

# Front romand pour les liaisons ferroviaires vers Paris, Lyon et Milan

**TRANSPORT** Le raccordement avec le réseau de trains français ou italiens ne cesse de se dégrader. Face à ce constat, des parlementaires des cinq grands partis ont demandé hier au Conseil fédéral de s'engager pour améliorer la situation

YAN PAUCHARD

✉ @yanpauchard

Malgré sa position au cœur du continent, le pays demeure mal connecté au réseau ferroviaire européen, en particulier la Suisse occidentale. Des liaisons aussi stratégiques que Genève-Lyon, Lausanne/Neuchâtel-Paris ou encore celles en direction de Milan sont à la peine, entre infrastructures vieillissantes et insuffisances de train. C'est le constat de différents conseillers nationaux romands, qui ont décidé de mettre la pression sur le Conseil fédéral déposant chacun une motion identique. Elle demande «la réouverture de la loi sur le raccordement au réseau européen des trains à haute performance (LRGV)».

## Du PS à l'UDC, une unité visible

«La question peut paraître technique, mais cette loi est d'une importance cruciale, plaide la Verte genevoise Delphine Klopfenstein Brogini, qui porte le projet. Concrètement, la LRGV a été fermée en 2022, après un engagement de 1 milliard de francs. Nous demandons aujourd'hui donc sa réouverture avec des financements pour de nouveaux projets.»

Une demande qui tombe dans un contexte de fortes restrictions budgétaires. «Sur plusieurs liaisons, on pourrait faire beaucoup avec peu de moyens, se défend l'écologiste. Sur la ligne Lyon-Genève, où les gens se retrouvent souvent à voyager debout, il suffirait de rajouter du maté-

riel roulant et d'étendre les horaires, pour obtenir de nettes améliorations.»

La motion a été déposée par des élus de tout bord politique: la socialiste vaudoise Brenda Tuosto, le Centriste valaisan Benjamin Roduit, le PLR neuchâtelois Damien Cottier, ainsi que l'UDC vaudois Yvan Pahud. «La problématique est bien évidemment nationale, nous avons d'ailleurs évoqué dans notre motion les lignes Lugano-Milan et Bâle-Strasbourg, mais l'objectif était de montrer un front romand sur ces enjeux ferroviaires, souligne Delphine Klopfenstein Brogini. C'était important que cette unité soit visible, prouvant que nous pouvions dépasser nos intérêts régionalistes pour défendre la Suisse occidentale dans son entier.»

L'aspect interpartis de l'action est salué par Damien Cottier, également président de l'association OuestRail. «L'enjeu est primordial pour nos régions transfrontalières, notamment sur le plan économique avec des liaisons sur des grands centres comme Lyon ou Milan», relève le Neuchâtelois, qui observe que les lignes à haute vitesse ont tendance à contourner la Suisse: «Le réseau grandes lignes, nationales et internationales, c'est l'ossature du rail. Aujourd'hui, l'Office fédéral des transports privilégie les réseaux urbains, les lignes entre agglomérations. Il faut pouvoir changer les priorités.»

## Concurrence avec l'avion

«Un meilleur raccordement avec le réseau ferroviaire international est le seul moyen pour le rail de concurrencer véritablement l'avion, dans une optique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>», plaide enfin Brenda Tuosto, qui s'était déjà mobilisée en mai dernier contre l'interruption de la liaison entre Bâle et Amsterdam. ■