



DÉVELOPPER LA ROUTE ET LE RAIL EN SUISSE ROMANDE

AGEFI - 04.10.2023

LE TRAFIC ROUTIER SUIT LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET IL RÉPOND AUSSI À UN BESOIN ACCRU DE MOBILITÉ.

La Suisse romande continue à croître, démographiquement et économiquement. Ses infrastructures, celles de transport en particulier, doivent être modernisées et développées. S'agissant des autoroutes et des lignes ferroviaires, le sésame doit venir de la Berne fédérale.

Dans ce contexte, la région lémanique vient de remporter deux succès d'étape. La plus récente est la validation par les Chambres fédérales, dans le cadre des investissements 2024-2027 pour les routes nationales, de l'élargissement à deux fois trois voies du tronçon autoroutier Nyon-Coppet-Le Vengeron, aujourd'hui régulièrement engorgé. Un mois auparavant, le Conseil fédéral a accepté de débloquer des crédits importants pour améliorer la ligne CFF Lausanne-Genève, elle aussi saturée, en prévoyant notamment un nouveau tunnel entre Morges et Perroy.

La perspective de ces développements routiers et ferroviaires est réjouissante, mais rien n'est encore gagné. Pour que le réseau autoroutier soit enfin mis à niveau, il faudra en effet batailler contre les écologistes, qui ont immédiatement annoncé un référendum contre les investissements votés par le Parlement fédéral. Les autres travaux d'ores et déjà prévus pour fluidifier l'autoroute dans l'Ouest lausannois seront aussi contestés. Il faudra alors rappeler que le trafic routier n'est pas près de disparaître, qu'il suit la croissance démographique, qu'il répond aussi à un besoin accru de mobilité, y compris chez les jeunes générations et en particulier pour les déplacements de loisir. Si on refuse d'adapter les infrastructures autoroutières à la réalité du trafic, ce dernier se reportera sur le réseau routier secondaire qui se trouvera à son tour saturé,

comme on le constate déjà souvent aujourd'hui.

A cela s'ajoute cette évidence que les trains, eux aussi surchargés, ne pourraient jamais absorber seuls tous les flux de voyageurs et de marchandises. Le rail et la route sont forcément complémentaires.

Pour le rail, pas de clivage politique en vue; mais c'est à Berne qu'il faudra encore plaider. Le tunnel annoncé sur La Côte devrait en effet s'inscrire dans une planification plus générale visant, à terme, à créer une nouvelle ligne complètement indépendante de la première entre Lausanne et Genève, comme le demande une double motion déposée au Conseil des Etats et au Conseil national. Il ne s'agit pas seulement d'augmenter la capacité, mais aussi de créer une véritable alternative en cas d'accident tout en réduisant les temps de parcours.

Certains élus alémaniques ont l'impression que les Romands en demandent trop. Ce n'est pourtant pas le cas si on considère les nouvelles lignes ferroviaires réalisées dans les Alpes, ou entre Berne et Olten, ou celle prévue entre Zurich et Winterthour. On pourrait aussi faire remarquer à nos amis d'outre-Sarine que les cantons de Genève et de Vaud, à eux deux, contribuent davantage au produit de l'impôt fédéral direct que les cantons de Zurich et de Berne réunis. Les demandes de la Suisse romande pour désengorger le rail et la route ne manquent donc pas de légitimité.