

La gare de Lausanne? «Une histoire triste»

ÉVÉNEMENT Le conseiller fédéral Albert Rösti était l'invité du premier Rendez-vous romand de la mobilité, organisé hier à Lausanne par «Le Temps». Défendant l'élargissement de l'autoroute Nyon-Genève, il a promis qu'il suivrait de près l'évolution des chantiers ferroviaires

YAN PAUCHARD
X @yanpauchard

Intitulée «Un conseiller fédéral à la rescousse de la mobilité romande», l'intervention était particulièrement attendue. Albert Rösti était en effet le grand invité du premier Rendez-vous romand de la mobilité, organisé hier par *Le Temps* et qui réunissait plusieurs centaines de spécialistes au Centre des congrès de Beaulieu, à Lausanne. Dès son entrée en fonction au 1er janvier 2023, la pression politique sur l'UDC bernois a en effet été très forte de la part des cantons latins, ébranlés par les retards à répétition dans le chantier de la gare de Lausanne et par la détérioration de l'offre sur la ligne du pied du Jura. Sans oublier le chaos occasionné par le fameux «trou de Tolochenaz».

«Les Romands sont assez forts pour se défendre tout seuls»

«Mes oreilles ont dû siffler, vous me remettez la liste de vos vœux à la sortie», a lancé comme boutade Albert Rösti en début d'intervention, alors qu'il débarquait directement de Berlin, où il a signé hier l'accord de solidarité sur le gaz avec l'Allemagne et l'Italie. D'entrée de jeu, le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a nuancé l'image d'une Suisse francophone délaissée par la Confédération sur les questions de mobilité. «Je ne suis pas venu ici aider les Romands, ils sont assez

«Les deux gares, de Genève et Lausanne, seront réaménagées et modernisées, ces travaux se poursuivront à grands frais», a promis hier Albert Rösti. (LAUSANNE, 19 MARS 2024 / CYRIL ZINGARO POUR LE TEMPS)

forts pour se défendre tout seuls», a-t-il noté, rappelant que l'Arc lémanique est l'une des régions les plus dynamiques du pays avec Bâle et Zurich. «La ligne Lausanne-Genève passera de 50 000 en 2010 à plus de 100 000 passagers en 2030», a-t-il encore précisé.

«Les deux gares de Genève et Lausanne seront réaménagées

et modernisées, ces travaux se poursuivront à grands frais», a ensuite promis Albert Rösti, rappelant que, selon les dernières estimations, «le doublement de la ligne Lausanne-Genève coûterait entre 6,5 et 10 milliards de francs». «Tout ceci ne pourra se faire que par étapes; la première sera la construction du tunnel fer-

roviaire entre Morges et Perroy», a poursuivi le conseiller fédéral, évoquant le projet dont le financement a été récemment approuvé par les Chambres fédérales.

Sur la question très sensible du retard de la rénovation de la gare de Lausanne, Albert Rösti a regretté «cette histoire triste, due en partie à des problèmes de sta-

tique ou au manque de place». «Je suivrais de près ce dossier et je réagirais rapidement s'il devait y avoir des points politiques qui coïncident», a assuré l'élu, visant une fin des travaux au plus tard pour 2035. Sur ce dossier, Albert Rösti avait déjà donné des gages en se rendant rapidement au chevet de la gare de Lausanne, réunis-

sant en juillet 2023 tous les acteurs concernés dans la capitale vaudoise. Plus tôt dans la journée, l'ancien conseiller aux Etats vaudois Olivier François avait reconnu «la bonne écoute» d'Albert Rösti.

«Folie autoroutière»

Mais le conseiller fédéral n'était pas attendu à Lausanne que sur la question des transports publics. Son projet d'investir 5,3 milliards de francs dans six projets d'extension autoroutière, dont l'élargissement du tronçon entre Nyon et Genève, est aujourd'hui combattu en référendum. Le peuple sera amené à voter d'ici à la fin de l'année sur ce que les opposants ont qualifié de «folie autoroutière». «Ce sont des projets concrets, absolument nécessaires», a plaidé Albert Rösti à l'heure où la Suisse compte près de 40 000 heures de bouchons chaque année, notant au passage que trois projets sur six se situent à l'intérieur de tunnels et n'auront donc aucun impact sur l'environnement.

Interpellé sur la thématique de la transition écologique, le magistrat UDC a relevé qu'il serait illusoire de penser que les trains, «déjà complets aux heures de pointe», pourraient absorber les capacités des autoroutes, en particulier dans un contexte de forte croissance démographique. Se félicitant de la vision de ses prédécesseurs qui ont œuvré à construire les infrastructures de transports du pays, le Bernois a insisté sur l'importance de garantir à la nouvelle génération le maintien de cette mobilité. ■

Prendre le train ou conduire: il ne faut pas choisir

DÉBAT David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande et Peter Goetschi, président central du TCS ont croisé le fer au premier Rendez-vous romand de la mobilité

AINA SKJELLAUG

Les centaines de participants au Rendez-vous de la mobilité organisé mardi après-midi au centre de congrès de Beaulieu, venus de toute la Suisse à Lausanne, ont-ils privilégié le rail ou la route? La question de ce binôme complémentaire était au centre d'un débat entre David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande et Peter Goetschi, le président du TCS, Touring Club Suisse. Tous

deux se sont accordés à dire qu'entre le rail et la route, il ne faut pas choisir. «L'un ne peut absorber la totalité de l'autre, et l'on a en Suisse la chance de n'avoir jamais totalement délaissé le rail, contrairement à d'autres pays qui nous entourent à certaines époques. Nous avons donc aujourd'hui une situation confortable avec deux réseaux, rail et route, que l'on doit entretenir, et mieux utiliser, de façon optimale», a entamé Peter Goetschi.

David Fattebert ne pense pas qu'il y ait de déficit criant dans l'offre du rail en Suisse romande, mais un besoin d'infrastructures qui suit simplement le développement démographique le plus élevé de Suisse. Et rappelle: «N'oublions pas que chaque nouveau développement du rail

génère des coûts d'entretien supplémentaires. Il s'agit de se poser la question dans le futur: jusqu'où peut-on aller dans le développement, quels sont les développements qui font sens, pour que l'on soit capable de financer durablement ces infrastructures?»

Manque de synergie

Contrairement aux défenseurs de l'environnement qui crient à la «folie autoroutière» concernant l'élargissement de l'A1 entre Nyon et Genève, David Fattebert ne le voit pas d'un mauvais œil. «Nous sommes un vieux couple qui fait caisse séparée», lance-t-il, provoquant des rires dans l'assemblée. «Le ferroviaire ne pourra jamais aller chercher tous les citoyens sur leur pas-de-porte, nous aurons toujours besoin du

transport routier». Et Peter Goetschi de compléter que les autoroutes représentent dans le pays 3% du réseau routier, mais 40% de personnes-kilomètres y sont effectués. «Ce sont donc des réseaux extrêmement efficaces, et tout ce que l'on peut faire pour canaliser la circulation sur ces axes-là est bon à prendre», prône-t-il. Il plaide pour des infrastructures fonctionnelles et fiables. «Si je prends la route, je dois pouvoir savoir à quelle heure je peux arriver à destination, et même chose pour le train. Il est primordial que l'on garde cette fiabilité.»

David Fattebert regrette encore le manque de synergies entre le rail et la route. «On a d'un côté des planifications routières, de l'autre des planifications ferroviaires, mais tout est planifié de manière indé-

pendante. Il nous manque quelque part un office fédéral de la mobilité, qui nous aide à développer des solutions rationnelles en termes d'économie. Afin d'avoir le bon moyen de transport au bon endroit.» Et Peter Goetschi de tempérer: «Il ne faut pas oublier que tout est chapeauté par un seul département, sous Albert Rösti. Et cela fonctionne, il existe un échange, une coordination.»

Lors de la table ronde précédente, la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite, avait abordé la question du climat en rappelant que 40% des émissions des gaz à effets de serre sont liées à la mobilité, dont 90% d'entre elles à la voiture. «Nous avons une responsabilité collective à mettre en priorité le rail», avait-elle tranché. ■

PUBLICITÉ

RENDEZ-VOUS ROMAND DE LA MOBILITÉ

organisateur

La 1re édition du Rendez-vous romand de la mobilité a accueilli plus de 300 participants.

Nous remercions chaleureusement nos partenaires qui ont permis le succès de cet événement.

partenaire stratégique

partenaire principal

partenaire secondaire

partenaire contributeur

partenaire contributeur

partenaire contributeur

partenaire de recherche

Les oubliés de la mobilité

Mardi 19 mars 2024 - De 14h à 18h
Centre de Congrès Beaulieu
Lausanne