

Rail 2050

Genève, 16 mai Dans la «Tribune» du 16 mai, un directeur des CFF revient sur l'horaire 2025. Il précise que le trafic des marchandises a sacrifié le barreau Bussigny-Morges entre l'arc jurassien et Genève. Quelques circulations sans changement entre Neuchâtel et Genève dès 2025 perdent ainsi 18 minutes par rapport à actuellement («TG» du 12 mai), le temps d'un rebroussement à Lausanne. S'ajoute ainsi un train horaire entre Lausanne et Genève (avec augmentation aussi des capacités entre Neuchâtel et Lausanne) à la pointe du matin (dans l'autre sens le soir). Certes, le potentiel des deux métropoles lémaniques le justifie. La ligne historique entre Lausanne et Genève est archi-saturée depuis deux décennies avec la fermeture jadis de plusieurs haltes de La Côte malgré son poids économique conséquent. Désormais, en plus, une offre performante de destination/origine Genève ne peut plus suivre l'accroissement de la demande malgré le programme Léman 2030. Une ligne nouvelle en sus pour les grandes lignes et le fret est rentable dans une mesure dépendante des solutions techniques retenues. Les cantons (Vaud, Genève, Neuchâtel, Jura, Fribourg et Valais) doivent s'unir et porter le sujet aux Chambres dans le cadre de Rail 2050 si l'on veut que Genève conserve cette attractivité qui lui permet d'être le seul canton romand contributeur à la péréquation fédérale assurant sa crédibilité à la Suisse francophone. **Philippe Ruchet**