

«La troisième voie n'est pas un caprice»

RAIL La Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie s'est alliée à trois autres faitières pour réclamer la construction d'une nouvelle ligne de train entre Genève et Lausanne. Explications de son directeur, Philippe Miauton

PROPOS RECUEILLIS
PAR RAPHAËL JOTTERAND

@Raph_jott

Un nouvel appel du pied a été lancé mercredi matin pour le renforcement du réseau ferroviaire de l'Arc lémanique. Le Centre patronal, la Fédération des entreprises romandes, la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève et la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI) ont décidé de s'unir pour demander la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne. Cette requête n'a rien d'inédit, les cantons romands, relayés par leurs élus à Berne, ayant déjà exprimé ce besoin à maintes reprises, mais elle intervient un mois après que le Conseil fédéral a rejeté deux motions demandant la construction d'un tracé alternatif complet entre les deux métropoles.

Dans leur communiqué, les quatre faitières mettent en avant le fait qu'en 2050, 340 000 habitants supplémentaires pourraient venir s'installer entre Vaud et Genève, soit une croissance des besoins de mobilité de l'ordre de 50 à 55%. Face à ce constat, Philippe Miauton, directeur de la CVCI, estime qu'il est grand temps que l'Arc lémanique soit considéré à sa juste valeur.

Le Conseil fédéral a débloqué cet été 1,3 milliard de francs pour un tunnel entre Morges et Perroy. N'est-ce pas suffisant? L'Arc lémanique et la

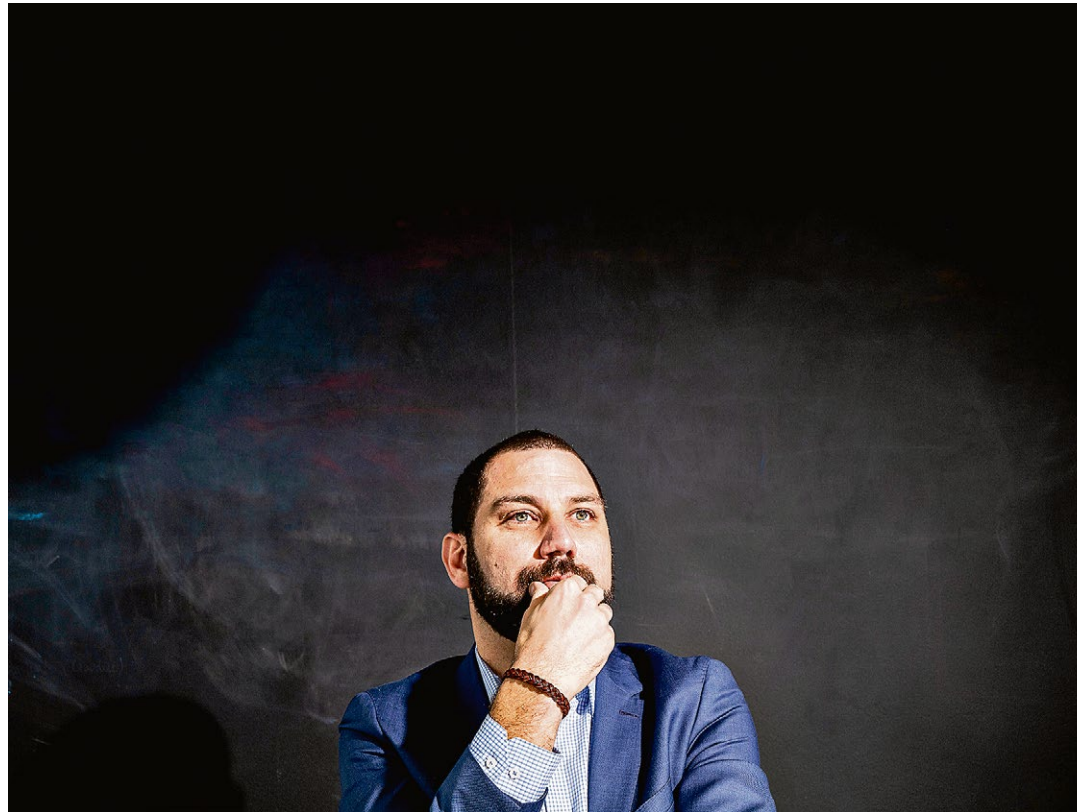
Suisse romande de manière générale sont en croissance démographique. C'est le deuxième poumon économique du pays et les investissements dans le domaine ferroviaire ne sont pas à la hauteur des défis qui se dressent devant nous. Ce tunnel entre Morges et Perroy est une bonne étape pour le développement du rail mais la réflexion doit se poser sur l'ensemble de la ligne. Ça ne résout pas le fait, qu'en cas de problème sur ce tronçon, il n'y a aucune voie de substitution.

INTERVIEW

C'est la seule région en Suisse qui se trouve dans cette situation. Notre message est de dire qu'il faut prendre en considération l'Arc lémanique pour ce qu'il représente et que pour être la hauteur des enjeux, une nouvelle ligne est primordiale. Berne a d'ores et déjà étudié ce projet mais c'est un dossier qui a été «schubladisé» et nous le regrettons.

Que demandez-vous de plus que ce tunnel? On souhaite qu'une nouvelle ligne soit concrétisée de Lausanne à Genève afin de permettre qu'en cas de petit pépin dû à la vieillesse ou à la saturation du réseau, il puisse y avoir un transport garanti. Cette situation a trop duré. De plus, bâtir une ligne dans son ensemble peut présenter des avantages financiers au contraire d'investissements tronçon par tronçon qui sont souvent plus coûteux.

Pourquoi intervenir maintenant? Il n'y a pas un élément déclencheur



«Berne doit prendre en considération l'Arc lémanique», dit Philippe Miauton. (LAUSANNE, 2 FÉVRIER 2022/OLIVIER VOGELSANG POUR LE TEMPS)

qui nous a poussés à écrire ce communiqué. Deux motions ont été déposées aux Chambres par les Vaudois Olivier François et Roger Nordmann, mais les réponses du Conseil fédéral ont été décevantes. Il s'agit cette fois de porter ces éléments-là en tant qu'organisations économiques de l'Arc lémanique. Le but est d'en faire quelque chose

de plus large que juste un dossier de plus porté par deux élus à Berne.

On a l'impression d'avoir déjà entendu cet appel plusieurs fois. Pensez-vous réellement pouvoir faire bouger les lignes? Ça se joue sur plusieurs fronts. Tout d'abord, il y a l'aspect politique du côté de Berne. Ensuite,

par notre biais, l'idée est de faire passer le message que le deuxième poumon économique de la Suisse est beaucoup moins bien loti que d'autres régions et enfin, il y a aussi tout le pan de lobbying cantonal qui a pour but de rappeler aux élus que nos régions ont souvent été la cinquième roue du carrosse en matière de transport ferroviaire. Si on ne

fait rien ça ne suffira pas et si on agit c'est au moins un signe qu'il y a une véritable volonté de faire changer les choses. On ne peut pas d'un côté, faire des discours mettant constamment en avant les transports durables, le rôle économique de cette région avec les EPF et les Hautes écoles, et d'un autre côté, nous faire comprendre qu'on sera toujours le parent pauvre. Avec ce psychodrame de la gare de Lausanne, nous entrons dans une sorte de «momentum» où il est grand temps que l'OFT et le Conseil fédéral prennent leurs responsabilités. Ce n'est pas un caprice, mais une mise à niveau de notre réseau.

Les organisations patronales ont longtemps milité pour la route au détriment du rail, avez-vous changé votre fusil d'épaule? Non, nous sommes pour une vision des transports multimodale. Nous sommes conscients que lorsqu'on parle de l'Arc lémanique il y a aussi tout un maillage de communes qui ne sont pas desservies par le train et que des gens ont besoin de leur voiture pour se déplacer. Si on observe les autoroutes et qu'on compare l'axe Berne-Zürich avec l'axe Genève-Lausanne, on se rend bien compte qu'il y a eu des développements d'un côté mais pas de l'autre. C'est dans la même logique. L'un n'est pas en contradiction avec l'autre mais moins vous mettez d'efforts sur le train, plus vous allez saturer le réseau routier. En plus, ce sont deux budgets indépendants avec des fonds distincts. Donc il est inutile de les opposer. ■