

Du train à la route, le Conseil des Etats se montre généreux

MOBILITÉ Les députés valident la construction d'un tunnel ferroviaire entre Morges et Perroy et demandent la poursuite des études pour doubler les voies entre Genève et Lausanne. Ils réclament aussi une autoroute A1 à six voies

DAVID HAEBERLI, BERNE

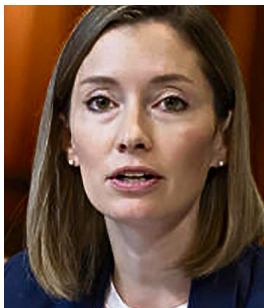
✕ @David_Haeberli

C'est un premier pas vers la fin des blocages à répétition que subissent les usagers du rail entre Genève et Lausanne. On le sait, ce trajet de 66 kilomètres n'a pas de redondance. C'est-à-dire que si un incident survient, comme le fameux trou de Tolochenaz (deux jours et demi d'arrêt en novembre 2021) ou, plus récemment, les problèmes en gare de Renens, il n'existe pas de voie pour contourner la complication et continuer à faire rouler des trains. Hier, le Conseil des Etats a donc voté une dépense de 1,3 milliard de francs pour la construction d'un tunnel entre Morges et Perroy: 9 kilomètres qui représentent l'esquisse d'un doublement des voies.

Le tunnel doit être livré entre 2035 et 2040. Mais, parce qu'il craint que les autorités fédérales s'arrêtent là, le Conseil des Etats a voté dans la foulée une motion d'Olivier Français, sénateur PLR vaudois qui a quitté le parlement cet automne. Son texte demande de poursuivre les études en vue d'une solution sur l'entier du trajet. «C'est notre problème à tous, a dit la conseillère aux Etats fribourgeoise PLR Johanna Gapany. Il affaiblit l'entier du réseau et a des conséquences qui atteignent Bâle, Zurich ou Lucerne.» Après ce vote, le Conseil fédéral est donc «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».

Humeur dépensière

Albert Rösti, ministre des Transports, était venu au parlement défendre la perspective Rail 2050 du Conseil fédéral. Pour développer les transports ferroviaires, le gouvernement demandait une enveloppe de 2,6 milliards, une somme qui inclut la construction du



«C'est notre problème à tous. [La ligne entre Lausanne et Genève] affaiblit l'entier du réseau»

JOHANNA GAPANY, CONSEILLÈRE AUX ÉTATS (PLR/FR)

tunnel. Il l'a obtenue. D'humeur dépensière, le Conseil des Etats s'est même montré plus généreux: le gouvernement demandait une rallonge de 340 millions de francs, notamment pour l'agrandissement de la gare Cornavin, à Genève, et il hérite de 350 millions, dont 100 millions doivent être consacrés à la région romande.

Cette gagnante, a soutenu Charles Juillard, centriste jurassien, doit permettre d'inclure des études sur l'amélioration de la ligne au pied du Jura ainsi qu'au niveau du nœud ferroviaire de Bussigny, qui voit les rails venant de Lausanne et d'Yverdon se rejoindre. Le même sénateur a obtenu que des mesures de compensation soient apportées pour réduire les effets négatifs de l'horaire 2025. A cette date, les liaisons directes entre le Jura et l'aéroport de Cointrin seront pratiquement annulées, le temps de mener des travaux sur les voies.

Le débat a permis de comprendre que, si les Romands sont concentrés sur le manque de redondance, chaque recoin du pays a ses propres préoccupations ferroviaires. La gare d'Ebikon, dans le canton de Lucerne, recevra ainsi 100 millions, 25 millions sont dédiés à des tra-

voux à Pratteln (Bâle-Campagne), le canton voisin de Bâle-Ville aura 15 millions, alors que Glaris voit tomber 10 millions pour le projet de doublement de la voie à Tiefenwinkel.

Suisse centrale contre Suisse orientale

Parce que les poches confédérales ne sont pas sans fond, cette valse des millions s'est transformée en une concurrence entre les régions de la Suisse de l'Est, emmenées par le Vert glaronais Mathias Zopfi, et les représentants de la Suisse centrale. La réalisation du tunnel de Meilibach, dans le canton de Zurich, permettant d'accéder à la partie orientale, menacerait-elle d'autres projets attendus à Lucerne, par exemple? L'écologiste a convaincu une majorité d'inclure ce tunnel dans les travaux à venir. Porté par cet élan, il a également obtenu que les trains au départ de son canton vers Rapperswil et Zurich restent directs. C'est désormais au Conseil national de débattre de tout cela.

Le Conseil des Etats nourrit de grandes ambitions pour la route également. Il a adopté une motion du conseiller national UDC bernois Erich Hess, qui demande que l'autoroute A1 soit étendue à six voies. «C'est un signal qu'il faut continuer à construire, s'est enthousiasmé le chef du DETEC, Albert Rösti. C'est le devoir de notre génération envers la suivante. Celle qui nous a précédés a créé cette autoroute dans les années 1960.» Son collègue de parti, le Bernois Werner Salzmann, a rappelé que cette construction était intervenue dans une Suisse à 6 millions d'habitants, alors qu'elle en compte 9 millions aujourd'hui. «L'économie ne peut pas se permettre» de ne pas augmenter les capacités de cet axe, a-t-il assuré, tant les 14 000 heures de bouchons par année lui coûtent. Le National ayant déjà approuvé le texte, c'est désormais au Conseil fédéral d'agir.

Pour Nuria Gorrite, ministre vaudoise des transports, ces votes représentent «une belle victoire pour le rail romand, l'aboutissement d'un long lobbying de notre part». On se souvient en effet qu'Albert Rösti était venu à Lausanne en juillet dernier pour évoquer la question du rail. ■