

La ligne CFF Lausanne-Genève attendra encore

Le sénateur Olivier Français a préféré ne pas passer en force sur le rail au Conseil des États. Il s'est en revanche énervé contre la Verte Lisa Mazzone sur la route.

Arthur Grosjean Berne

Le Conseil des États estime que la liaison ferroviaire entre Lausanne et Genève n'est pas satisfaisante. Il estime que ce tronçon très fréquenté est trop fragile en cas de problème sur la ligne vu qu'il n'existe pas d'alternative opérationnelle. Mais faut-il prendre des mesures pour combler cette lacune, comme le demande Olivier Français (PLR) dans une motion, ou faut-il y aller étape par étape, comme le préconise le Conseil fédéral?

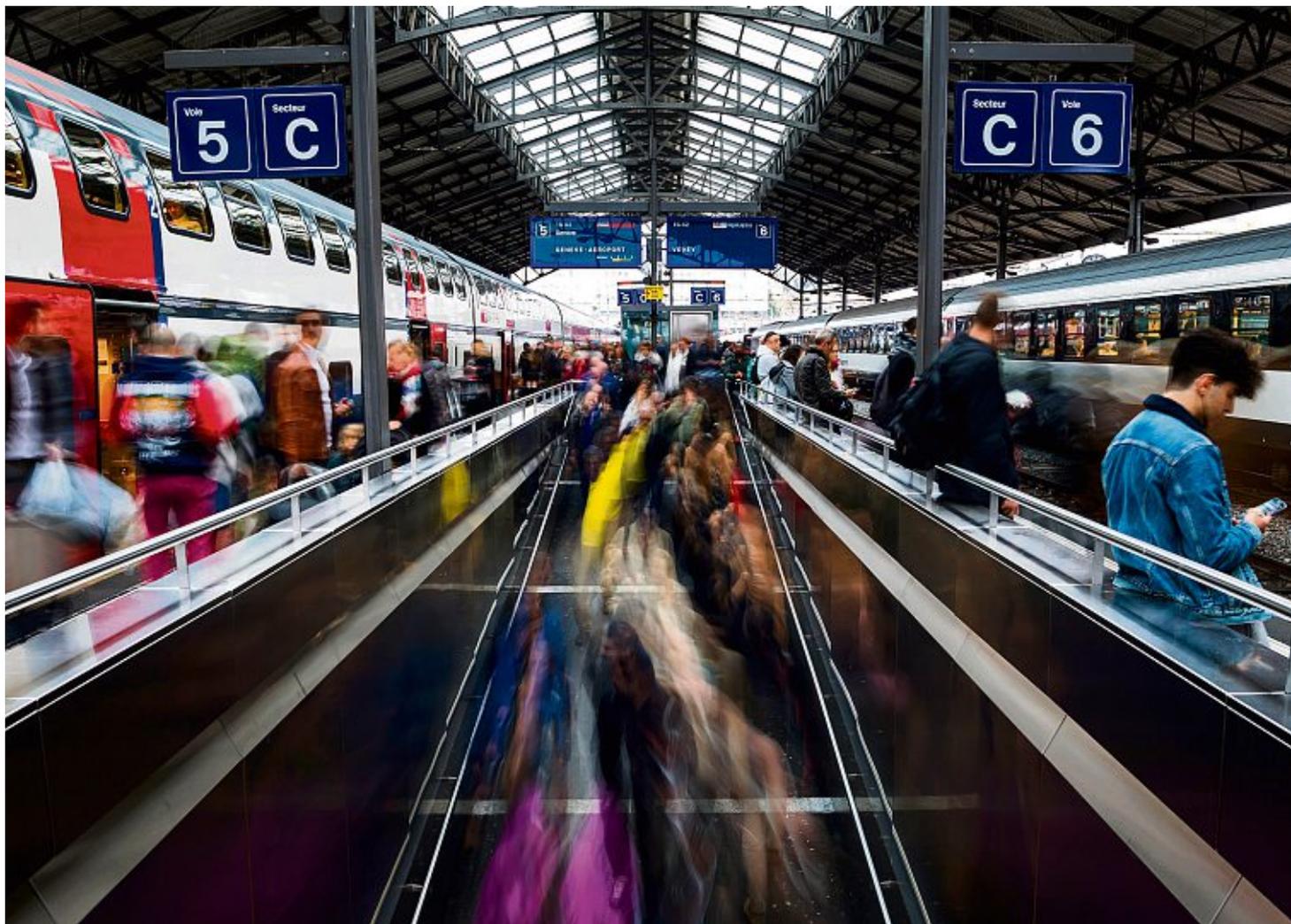
Le Conseil aux États n'a pas tranché ce mercredi matin. Il a préféré renvoyer la motion en commission pour étude. C'est une surprise. On pensait en effet que la motion passerait comme une lettre à la poste vu qu'elle était signée par la moitié des élus de la Chambre haute.

Quel était l'ordre de marche exact demandé au gouvernement? Le suivant: «Le Conseil fédéral est chargé de définir des mesures pour augmenter la redondance et la capacité de la ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève, d'intégrer les mesures aux programmes d'aménagement et de prévoir les crédits nécessaires.»

Pas de décision immédiate

Le Conseil n'a donc pas voulu trancher immédiatement. Pourquoi? Parce qu'Eva Herzog, la socialiste bâloise, vice-présidente du Conseil des États et candidate malheureuse au Conseil fédéral, a mis du sable dans l'engrenage à la dernière minute. Elle a déposé une motion d'ordre afin d'envoyer la motion Française en commission pour un examen préalable.

Eva Herzog, qui est favorable aux transports publics et considère que la liaison Genève-Lausanne doit être améliorée, estime néanmoins que le Conseil fédéral a déjà fait un geste. Albert Rösti, on s'en souvient, a débloqué un crédit de 1,3 milliard pour un nouveau tunnel ferroviaire entre



La région lémanique devra patienter encore avant d'avoir l'assurance que des mesures soient prises pour une ligne alternative Lausanne-Genève. KEYSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT

«On ne fait qu'augmenter le trafic, et sur la route et sur le rail. L'opération est nulle.»

Lisa Mazzone, conseillère aux États (Verts/GE)

«Vous rallumez la guerre des transports alors que nous avons travaillé dans la sérénité.»

Olivier Français, conseiller aux États (PLR/VD)

Morges et Perroy et plus d'un demi-milliard supplémentaire pour l'aménagement de la gare de Genève.

Olivier Français estime que c'est très bien mais insuffisant. Il plaide pour que le Conseil fédéral ne se contente pas d'une étape mais s'engage sur tout le tronçon Genève-Lausanne. «Aujourd'hui, il y a un engorgement manifeste sur cette ligne. Il faut résoudre le problème de Bussigny et celui du tronçon Étoy-Genève.»

Pourquoi n'a-t-il pas alors insisté pour que sa motion soit votée immédiatement? «On ne fonctionne pas comme cela aux États. Mieux vaut prendre un peu plus de temps pour lever les ambiguïtés et obtenir un large consensus.»

Olivier Français a tout de même manifesté son impatience mercredi matin devant ses collègues. Il a formellement demandé que sa motion soit traitée immédiatement en commission. Il nous dit être confiant pour la suite. «Je suis persuadé que ma motion sera acceptée aux États en décembre, même si je n'y siégerai plus.» Au Conseil national, une motion du

socialiste Roger Nordmann demande peu ou prou la même chose.

Bagarre sur les routes

S'il y a un large consensus entre les élus de gauche et de droite, de Genève et de Vaud, concernant le développement du rail, il en va tout autrement de la route. On a pu le constater mercredi encore au Conseil des États. Ce dernier examinait l'entretien et l'extension du réseau routier suisse, qui se chiffrent en milliards.

Pour la conseillère aux États genevoise Lisa Mazzone, on marche sur la tête en construisant toujours de nouvelles routes et en ne donnant pas la priorité claire aux transports publics. «Le résultat est que, au lieu d'atteindre le transfert modal tant espéré et la réduction nécessaire, on ne fait qu'augmenter le trafic, et sur la route et sur le rail. L'opération est nulle.»

Elle ne défend pas la 3^e voie autoroutière Nyon - Le Vengeron. Elle préfère investir l'argent dans le Léman Express, qui est déjà «pris d'assaut par les pendulaires», ou dans des liaisons ferro-

viaires plus nombreuses et plus directes entre Genève, Lausanne, Berne ou Neuchâtel. Sans compter que cela protège les habitants du bruit et respecte les exigences de protection du climat.

Olivier Français, qui est le rapporteur de la commission sur cet objet, n'en croit pas ses oreilles. «Vous rallumez la guerre des transports alors que nous avons travaillé dans la sérénité. Faire croire que c'est en continuant à avoir un réseau des routes nationales congestionné qu'on va résoudre la problématique de la mobilité des citoyens dans sa globalité, ce n'est pas possible.»

Équilibre à trouver

Pour lui, il y a donc un bon équilibre à trouver entre le rail et la route. «On vient d'entendre les représentants de quasi toutes les régions de Suisse parler des problèmes dans leur région. Ils voudraient tous qu'on aille plus vite dans la construction de routes et de voies ferrées.» Opposer les deux est selon lui complètement irréaliste et se heurterait à la volonté populaire. Au vote, il est largement suivi par les États.