

Le Père Noël Rösti désengorge l'axe Lausanne-Genève

Le Conseil fédéral approuve un nouveau tunnel ferroviaire de 1,3 milliard sur sol vaudois et des centaines de millions supplémentaires pour Genève.

Arthur Grosjean

À quelque chose malheur est bon. Après les affres du trou de Tolochenaz, la gabegie concernant la transformation de la gare de Lausanne et la colère suite au nouvel horaire des CFF en Suisse romande, enfin une bonne nouvelle! La région lémanique a touché le jackpot mercredi en séance du Conseil fédéral. Ce dernier débloque 1,3 milliard pour un nouveau tunnel ferroviaire entre Morges et Perroy et plus d'un demi-milliard supplémentaire pour l'aménagement de la gare de Genève.

Pour bien comprendre l'ampleur du cadeau annoncé hier, il faut savoir que la Confédération injecte 25 milliards de francs dans 300 projets jusqu'en 2035. Un tiers des projets est déjà en service, deux tiers sont en construction ou en phase d'étude. Mercredi, le Conseil fédéral a accepté une rallonge de 2,6 milliards. Une enveloppe qui, une fois n'est pas coutume, profite essentiellement à la région lémanique.

Dans le rôle du Père Noël, le nouveau ministre des Transports Albert Rösti. Sa philosophie? Il faut privilégier les investissements ferroviaires là où la population et l'activité économique sont les plus grandes. A-t-il milité activement pour favoriser la région lémanique souvent laissée pour compte? Il ne tire pas la couverture à lui et affirme qu'il s'agit d'un travail d'équipe avec son Office fédéral des transports.

Mais il ajoute: «J'étais en contact avec le Canton de Vaud, qui vit une situation difficile. Il faut mettre la priorité sur cette ligne Lausanne-Genève. C'est important pour le Conseil fédéral de respecter les demandes de la Suisse romande.»

Accusé d'être le «roi du pétrole» et fustigé par les Verts pour sa volonté de construire une autoroute à 6 pistes entre



Un itinéraire d'évitement doit être construit sur la ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève, et la gare de Genève être réaménagée. MAXIME SCHMID / LE MATIN

«J'étais en contact avec le Canton de Vaud, qui vit une situation difficile. Il faut mettre la priorité sur cette ligne Lausanne-Genève. C'est important pour le Conseil fédéral de respecter les demandes de la Suisse romande.»



Albert Rösti, ministre des Transports

Genève et Lausanne et entre Berne et Zurich, le conseiller fédéral montre qu'il n'oublie pas le rail. Selon lui, rien de plus normal. «Il faut investir dans les infrastructures routières ou ferroviaires, là où elles font le plus de sens. En regardant toujours le rapport coût/utilité.»

Voyons maintenant en détail ce qui est concrètement proposé pour la région lémanique et qui devra encore être accepté par les deux chambres du parlement.

● Un tunnel de 9 kilomètres

Le Conseil fédéral tire les leçons du trou de Tolochenaz qui a gravement perturbé le trafic ferroviaire entre Genève et Lausanne. Idéalement, il estime qu'il faudrait 2 voies supplémentaires sur cet axe pour absorber le trafic futur et bénéficier d'une marge de manœuvre en cas de perturbations. Voilà pourquoi une 3^e voie en surface

est prévue entre Morges et Allaman. Le problème? Cette 3^e voie suscite des oppositions des riverains. D'où le projet dévoilé mercredi de construire une nouvelle voie en tunnel entre Morges et Perroy, d'une longueur de 9 km.

Elle coûterait 1,29 milliard et pourrait être construite d'ici à 2040 selon le directeur de l'Office des transports. Dans le document du Conseil fédéral, on se montre moins optimiste puisqu'on parle de 2043.

«C'est la première bonne nouvelle depuis longtemps»

● La décision du Conseil fédéral de réaliser un nouveau tronçon entre Morges et Perroy est «saluée» sur les bords du Léman. Symboliquement, on notera qu'entre Morges et Perroy se trouve Tolochenaz et son fameux trou qui avait paralysé le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève en 2021.

«C'est une excellente nouvelle, réagit Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastruc-

tures. Et c'est la première depuis longtemps pour le ferroviaire en Suisse romande.» Pour l'élue vaudoise, «c'est le résultat de l'alliance des cantons romands et du travail avec les parlementaires à Berne. C'est un long travail de lobbying.» À cette occasion, Genève et Vaud ont ressorti le logo de la «Métropole lémanique» pour orner leur communiqué de presse commun. À en croire le texte valdo-genevois, la réalisa-

tion de ce tronçon représentera «une bouffée d'oxygène pour l'ensemble du système ferroviaire romand, actuellement au bord de l'asphyxie». Concrètement, cela marque le début d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève à double voie. Sa construction devrait se faire en site propre sans impacter la ligne existante. «Ce nouveau tronçon signifie une augmentation importante de trains que nous allons

● Passagers plus à l'aise à Genève

L'agrandissement de la gare de Genève est un feuilleton qui a duré des années. Plutôt qu'une extension latérale qui aurait impacté le quartier des Grottes, il a été finalement décidé d'opter pour une extension souterraine. En revanche, on réalisera bien une 2^e voie en direction de l'aéroport de Cointrin. La Confédération paiera en sus 350 millions mais économisera 170 millions en raison de la modification du projet initial.

Les quais de la gare de Genève et leurs accès se révèlent déjà trop étroits pour absorber aux heures de pointe un flux grandissant de passagers. Là aussi, Berne met la main à la poche. La Confédération versera 160 millions de francs supplémentaires. Quand le projet verra-t-il le jour? La mise en service est prévue pour 2035... si tout va bien.

● Le parlement a le dernier mot

Les crédits supplémentaires de 2,6 milliards ne profitent pas qu'à la région lémanique. On y trouve aussi une rallonge de 640 millions pour le tunnel de base du Lötschberg. Ce dernier bénéficiera d'un aménagement complet et non partiel comme prévu au départ. Il faudra cependant convaincre le parlement de voter tous ces crédits.

Albert Rösti affirme qu'il «s'engagera de tout cœur» pour obtenir le feu vert des deux chambres. Pourquoi veut-il mouiller la chemise? «Je suis un fan du rail. Je suis né à Kandersteg, près d'une voie ferrée. Enfant, j'allais en train à l'école et j'ai toujours beaucoup de plaisir à voyager en train.» On verra si cet enthousiasme est communicatif auprès des élus suisses.

pouvoir injecter sur la ligne Lausanne-Genève», précise Nuria Gorrite. La conseillère d'État vaudoise note également un changement d'état d'esprit à la Confédération: «Il y a une nouvelle dynamique qui s'est mise en place. Le Conseil fédéral a pris conscience de la problématique du rail en Suisse romande et Albert Rösti a donné l'impulsion nécessaire pour faire avancer le projet.» **AGR**