à la réunion annuelle d'OuestRail. Concernés au premier plan par les faiblesses du cordon ombilical ferroviaire qui les relie au reste de la Suisse, les Genevois ont, eux, brillé par leur absence.

Olivier Français, président d'OuestRail et conseiller national



(PLR), a rappelé les déséquilibres entre les régions du pays en matière de rail: «La Suisse occidentale et la Suisse orientale sont mal servies. La vitesse commerciale entre Zurich et Berne est de 170 km/h, alors qu'elle ne dépasse pas les 90 km/h dans l'arc lémanique.» Le président prédit que l'incident de Tolochenaz suscitera des réflexions qui feront inévitablement grimper la facture. «Mais nous ne sommes pas tout seuls.

Nous devons travailler avec les autres régions de Suisse pour y arriver.»

### Une nouvelle ligne à 6 milliards

«Aidez-nous à financer notre système ferroviaire», a lancé à l'assemblée Vincent Ducrot, directeur des CFF. Car les souhaits des Cantons en matière de développement ferroviaire s'élèvent déjà à 50 milliards, alors que le régime

«La Suisse occidentale et la Suisse orientale sont mal servies. La vitesse commerciale entre Zurich et Berne est de 170 km/h, alors qu'elle ne dépasse pas les 90 km/h dans l'arc lémanique.»



**Olivier Français,**  
président  
d'OuestRail

«Aidez-nous à financer notre système ferroviaire.»



**Vincent Ducrot,**  
directeur  
des CFF

actuel du FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) ne permet d'octroyer que 1 milliard par an. La création d'une nouvelle ligne entre Genève et Lausanne coûterait, elle, près de 6 milliards.

OuestRail n'entend pas se défaire. L'association, son président en tête, s'appête à agir à Berne pour promouvoir un projet phare, la Croix fédérale de la mobilité, comprenant une nouvelle

ligne CFF entre Genève et Lausanne. «C'est un projet que j'avais lancé en 2007, glisse Olivier Français. Or aujourd'hui, le rail a besoin d'un grand coup de sac. Il doit augmenter ses ambitions pour offrir une alternative plus crédible face à la voiture et à l'aviation. Et réduire ainsi drastiquement les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la mobilité.»

Selon ses initiateurs, ce réseau devrait prendre la forme de deux

axes à hautes performances ouest-est (Genève - Saint-Gall) et nord-sud. «Entre Genève et Lausanne, la nouvelle ligne à créer permettrait de libérer des sillons pour le trafic régional et le fret», ajoute Olivier Français.

### Ambitieux projet de nouveau réseau

En parallèle, le nouveau tunnel du Grimsel, combiné à la technologie de l'écartement variable (assurant le passage des trains entre le réseau métrique alpin et les grandes lignes), permettrait de créer un réseau reliant Montreux à Saint-Moritz, et Lucerne à Zermatt. Ce projet sera défendu à Berne par SwissRailvolution, une nouvelle association, qui sera créée le 1<sup>er</sup> décembre, avec l'ancien conseiller aux États tessinois Filippo Lombardi comme président et Olivier Français vice-président.

L'incident de Tolochenaz «a démontré par le chaos la faiblesse du réseau en Suisse romande», a relevé Nuria Gorrite (PS), présidente du Conseil d'État vaudois. Les responsables politiques romands veulent battre le fer pendant qu'il est chaud. À la tribune, la Vaudoise a plaidé pour un Rail 2050 qui soit l'équivalent pour le Plateau suisse de ce qui a été fait pour les transversales alpines. Il ne reste plus qu'à convaincre le reste de la Suisse.