

Infrastructures ferroviaires

Coup de frein pour la nouvelle ligne entre Lausanne et Genève

Le Conseil fédéral rejette les deux motions qui demandent de réaliser au plus vite un tracé alternatif complet entre les deux capitales lémaniques.

Renaud Bournoud

Quand il s'agit du rail en Suisse romande, le Conseil fédéral est sur courant alternatif. Mercredi dernier, il a décidé de rejeter les motions jumelles du conseiller national Roger Nordmann (PS) et du conseiller aux États Olivier Français (PLR), qui demandent de prendre rapidement des mesures pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève. Ce coup de frein intervient un petit mois après l'annonce de la construction d'une première étape entre Morges et Perroy (9 km). Le Conseil fédéral a décidé de débloquer 1,3 milliard à cet effet.

L'axe Lausanne-Genève est

un des plus surchargés de Suisse, voire d'Europe, mais ne bénéficie pas de redondance, comme il en existe entre les grandes villes alémaniques. Autrement dit, il n'y a pas d'itinéraire de rechange pour relier en train les deux capitales lémaniques en cas de pépin sur la ligne. Les usagers le savent bien, qui subissent régulièrement des interruptions de trafic pour «un accident de personne» ou «un dérangement à la ligne de contact».

«Ça ne suffit pas»

Cette ligne constitue une des grosses faiblesses du réseau ferroviaire suisse. Le pays s'en est rendu compte le 9 novembre 2021, lorsque le terrain s'est affaissé sous les voies à la hauteur de Tolochenaz. Aucun train n'a circulé entre les deux villes durant plusieurs jours. Une prise de conscience qui s'est traduite aux Chambres fédérales par un fort soutien aux motions jumelles intitulées: «Redondance et fiabilité pour l'axe ferroviaire Lausanne-Genève». Cent sept conseillers nationaux sur 200 ont signé le texte, tandis que 21 sénateurs sur 46 ont paraphé la version déposée au Conseil des États.

«Nos motions ont peut-être mis la pression pour obtenir le tronçon Morges-Perroy, mais ça ne suffit pas.»



Roger Nordmann,
conseiller national (PS)

«Nos motions ont peut-être mis la pression pour obtenir le tronçon Morges-Perroy, note Roger Nordmann, mais ça ne suffit pas.» Le Conseil fédéral pense, lui, que c'est suffisant pour le moment. Dans sa réponse aux motions, il écrit: «Le 16 août 2023, le Conseil fédéral a proposé de réaliser une première étape de la nouvelle ligne entre Morges et Perroy, dans le cadre

«On ne prend pas en compte les faits: si la ligne est coupée, on ne passe plus.»



Olivier Français,
conseiller aux États (PLR)

du message relatif à l'état d'avancement de la mise en œuvre des programmes d'aménagement ferroviaires», avant de rappeler qu'il a déjà adopté ledit message et, par conséquent, ces motions ne peuvent «plus avoir d'effet par rapport à ce message». Rien n'empêchait les sept Sages d'y répondre plus tôt. «Ce qui est un peu étonnant, réagit Olivier Français, c'est qu'on nous dit

que l'axe Lausanne-Genève constitue une priorité nationale, mais on ne prend pas en compte les faits: si la ligne est coupée, on ne passe plus.» C'est pour cette raison que les deux motionnaires demandent «un engagement pour l'ensemble de la ligne Lausanne-Genève, pas juste pour le tronçon Morges-Perroy», appuie Roger Nordmann. «C'est très décevant. Il faut un concept complet.»

Les deux élus vaudois ont une idée assez précise de là où ça coince. «Une fois encore, on voit que l'Office fédéral des transports (OFT) est réticent à une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève, relève le conseiller national socialiste. C'est pénible à la longue.» Même agacement chez le sénateur PLR, qui rappelle que les projets sont dans les tiroirs des CFF, il faut juste que l'OFT leur demande de les ressortir. «Mais on voit que M. Füglistaler (*ndlr: directeur de l'OFT*) n'a pas apprécié qu'on passe en force pour la première étape.»

Vu le nombre de signataires, ces deux motions devraient passer la rampe aux Chambres fédérales. Si personne ne tourne sa veste.