



# RAIL ET ROUTE: UN MARIAGE HEUREUX QUI FAIT DES ENVIEUX

AGEFI - 16.08.2024

## LES ROUTES NATIONALES ET NOTRE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, MAIN DANS LA MAIN, PARTICIPENT INDÉNIABLEMENT DE LA PROSPÉRITÉ DE NOTRE NATION.

Le peuple suisse votera le 24 novembre prochain sur le nouveau Prodes (2023), soit le **Projet de développement stratégique des routes nationales suisses**. Ce projet consiste en six nouveaux aménagements autoroutiers, dont l'un concerne la construction d'une troisième voie entre Nyon (VD) et Le Vengeron (GE). A l'image des cinq autres aménagements, ce projet résulte de la volonté d'adapter nos infrastructures routières (réalisées dans les années 1950-1960!) aux réalités démographiques et économiques actuelles.

Pour revenir au tronçon qui concerne la Suisse romande, il faut rappeler que le district de Nyon comptait 29.000 habitants au moment de la construction de l'autoroute Lausanne-Genève. Il en dénombre aujourd'hui plus de 107.000! La population triple, l'infrastructure ne bouge pas et les bouchons sont de plus en plus fréquents. C'est toute la société qui est paie le prix. A ce stade, une question émerge néanmoins: «Quid du rail?» D'aucuns affirment que le développement de l'un se fait au détriment de l'autre, du moins sur l'axe lémanique. Il ne serait pas possible de les concilier «faute de place». La complémentarité des moyens de transport serait donc un mythe dont il faut se débarrasser au plus vite. A l'image d'un couple idéal, le succès du duo rail-route attise la jalousie chez certains. On invente des défauts, on cherche la petite bête. On espère ainsi provoquer la discorde et liquider la paix des transports patiemment construite ces dernières années. Il faut dire que cette perspective est alléchante pour les quelques forces politiques qui ne vivent que de confrontations idéologiques continues et stériles.

Pourtant, l'utilité de la complémentarité des moyens de transport n'est plus à démontrer. En réalité, les routes nationales et notre infrastructure ferroviaire se soutiennent mutuellement. Il est approprié de parler d'interdépendance. Compte tenu du stress sur les infrastructures routières et ferroviaires, aucun report modal n'est envisageable. Il n'est pas possible pour le rail d'absorber une part du

trafic automobile et vice-versa. Dans la région lémanique, cette situation est d'autant plus vraie que la démographie est galopante et que l'exploitation ferroviaire rencontre des difficultés particulières. Les sillons sont surexploités et les grandes lignes comme les RER connaissent une fréquentation record. D'autre part, la ligne CFF Lausanne-Genève ne connaît pas de redondance, ce qui rend l'exploitation vulnérable aux interruptions de service. Cette situation fait de l'autoroute A1 la seule «voie de secours» praticable en cas d'incident ferroviaire. Les épisodes des trous de Tolochenaz (2021) et de Renens (2023) l'illustrent bien.

Les études menées par l'Office fédéral des routes (Ofrou), les CFF et les cantons de Vaud et de Genève soulignent deux éléments importants. D'abord, une troisième voie autoroutière et une nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève sont nécessaires pour le développement de la région. Ensuite, la réalisation de chacune de ces infrastructures n'empêchera pas la réalisation de l'autre. Elle demandera simplement une coordination des projets entre les différents organismes responsables (coordination qui a déjà commencé). D'autre part, il convient de rappeler que rail et route bénéficient de fonds séparés. Il s'agit respectivement du Forta pour la route et du FIF pour le rail. De par la Constitution, les financements croisés sont impossibles. Ce sont deux vases distincts. En d'autres termes, l'écoulement de l'un ne se fait pas au détriment de l'autre. Aujourd'hui, le fonds Forta est bien rempli et ne peut pas être dépensé pour autre chose que les autoroutes. Le contribuable ne paiera donc rien pour le développement à venir des infrastructures routières via le Prodes. La route se finance elle-même (taxes sur l'essence, vignette, etc.).

En résumé, le couple rail-route, fruit d'un compromis historique entre les principales forces politiques du pays, fonctionne parfaitement. Il convient de préserver cet acquis et non pas de rallumer un conflit qui ne ferait que des perdants. Le 24 novembre, un grand oui au Prodes y contribuera.