

## Rail

# Avec un projet de tunnel à 2 milliards, le PLR lance la prochaine bataille du rail

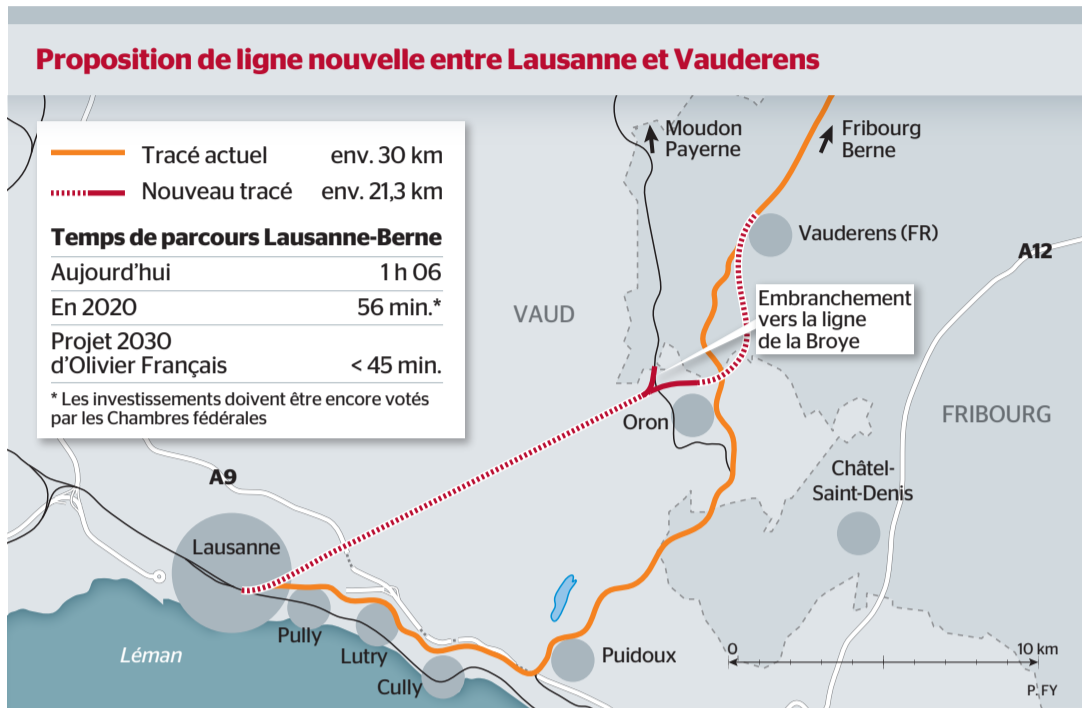
**Le conseiller national Olivier Français veut fédérer toute la classe politique derrière son projet de ligne nouvelle**

**Mehdi-Stéphane Prin**

«On a trop souvent, à juste titre, reproché aux élus vaudois de ne pas savoir défendre des grands projets d'avenir pour le Canton. Nous devons nous engager aujourd'hui pour avoir des chances devant la Confédération lors des prochains choix ferroviaires.» Prendre de l'avance pour décrocher à la fin de la décennie une place de choix dans le prochain grand paquet ferroviaire retenu par la Confédération, voilà l'objectif de la députée PLR Christelle Luisier. La syndique de Payerne déposera demain au Grand Conseil un postulat pour tenter de fédérer l'ensemble de la classe politique vaudoise derrière la construction d'une ligne nouvelle entre Lausanne et Vauderens (FR).

Ce projet fait partie d'un plan plus large défendu par les libéraux-radicaux suisses d'une «croix fédérale de la mobilité» (lire ci-dessous). Un concept développé et défendu par le conseiller national vaudois Olivier Français. Sans surprise, le municipal lausannois a mis un soin particulier à diminuer le temps de parcours entre Berne et Lausanne. «Aujourd'hui les trains circulent sur cette ligne à 95 km/h de moyenne, contre 175 km/h entre Berne et Zurich. Cela prouve clairement que la principale liaison entre le Léman et la Suisse alémanique a un problème de vitesse.»

Pour diminuer le temps de parcours à moins de 45 minutes, contre plus de 1 heure aujourd'hui, l'ingénieur de formation préconise la création d'une ligne nouvelle entre la sortie de Lausanne et le village fribourgeois de Vauderens (FR). Ce parcours, formé de deux longs tunnels, entrecoupé d'une traversée de la vallée de la Broye à la hauteur d'Oron, permettrait d'éviter le long détour pittoresque par Lavaux. Ce raccourci de 9 kilomètres permettra surtout aux trains de foncer à 200 km/h jusqu'à Romont. Autre



«La principale liaison entre le Léman et la Suisse alémanique a un problème de vitesse»

**Olivier Français**

avantage, cette réalisation permettrait aussi de diminuer le temps de parcours des RER à destination de la Broye d'au moins une dizaine de minutes. Prix estimé des travaux, sur la base des récents tunnels ferroviaires: 2 milliards de francs.

**Nuria Gorrite séduite**

«Je salue la démarche d'Olivier Français et de Christelle Luisier», réagit la cheffe du Département des infrastructures, Nuria Gorrite (PS). «C'est le rôle d'un conseiller national et d'une députée de penser à long terme. Celui du Conseil d'Etat et d'un membre d'un exé-

cutif est aujourd'hui de se concentrer sur les prochains projets. Le milliard pour l'agrandissement de la gare de Lausanne n'est pas encore acquis. Mais après avoir gagné cette bataille, le Canton pourrait envisager de refinancer les études d'un tel projet pour renforcer ses chances devant la Confédération.»

Autre expert ferroviaire du Parti socialiste, l'ancien conseiller aux Etats Michel Béguelin se félicite du lancement d'un débat. «Olivier Français semble avoir enfin réussi à faire prendre conscience aux radicaux de l'importance d'investir dans le rail.»

## Le Rail 2030 des libéraux-radicaux

● L'idée d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Berne fait partie d'un plan plus vaste développé par Olivier Français, et désormais défendu par le PLR suisse. Cette «croix fédérale de la mobilité» prévoit de faire circuler des trains toutes les 15 minutes entre Bâle et Lugano, et entre Genève et Saint-Gall. Le municipal lausannois des Travaux concentre cependant son attention sur la liaison principale du Plateau. «Avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard, et tous les aménagements liés, l'axe Nord-Sud ne demande que

quelques améliorations entre Olten et Bâle. En revanche, il s'agit de rattraper le retard pris sur la modernisation de l'axe entre l'Ouest et l'Est du pays.»

Concrètement, le plan d'Olivier Français prévoit de diminuer de quelques minutes le temps de parcours entre Lausanne et Genève, et d'augmenter la capacité avec notamment des arrivées multiples, sous forme de boucles, dans l'agglomération du bout du lac. Outre-Sarine, l'ingénieur prévoit une diminution des temps de parcours entre Saint-Gall et

Winterthur, et une augmentation de la capacité entre Zurich et Berne. Sur ce parcours, la proposition radicale ressemble d'ailleurs à celle prônée par le socialiste Michel Béguelin, prévoyant un bout de ligne nouvelle ne passant pas par Olten.

Des idées qui s'inscrivent dans le cadre du prochain grand paquet ferroviaire, qui devrait être décidé par la Confédération avant la fin de la décennie, pour un début des travaux en 2030, une fois ceux décidés prochainement terminés.

## Commentaire

### S'unir à présent pour le futur

**Mehdi-Stéphane Prin**  
Politique vaudoise



La construction d'une ligne nouvelle entre Lausanne et Vauderens est séduisante. A tel point que les CFF avaient un projet similaire dans les années 1970. Les grandes idées sont tenaces. Celle redéveloppée aujourd'hui par Olivier Français a le grand avantage de rapprocher Payerne de Lausanne, tout en diminuant fortement le temps de parcours en direction de Berne et de Fribourg.

Alors, même si cette réalisation n'a aucune chance de voir le jour avant le milieu des années 2030, ce n'est pas une raison pour ne pas la défendre aujourd'hui. Zurich et Lucerne ont une longueur d'avance en militant déjà pour de coûteuses réalisations pour la même période. Les élus vaudois ont le devoir d'avoir les mêmes ambitions à long terme et de penser aux prochaines générations.

L'union de la classe politique vaudoise est indis-

pensable pour que cette idée ne retombe pas dans les oubliettes, faute d'un soutien du canton, de l'ensemble du canton. Il ne s'agit pas de défendre le projet d'un homme ou d'un parti, mais une vision pour améliorer les transports dans le canton et en direction de Berne.

La classe politique saurait-elle comprendre l'enjeu? Ce n'est pas certain dans un Pays de Vaud où un libéral-radical, Olivier Français, un socialiste, Michel Béguelin, et un professeur honoraire de l'EPFL, Daniel Mange, ont chacun leur plan ambitieux pour développer le réseau ferroviaire suisse de demain. Reste à espérer que ces experts arrivent à s'entendre pour éviter la cacophonie dont rêvent les lobbyistes zurichois.

Pour compliquer l'opération, la présentation de cette idée tombe au moment où le Canton doit se battre pour défendre l'agrandissement de sa gare de Lausanne, celle de Genève et une première légère diminution de parcours entre Lausanne et Berne. Une bataille difficile ne doit cependant pas empêcher de préparer la suivante en affichant dès à présent un front uni.

## La TVA pour financer

● En attendant la prochaine bataille ferroviaire, celle qui se déroulera en juin prochain au Conseil national s'annonce chaude du côté du financement. Pour payer notamment les agrandissements des gares de Genève et de Lausanne, de nombreuses voix, notamment à gauche, plaident pour déduire 0,1 point de TVA à ce but. Ce qui reviendrait à ne pas baisser d'autant cette taxe en 2017, une fois les assurances sociales renflouées.

En militant pour des grands projets, le PLR est attendu au

tourant par les élus de gauche sur leur financement. «A titre personnel, je suis favorable à ce 0,1 point de TVA pour les grandes infrastructures», réplique Christelle Luisier. De son côté, Olivier Français s'engage. «Je suis persuadé qu'une majorité du PLR suisse est désormais convaincue de cette nécessité. Je me battrais pour cette mesure indispensable pour investir dans l'avenir du pays.» En cas de vote positif au parlement cette année, les Suisses devront alors se prononcer en 2014.

## Les professions de pasteur et de diacre seront redéfinies

**L'Eglise évangélique réformée vaudoise s'est penchée ce week-end sur la question des ministères lors d'un synode extraordinaire**

«Il y aura désormais un acte de reconnaissance propre au diacnat.» C'est en ces termes que Paolo Mariani, porte-parole de l'Eglise évangélique réformée vaudoise (EERV), résume une des principales décisions du synode extraordinaire qui s'est tenu ce week-end. Les métiers de pasteur et de diacre, qui sont respectivement 199 et 42 au sein de l'EERV, et jusqu'ici consacrés de manière identique par l'Eglise vaudoise, vont donc être redéfinis. «Les critères mis en avant dans les années

1970 pour différencier les deux fonctions ne sont plus pertinents aujourd'hui», a déclaré, en préambule du synode, Line Dépraz, conseillère synodale. Pour pallier la pénurie de pasteurs, plusieurs diacres sont en effet affectés depuis des années à des tâches pour lesquelles ils ne sont pas nécessairement engagés: le prêche, la liturgie, ou d'autres fonctions pastorales, au détriment d'actions sociales ou éducatives. Le Conseil synodal a proposé de redéfinir les rôles et les spécificités de chaque métier, notamment au niveau de la formation, des compétences et de la consécration.

C'est sur ce dernier point que les débats se sont concentrés. Pour le Conseil synodal, la consécration n'a pas de lien avec la vocation: l'annonce de la Parole est

le rôle de tous, il s'agit simplement de reconnaître une fonction et de travailler à l'avenir en équipe, avec des fonctions bien définies pour chacun.

Le synode a toutefois choisi de valider les propositions du Conseil synodal. La consécration sera désormais réservée aux pas-

teurs, et il faudra trouver un autre acte liturgique de reconnaissance de ministère pour les diacres. Le synode a tenu à préciser que la consécration, déjà accordée aux diacres en fonction ou en formation, demeurerait évidemment valide. Cette décision ne constitue en outre qu'une déclaration de

principe: les modalités précises seront établies dans un rapport du Conseil synodal, qui sera débattu en synode dans un an, en février 2014. Mais, au-delà du problème des ministères, c'est toute la question de la pénurie des vocations qui devra être résolue. **Matthieu Mégevand/ProtestInfo**

## Une consultation classée sans suite

● La question d'un rite pour couples du même sexe, dont le principe a été adopté par le synode en novembre dernier, n'en finit pas de faire des vagues. Après une pétition signée par plus de 2900 personnes et réclamant

un moratoire sur le sujet, un postulat d'interpellation de l'Assemblée régionale nord-vaudoise a été déposé ce week-end. Il demande la consultation de chaque Conseil de lieu d'Eglise afin de déterminer si les Eglises

soutiennent la décision du synode. Pour des raisons de calendrier, mais également parce que le synode estime qu'une consultation est déjà en cours, le postulat d'interpellation a été classé sans suite à une très large majorité.

## Conducteur éjecté de sa voiture sur l'autoroute

**Samedi, un automobiliste a été victime d'un accident sur l'A1. Ses jours sont en danger**

Un Lausannois d'une quarantaine d'années a perdu la maîtrise de sa voiture samedi matin sur l'A1, entre Morges et Aubonne. Après avoir percuté la glissière centrale, le véhicule a fait plusieurs tonneaux et s'est immobilisé. La victime a été héliportée au CHUV. Ses jours sont en danger. «Il pourrait s'être endormi au volant», déclare Antoine Golay, porte-parole de la police cantonale. **N.R.**