

Les Romands posent leurs conditions pour le développement du rail

Infrastructures ferroviaires Le tunnel Morges-Perroy et la ligne Lausanne-Berne ne figurent pas dans les priorités du Conseil fédéral. C'est inacceptable pour la Suisse occidentale.

Renaud Bournoud

Fin janvier, le Conseil fédéral a fixé les grandes lignes du développement des infrastructures dans «Transports'45». En juin, il présentera son «message 2027» qui liste les projets prioritaires à réaliser d'ici à 2045.

Pour les Romands, le compte n'y est pas en matière ferroviaire. Et ils l'ont fait savoir au conseiller fédéral Albert Rösti lors d'une rencontre, début avril. «La Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) a signifié au chef du Département des transports (Detec) qu'il y a deux conditions pour que les Romands acceptent le message 2027», énonce le Fribourgeois Jean-François Steiert, président de la CTSO.

La première est un engagement «ferme et catégorique» pour que les travaux du tunnel Morges-Perroy débutent en 2031, ainsi que la poursuite des études pour la deuxième phase de la nouvelle ligne Lausanne-Genève qui va au-delà de Perroy.

La seconde condition concerne la réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne. «Il est exclu d'attendre 2045 pour le début des travaux», prévient le président de la CTSO. Il estime que la première phase du chantier entre Romont et Fribourg doit démarrer en 2035.

Les Romands se rebiffent

«J'ai le sentiment qu'Albert Rösti est conscient que s'il n'y a rien de concret dans le message 2027, cela ne sera pas compris par les Romands, appuie la conseillère d'État vaudoise, Nuria Gorrite. Il sera alors difficile de faire passer l'augmentation du pour mille de TVA au-delà de 2030, qui nécessite un vote populaire en tant que modification constitutionnelle.» Cette augmentation doit permettre d'alimenter le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Ce fonds n'est pas illimité (*lire plus bas*). Le Conseil fédéral s'est donc attaché les services du professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann pour l'aider à prioriser les projets dans Transports'45. «Le rapport du professeur Weidmann a démontré l'importance de l'axe



Le trou de Tolochenaz en 2021 a complètement coupé le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève durant plusieurs jours. Rappelant ainsi que l'une des lignes les plus fréquentées du pays n'a pas de tracé alternatif. Vanessa Lam

«Les cantons, via la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, ont déjà fait savoir que les coûts des projets ferroviaires étaient surévalués et non pas sous-évalués.»

Jean-François Steiert

Président de la Conférence des transports de Suisse occidentale

est-ouest et la nécessité de renforcer Lausanne-Genève avec le tunnel Morges-Perroy, relève Nuria Gorrite. Il s'agit de la seule ligne importante de Suisse sans redondance.»

Mais comme il l'a communiqué en janvier, le Conseil fédéral prévoit de décaler Morges-Perroy à une prochaine échéance. Les projets qu'il a retenus pour son message 2027 sont la quatrième voie à Zurich Stadelhofen, le tunnel de base du Zimmerberg II, la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, l'extension des gares de Genève Cornavin et de Bâle CFF, la première étape de la gare de passage de Lucerne ou encore le tunnel du Grimsel. Ces deux derniers projets n'ont même pas été approuvés préalablement par les Chambres fédérales. En revanche,

la ligne Lausanne-Berne, acceptée deux fois en votation populaire, n'y figure pas.

Les promesses non tenues

«Nous ne demandons pas une faveur, nous voulons qu'Albert Rösti et l'Office fédéral des transports joignent la parole aux actes, indique la conseillère nationale vaudoise Brenda Tuosto (PS). Le conseiller fédéral a déclaré devant le Conseil national que Morges-Perroy serait dans le message 2027.» En effet, c'était le 19 juin dernier.

Ce projet de 13 kilomètres de voies entre la gare de Morges et Perroy, dont environ 8 kilomètres de voies en tunnel, est actuellement évalué à 2,1 milliards. Son financement a été approuvé par les Chambres fédérales en mars 2024. Il constitue le premier jalon

de la nouvelle ligne entre Lausanne et Genève. À terme, celle-ci doit permettre d'offrir un tracé alternatif entre les deux villes de l'arc lémanique et décharger la ligne actuelle, qui est l'une des plus fréquentées du pays.

La réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne, sur ce même axe est-ouest, est une promesse beaucoup plus ancienne. Elle remonte au programme Rail 2000 accepté par le peuple en 1987 (et une deuxième fois en 2014 avec FAIF). Il était prévu de réaliser une nouvelle ligne entre Vauderens et Matran pour faire passer le temps de parcours entre la capitale fédérale et la capitale olympique sous la barre de l'heure.

Près de quarante ans plus tard, rien n'a été fait. Pire, avec l'horaire CFF 2025, le trajet est pas-

sé de 66 minutes à 69 minutes. Le retard pris dans l'entretien de la ligne annonce de nombreux chantiers de maintenance pour ces prochaines années entre Lausanne et Berne.

Des projets «trop coûteux»

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a profité de Transports'45 pour se pencher sur le financement du développement du rail. Le 20 avril, il a publié un audit sur la planification financière du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il rappelle que ce fonds est alimenté chaque année d'environ 6 milliards de francs, provenant des ressources de la Confédération (impôts et taxes) et de la contribution des cantons. Cette manne doit servir au maintien de l'infrastructure ferroviaire et à son développement.

La planification du FIF prévoit des fonds propres négatifs à partir de fin 2028. «Ce qui serait contraire à la loi», écrit le CDF. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral a souhaité prioriser les projets dans le cadre de Transports'45.

Mais le CDF note que les données fournies par l'Office fédéral des transports et utilisées par le professeur Weidmann pour la priorisation au sein de Transports'45 n'intègrent pas les coûts liés au renchérissement. «Ces coûts – de l'ordre de plusieurs milliards de francs – pourraient considérablement diminuer la capacité de financement des projets d'aménagement, entraînant une nécessité de priorisation d'autant plus stricte dans le cadre de Transports'45», met en garde le CDF.

Jean-François Steiert pense l'inverse: «Les cantons, via la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, ont déjà fait savoir que les coûts des projets ferroviaires étaient surévalués et non pas sous-évalués.» Selon le Fribourgeois, il y a des réserves à tous les étages. D'autre part, la Confédération ne pratique pas suffisamment l'*overbooking* de projets. On sait que certains d'entre eux seront bloqués par les procédures et que l'argent provisionné ne sera donc pas dépensé.