

Les sénateurs renforcent l'axe CFF entre Genève et Lausanne

En approuvant le tunnel Morges-Perroy, l'agrandissement de la gare de Genève et en insistant pour quatre voies ferrées, le Conseil des États envoie un signal fort.

Arthur Grosjean

Les voyageurs CFF entre Genève et Lausanne ont l'impression justifiée qu'ils sont les laissés-pour-compte de la politique ferroviaire suisse. Retards, pannes et interruptions du trafic restent monnaie courante. Mais les choses changent à Berne. Lentement, mais elles changent. On a pu le constater ce mardi en assistant au grand débat sur la politique ferroviaire qui s'est tenu au Conseil des États.

Première décision de poids: les sénateurs ont cette fois massivement approuvé le crédit de 1,3 milliard destiné à la construction d'un tunnel entre Morges et Perroy. Ce tronçon de 9 km permettra d'augmenter la capacité du trafic et d'offrir une solution partielle en cas de perturbations graves.

Voies ferroviaires supplémentaires

La bonne nouvelle, c'est que ce tunnel, qui a été approuvé récemment par le Conseil fédéral et qui coûte très cher, est désormais acté par la Chambre des cantons. Et on voit mal le Conseil national s'y opposer plus tard. La mauvaise nouvelle? Il faudra être patient. Le tunnel ne sera pas opérationnel



Le Conseil des États, à Berne, est conscient de l'importance de l'axe ferroviaire Lausanne-Genève. Il a voté en conséquence. Ici la gare de Lausanne (image d'archive). KEYSTONE

«On parle d'une ligne fréquentée par plus de 70'000 voyageurs par jour et parfois jusqu'à 100'000.»

Johanna Gapany,
conseillère aux États
(PLR/FR)

demain ni après-demain, mais d'ici à 2043. Pour ceux qui ont raté le train de ce feuilleton ferroviaire, ce n'est que le début du renforcement de l'axe Genève-Lausanne. L'ancien conseiller aux États PLR vaudois Olivier François a déposé une motion où il demande la construction de voies supplémentaires. Pas seulement sur 9 km mais sur la soixantaine de kilomètres séparant Genève de Lausanne.

Ce texte a été très bien accueilli mardi. Marianne Maret (Centre/VS), rapporteuse de commission, applaudit: «En cas de problème sur la ligne Lausanne-Genève, le trafic vers toute une partie de la Suisse est bloqué du fait de l'absence de redondance. Cette dernière est donc nécessaire, car le bassin de population desservi est

très important, tout comme la fréquentation des transports publics par les habitants de la région.»

Même discours de Johanna Gapany (PLR/FR). «On ne parle pas d'une ligne de bus qui atteint péniblement 10% de fréquentation, on parle d'une ligne fréquentée par plus de 70'000 utilisateurs par jour - parfois cela peut aller jusqu'à 100'000 utilisateurs.»

Albert Rösti freine cependant des quatre fers. Le conseiller fédéral estime la motion inutile car le Conseil fédéral est favorable au doublement des voies ferroviaires (quatre voies donc) entre Lausanne et Genève. «Nous savons que le tunnel entre Morges et Perroy n'est qu'une première étape. Nous allons lancer ensuite une préétude sur l'extension du tronçon Nyon-Genève.»

Le Conseil des États ne le suit pas. À une écrasante majorité de 26 voix contre 5, il vote la motion Français. Un joli «testament politique» pour le Vaudois: il continuera d'aiguillonner Berne pour mener à bien le doublement de cette ligne ferroviaire qui, pour l'instant, n'a pas de tracé alternatif en cas de grave problème. Une rareté en Suisse.

De l'argent pour Genève

Le Conseil des États ne s'est pas arrêté en si bon chemin. Il a également donné son feu vert au crédit supplémentaire de 340 millions en faveur de la gare de Genève. Une moitié de la somme contribuera à payer l'extension souterraine de la gare. L'autre moitié sera utilisée pour améliorer le confort des voyageurs. «Un examen du flux de personnes a montré que la capacité de certains quais n'est déjà plus suffisamment garantie aujourd'hui», note le Conseil fédéral dans son message.

Dernier petit cadeau de Noël: la Commission des transports a voulu débloquer une enveloppe de 100 millions de francs afin de prendre des mesures «de réparation pour réduire les effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse romande».

Le ministre des Transports s'y est opposé fermement. Cette fois, pour des raisons financières et de cohérence. Albert Rösti ne comprend pas comment on va bricoler des mesures en lien avec l'horaire 2025, alors que les projets ne sont pas sur la table ni réalisables dans ce laps de temps. Il demande aux élus d'attendre 2026 pour prendre d'éventuelles mesures en toute connaissance de cause. A-t-il été écouté? Pas du tout. Le Conseil des États lui a roulé dessus par 40 voix contre 2 et débloqué les 100 millions. Tous ces crédits vont maintenant être examinés par le National.