

# Les élus passent une pommade ferroviaire à la Suisse romande

**POLITIQUE FÉDÉRALE** Le programme d'investissement dans le rail pour les années à venir a été voté avec une grosse somme destinée à gommer les défauts du réseau en Suisse romande

DAVID HAEBERLI, BERNE

✉ @David\_Haeblerli

La Suisse romande a mal au rail. On le sait depuis une accumulation de déboires quasi biblique. La rénovation de la gare de Lausanne accuse une bonne quinzaine d'années de retard; le cumul de travaux a obligé les CFF à supprimer dès l'horaire 2025 les liaisons directes entre la ligne du pied du Jura et Genève et son aéroport; un misérable trou dans les voies à la hauteur de Tolochenaz avait immobilisé toute la région lémanique en 2021. N'en jetez plus! Le parlement s'est décidé à mettre fin à cette litanie humiliante pour les Romands.

Que peuvent les élus dans cette situation? Se mettre d'accord pour dépenser de l'argent, en compensation de manques avérés. C'est ce qui s'est passé, en ce premier jour de la session de printemps 2024.

Le Conseil national était saisi d'un débat sur un objet du Conseil fédéral intitulé «Etat d'avancement et modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et nouvelle stratégie à long terme Perspective Rail 2050». Il s'agit pour le gouvernement de mettre à jour son plan directeur par des adaptations pour la période 2025-2035 via quatre arrêts fédéraux.

On connaît déjà le projet de tunnel entre Morges et Perroy, annoncé par le ministre des Transports, Albert Rösti, en août 2023. L'extension de la

gare Cornavin à Genève est également notoire, tout comme l'amélioration du tunnel du Lötschberg qui prévoit la réalisation complète du deuxième tube ferroviaire entre Frutigen, dans le canton de Berne et Rarogne, dans le Haut-Valais. Ils font partie d'une série de mesures réparties dans toute la Suisse, Tessin compris, que le Conseil national devait adouber.

Tous les partis ont redoublé d'éloges sur ce programme de 20 milliards de francs jugé «nécessaire» voire «judicieux». «Ces quatre arrêtés fédéraux, s'est même emporté Philipp Matthias Bregy, chef valaisan du groupe du Centre, sont le symbole de la cohésion de notre pays. L'infrastructure ferroviaire a fait grandir la Suisse.» Il y a certes un souci d'autofinancement, a soulévé Andri Silberschmidt, chaque moyen de transport devant couvrir ses propres coûts, mais le PLR zurichois a vite convenu que cette question pourrait être résolue plus tard.

Ces louanges se comprennent d'autant plus que le passage au Conseil des Etats, première chambre auquel ce programme avait été soumis, avait élargi la liste déjà longue du Conseil fédéral, contre l'avis de ce dernier. Les sénateurs avaient notamment décidé de verser 100 millions de francs supplémentaires pour adoucir l'embaras romand.

Pour quels projets? Le texte ajouté par le Conseil des Etats évoque de «premières mesures de réparation pour réduire les effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse romande» sans plus de précision.

Les débats en plénière hier n'ont pas apporté plus de certitude. Il a bien été fait allusion à un tunnel de 7 kilomètres autour de Genève, qui doit améliorer le transport des marchandises, mais de

l'aveu de l'Office fédéral des transports, rien n'est mûr. Il ne faut pas chercher ailleurs l'origine du courroux de Christian Imark.

Le Soleurois UDC a déposé le seul texte dissonant (soutenu uniquement par des élus alémaniques) et l'a défendu avec la véhémence qu'on lui connaît. Les projets évoqués pour adoucir «la mauvaise humeur des Romands»? «Ce sont des rêves, ils sont imaginaires», a lancé le conseiller national.

## «Ces 100 millions sont le résultat d'un compromis politique»

La logique du parlement échappe au Soleurois: alors que l'horaire boiteux de 2025 est le fruit d'une accumulation de travaux nécessaires, on voudrait gommer ses effets avec encore plus de travaux? «Comment un tunnel qui prendra au bas mot dix ans à être construit peut-il améliorer l'horaire 2025? Alors que l'on prive l'assurance chômage d'argent pour améliorer les comptes de la Confédération, nous dépensons 100 millions pour cela? Avons-nous une conscience financière?» a-t-il lancé.

L'équilibre confédéral a été pesé avec précaution dans la liste du Conseil fédéral, a insisté Albert Rösti, en appui du Soleurois. Dès 2026, des sommes sont destinées à améliorer le tronçon Lausanne-Berne. Si ces 100 millions étaient bloqués par le vote du parlement, ils viendront à manquer ailleurs. Le ministre visait également un autre projet ajouté par les sénateurs à Meilibach, dans le canton de Zurich.

«Il faut corriger le tir de cet horaire 2025. Ces 100 millions sont le résultat d'un compromis politique issu de cette même salle», a répondu d'un trait le PLR tessinois Alex Farinelli. Au vote, Imark, Rösti et l'UDC étaient défauts. ■