

# Une vision du rail qui fâche les Romands

**TRANSPORTS** C'est désormais sur l'amélioration de l'offre dans les agglomérations que la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga veut mettre l'accent dans sa «perspective du Rail 2050»

Une vision, six objectifs et une réorientation. C'est ainsi que le Conseil fédéral a résumé hier sa perspective du Rail 2050. Les projets sont en cours, mais il n'y a plus de nouvelle grande réalisation en vue, si ce n'est le doublement des voies dans le tunnel du Lötschberg sur toute sa longueur. La priorité est mise dans le trafic de l'agglomération à sa capitale. «C'est une vision rétrograde et sans ambition, qui va à l'encontre de certaines décisions du parlement», s'irrite le sénateur vaudois Olivier Français.

Le Conseil fédéral a donc révisé sa stratégie à long terme. Jusqu'à présent, il avait mis l'accent sur l'élimination des goulets d'étranglement et sur l'amélioration des cadences. C'est fini! Plus question de vouloir gagner quelques minutes sur la ligne de parade des CFF entre Zurich et Berne, où le train est déjà «imbattable» par la route, selon Simonetta Sommaruga, la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). «C'est dans les agglomérations, où résident 85% des travailleurs du pays, que le rail a le plus grand potentiel de développement», a-t-elle souligné.

Le Conseil fédéral veut ainsi coordonner l'extension de l'offre ferroviaire avec les objectifs du développement territorial. L'étoffement du réseau ne s'arrête

donc pas. Pas moins de 300 projets, déjà approuvés par le parlement, sont en cours de réalisation entre les deux étapes d'aménagement 2025 et 2035 et le programme de développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB. «Il y en a pour 25 milliards de francs», a tenu à rappeler le directeur de l'Office fédéral des transports, Peter Füglistaler. Il y en a même tant que la réalisation de certains d'entre eux a pris entre trois et cinq ans de retard. En raison de ces nombreux chantiers, l'offre perdra en stabilité ou devra être restreinte temporairement sur certains tronçons. Il faudra par conséquent répartir les aménagements dans le temps.

## «On joue aux trains Märklin»

Selon le Conseil fédéral, d'ici à 2050, le trafic augmentera de 11% pour les voyageurs et de 31% pour les marchandises. La part des transports publics gagnera trois points de pourcentage dans le trafic global pour atteindre 24%, cela en grande partie grâce au rail, qui a de plus l'avantage d'être écoppatible. La priorité est donc donnée au renforcement du trafic RER et au raccordement des petites et moyennes villes aux grandes agglomérations. Une exception pourtant, qui ravira les Valaisans. Le gouvernement a décidé de doubler la ligne du Lötschberg sur toute sa longueur, ce qui créera des capacités supplémentaires et stabilisera son exploitation, cela d'ici à 2035. Un crédit supplémentaire de 500 millions sera consacré à ce projet.

Malgré cela, en Suisse romande, c'est l'insatisfaction voire la colère qui pré-

dominent. «On joue aux petits trains Märklin», s'exaspère Olivier Français, membre de la Commission des transports du Conseil des Etats. Cela fait des années que celui-ci se bat pour une «croix fédérale de la mobilité», en multipliant les interventions approuvées par les Chambres pour un plan directeur du réseau qui comble les inégalités de traitement dont souffrent la Suisse romande et la Suisse orientale. Car si le train atteint une vitesse moyenne de 175 km/h entre Zurich et Berne, il ne «se traîne» qu'à 90 km/h entre Berne et Lausanne, et Winterthour et Saint-Gall. Or, la vision mise en consultation par le Conseil fédéral ne présente aucune amélioration sur ce tronçon. «Cette inégalité de traitement est inacceptable», déplore Olivier Français.

Durant sa conférence de presse, Simonetta Sommaruga a tenté de rassurer les Romands: «Il est vrai qu'entre Berne et Lausanne, tout comme entre Winterthour et Saint-Gall, le train n'est pas encore compétitif avec la route. Nous allons voir ce que nous pouvons faire pour gagner quelques minutes», a reconnu la conseillère fédérale, mais sans donner de calendrier précis. Même constat pour le trajet Lausanne-Genève, où le «trou de Tolochenaz» a paralysé le trafic ferroviaire durant quelques jours en novembre dernier. «Nous faisons une étude dont les résultats seront connus en 2023 pour une prise de décision entre 2026 et 2030», a précisé Peter Füglistaler. Le DETEC doit s'attendre à quelques prises de position fâchées au terme de sa consultation. ■ M. G.