

«Le Conseil fédéral ne propose rien à long terme»

Olivier Français déplore le manque d'ambition pour les infrastructures ferroviaires. Au passage, le sénateur remarque que le chantier de la gare de Lausanne est bloqué.

Renaud Bournoud

Lors de la session d'été des Chambres fédérales, Olivier Français a fait plier le Conseil fédéral avec une motion demandant une aide financière spéciale pour les CFF. Il faut dire que le conseiller d'État vaudois, également président d'OuestRail, sait se faire entendre sous la Coupole lorsqu'il est question d'infrastructures. Justement, la semaine dernière, ce même Conseil fédéral a rendu sa stratégie pour le développement du train.

Comment accueillez-vous la perspective «RAIL 2050» du Conseil fédéral?

En ce qui concerne les projets à court terme qui renforcent le trafic d'agglomération, pas de problème, le Conseil fédéral a répondu à la demande. Par contre, le parlement, lui, demandait de présenter sa stratégie à long terme. Et là, il n'y a pas de proposition. On attendait qu'il énonce ses intentions sur les nouvelles lignes ferroviaires, notamment Lausanne-Genève et Lausanne-Berne, que l'on doit à tout prix mettre en place afin de garantir un report modal important pour 2050.

On ne prépare pas l'avenir du rail?

C'est sûr que nous sommes bien loin de l'époque des années 50, quand les autorités et la population ont osé prendre des décisions courageuses. Elles ont permis le développement de la Suisse moderne. Notre qualité de vie d'aujourd'hui, on la doit à ces décisions inspirées. Il faut des visionnaires. Il faut aussi faire rêver les gens pour qu'ils se joignent aux



Olivier Français, conseiller aux États vaudois, sait se faire entendre sous la Coupole. KEYSTONE

projets. Un problème ne se résout pas par de simples petites mesures correctives. Il faut une vision pour assurer la crédibilité du projet et son développement sur le long terme. Il est important de planifier le territoire. Le jour où on a les moyens financiers, on tourne le bouton sur la bonne humeur et on exécute.

Préparer l'avenir, n'est-ce pas déjà rattraper le retard que connaît la Suisse romande en matière d'infrastructure ferroviaire?

Il y a effectivement de très grandes inégalités sur le réseau suisse. En Suisse occidentale et en Suisse orientale, nous avons une vitesse commerciale de 90 km/h, alors que cette vitesse est de 175 km/h sur la ligne Zurich-Berne. Comme par hasard, cette ligne est attractive et fortement bénéficiaire. Il n'y a pas de miracle, l'attractivité d'un réseau passe aussi par le temps de parcours.

Est-ce gérable d'avoir de telles différences sur un même réseau?

Non. D'ailleurs, une rupture de charge à Berne à moyen terme est prévisible (*ndlr: il n'y aura plus de train direct entre la Suisse romande et la Suisse allemande*).

Cela veut dire que nous nous dirigeons vers une sorte de réseau ferroviaire à deux vitesses?

En effet. Cela pose un problème de cohésion nationale. C'est dû aux retards que nous avons pris dans les travaux d'entretien et dans les procédures pour le développement des gares. La gare de Lausanne en particulier. Le permis de construire de la gare n'a toujours pas été délivré. Le chantier est en stand-by.

Qu'est-ce qui bloque le projet?

Aujourd'hui, le Conseil d'État et les CFF sont terriblement empruntés. L'Office fédéral des transports a fait évoluer les normes de sécurité, ce qui remet en cause des paramètres de dimensionnement. Je n'ai rien contre, mais cela remet en doute l'avancement du projet de la gare. On est dans le pétrin.

Cela ne s'annonce pas très bien...

C'est pour cela que l'on attendait du Conseil fédéral qu'il présente sa stratégie pour corriger les inégalités d'équipement sur le réseau suisse d'ici à 2050. Sur l'axe nord-sud, par le Gothard, on roule à plus de 200 km/h, alors que la vitesse de croisière est de 80-100 km/h aux deux extrémités de l'axe est-ouest

(ligne Genève-Saint-Gall). Une nouvelle ligne Lausanne-Genève permettra une vitesse commerciale de 150-175 km/h et pourrait diviser le temps de parcours par deux. Un tunnel entre Lausanne et Vaudens permettrait de gagner au moins dix minutes sur le parcours Lausanne-Berne. C'est un gain énorme!

Le Conseil national a adopté votre motion pour une aide Covid aux CFF. Cela représente 1,5 milliard. Était-ce trop cher pour le Conseil fédéral, qui n'en voulait pas?

C'est plus pervers que ça. Le Conseil fédéral a profité du déficit important des CFF pour revoir toute l'architecture du financement du rail. Cela se traduisait par une diminution des investissements pour les infrastructures. En parallèle, il a aussi profité de diviser par deux les possibilités d'investissement des CFF dans l'immobilier et, le plus grave, la remise en cause du contrat de prestations 2024. Cela va à l'encontre des négociations avec les cantons et des décisions votées par le parlement.

On vous sent combatif. Allez-vous vous représenter en 2023?

Vous le saurez en octobre.