



Après l'échec dans les urnes en novembre, le conseiller fédéral réunira la stratégie pour les projets routiers et ferroviaires sous un même toit.

CHRISTIAN PFANDER

Rösti veut un plan rail-route pour les vingt ans à venir

Le conseiller fédéral veut une stratégie globale des transports. Tous les projets ne seront pas retenus. Ce que cela veut dire pour Genève et Vaud.

Arthur Grosjean Berne

Est-ce que le conseiller fédéral Albert Rösti lit les manuels du parfait manager avant de s'endormir? Vous savez, ces livres qui vous incitent «à sortir de votre zone de confort», «à communiquer sur ce que vous faites pour entraîner l'adhésion de votre équipe» et bien sûr «à considérer toute crise comme une chance et une opportunité».

C'est ce dernier adage que le conseiller fédéral, responsable des transports, a décidé en tout cas de faire sien. Alors qu'il s'est pris une claque en votation sur l'extension des autoroutes et que, côté transports publics, son Office fédéral lui a annoncé un surcoût des projets ferroviaires de 14 milliards, il a décidé de po-si-ti-ver.

Il a donc convoqué la presse mardi à Berne pour présenter sa dernière idée: un plan global pour le rail et la route pour les vingt prochaines années. Baptisé Transports '45, ce plan va prioriser les projets d'aménagements routiers et ferroviaires. Comment et quelles seront les éventuelles conséquences pour Vaud et Genève? C'est ce que nous allons voir.

150'000 francs pour un expert

Le trafic routier et ferroviaire va augmenter. Il s'agit de savoir comment le canaliser au mieux et quels sont les chantiers prioritaires. La question est ultradélicate au niveau politique puisque chaque région défend son bout de gras. Pour prendre un peu de recul, Albert Rösti a décidé de confier un mandat à un professeur de l'école polytechnique de Zurich Ulrich Weidmann, spécialiste des systèmes de transports.

Cet expert devra travailler avec les offices fédéraux et rendre un

rapport en automne. Rösti ne veut pas d'une thèse universitaire mais un rapport concret où on choisit par ordre d'importance les projets. Ce qui veut dire que ceux qui seront en fin de liste seront reportés.

Le coût de ce rapport d'expert? 150'000 francs. N'est-ce pas un peu cher payé, alors que le Département de Rösti peut compter sur de nombreux fonctionnaires dans ses offices fédéraux de la route et des transports? Le conseiller fédéral, ainsi que ses hauts cadres, ont justifié cette dépense en insistant sur la nécessité d'avoir «un œil extérieur» sur la stratégie des investissements.

L'amélioration du trajet Lausanne-Berne

C'était la mauvaise nouvelle de l'automne. Les projets ferroviaires à l'horizon 2035 coûteront 14 milliards de plus que prévus. Une explosion de la facture due à des travaux de consolidation, de sécurité et autres. Cela ne remet pas en cause les projets phares entre Lausanne et Genève, où la

«La Suisse occidentale souffre d'un retard important dans les investissements.»

Ouestrail, association de défense du rail romand

ligne est chroniquement surchargée et où on escompte encore une hausse du trafic.

En revanche, l'amélioration du temps de trajet entre Lausanne et Berne pourrait en faire les frais. Mardi, Albert Rösti a cependant confirmé que ce projet reste pour l'instant dans la course en attendant les choix opérés par le rapport.

Ouestrail, l'association qui défend le rail romand, donne déjà de la voix pour souligner que «la Suisse occidentale souffre d'un retard important dans les investissements à rattraper et qu'elle doit être présente dans les études menées par l'EPFZ». Sont mention-

nées la ligne Lausanne-Berne mais aussi celle du pied du Jura reliée à Genève.

Une extension autoroutière pas exclue

Vaud et Genève ont voté à plus de 57% non à l'extension des autoroutes. Six tronçons étaient soumis au vote, dont celui de Genève-Nyon. Mais Albert Rösti n'a pas exclu qu'un des tronçons soit repêché et considéré comme prioritaire sur le plan de la mobilité, selon le futur rapport d'expert. Il a assuré cependant deux choses: un, la volonté populaire serait respectée et deux, les cantons ayant voté non ne seront pas «punis».

Une autre question a été tranchée. Comme on réunit la stratégie pour les projets routiers et ferroviaires sous un même toit, vaudra-t-il également mélanger les fonds de financement routiers et ferroviaires? La réponse de Rösti est claire: c'est non. Chacun des fonds restera étanche. Le conseiller fédéral estime que mélanger les fonds ne ferait que renforcer la guerre des transports.

La gare de Lausanne a souffert d'un manque de coopération «constructive»

● La Commission de gestion du Conseil national (CdG-N) s'est penchée sur les retards qui grèvent le projet de développement de la gare de Lausanne. Sa mise en service complète devait se faire initialement en 2025. Ce ne sera pas avant 2037. Son rapport, publié mardi, note en préambule que les ratages de ce projet ont «des conséquences négatives pour le développement des transports publics dans toute la Suisse romande». La commission de surveillance a identifié plusieurs facteurs à l'origine de ces retards. D'abord, «la collaboration entre l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF au niveau du pilotage stratégique est marquée, depuis plusieurs années, par des divergences et un manque de dialogue». Les commissaires «prient» donc la Confédération, l'OFT et les CFF de collaborer à l'avenir de manière «plus constructive». Le département doit intervenir plus

tôt lorsque des blocages sont identifiés. Néanmoins, la CdG-N relève que «la situation s'est globalement améliorée, même si divers désaccords subsistent». Les attributions des CFF comme maître d'ouvrage sont claires. C'est moins évident pour l'Office fédéral des transports. «Le cas de la gare de Lausanne a mis en évidence les défis posés par le double rôle assumé par l'OFT dans les projets ferroviaires - d'un côté, l'office pilote des projets d'infrastructure adoptés par le parlement et, de l'autre, il délivre les autorisations dans la procédure d'approbation des plans», lit-on dans le rapport. Cette double casquette impose à l'OFT de clarifier son rôle dans les différentes phases du projet. La transmission des données entre ces deux acteurs est elle aussi perfectible. La commission estime que l'Office fédéral des transports doit poursuivre ses efforts en termes de numérisation, notamment pour la

transmission des plans. Du côté des CFF, la CdG-N «critique les lacunes constatées dans la qualité de la documentation transmise par les CFF et déplore le fait que l'entreprise n'a de toute évidence pas toujours accordé assez d'importance à cet aspect dans le cadre du projet lausannois». L'entreprise est invitée à se doter d'un contrôle interne de qualité «adéquat». Auditionnés par la commission, «les CFF et l'OFT ont tous deux souligné qu'il s'agissait là d'un projet exceptionnellement complexe, qui ne pouvait être comparé à aucun autre projet d'aménagement ferroviaire en cours en Suisse». Cependant, la Commission de gestion relève que «les CFF et l'OFT continuent de présenter une lecture très divergente des faits passés et des raisons ayant mené aux retards dans le projet de la gare de Lausanne».

RBO