

## Une stratégie pour la mobilité vaudoise

## Le Canton veut prendre en main son avenir ferroviaire



## L'enjeu

Grignoter des minutes sur le parcours Lausanne-Berne pour passer sous l'heure de temps de trajet, c'est «crucial» selon Nuria Gorrite.

KEYSTONE / LAURENT GILLIERON

L'État de Vaud présente sa «Vision 2050» du rail. L'enjeu est de permettre au nœud ferroviaire de Lausanne de jouer un rôle central dans les réseaux suisse et européen.

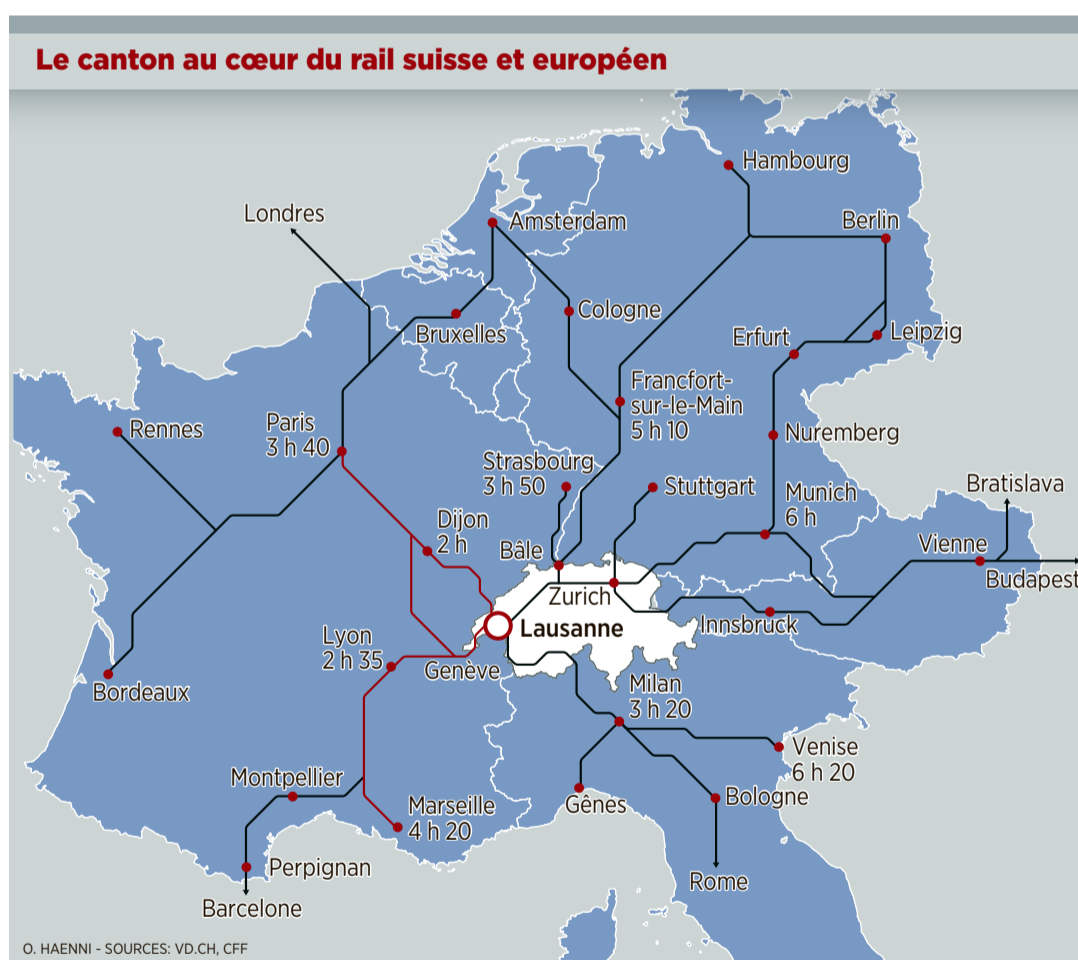
## Renaud Bournoud

«Champion» de la plus petite dépense énergétique par kilomètre, le train est promis à un bel avenir en regard des enjeux climatiques qui nous attendent. Une étude d'UBS assurait encore récemment que le rail est appelé à supplanter les court-courriers en Europe.

C'est dans ce contexte que le Canton de Vaud a présenté mercredi sa stratégie «Vision 2050». Un plan qui a pour objectif le développement «massif et harmonieux» du ferroviaire vaudois. Deux adjectifs qui ne sont pas faciles à marier. Concrètement, le Conseil d'État sollicite un crédit de 11 millions pour financer des études. L'idée est d'arriver avec des projets déjà bien ficelés au moment où il faudra décrocher les financements fédéraux. «Aujourd'hui, nous vivons une révolution dans ce canton, estime Daniel Mange du comité de la Citrapp (communauté d'intérêts pour les transports publics). Jusqu'à maintenant, les Vaudois étaient réactifs, ils attendaient que Berne prenne l'initiative et finissaient par pleurnicher quand les financements partaient en Suisse allemande.»

Nuria Gorrite, la présidente du Conseil d'État, ne s'en cache pas: «Nous nous inspirons de la philosophie zurichoise.» Cela fait des décennies que sur les bords de la Limmat on anticipe les financements fédéraux à coups d'études. «Vision 2050» doit identifier les solutions pour assurer le développement du nœud ferroviaire de Lausanne où se croisent l'axe Milan-Paris et la ligne Genève - Saint-Gall. «Qu'on le veuille ou non, nous sommes en plein milieu de l'Europe, note Pascal Broulis, conseiller d'État en charge des Relations extérieures. Nous devons donc travailler avec le réseau européen.»

Vaud ne veut pas rater le développement de l'offre internationale. Il ambitionne de devenir une halte «incontournable» pour les futurs trains de nuit Munich-Marseille ou Zurich-Barcelone. «Mais si nous voulons que les grandes lignes internationales passent par



«Si nous voulons que les grandes lignes internationales passent par chez nous, nous devons avoir des installations capables de les accueillir»



**Nuria Gorrite**

Présidente du Conseil d'Etat

chez nous, nous devons avoir des installations et des sillons capables de les accueillir», ajoute Nuria Gorrite.

Il faut déjà réfléchir à une gare souterraine à Lausanne, alors que la refonte de cette gare n'est pas encore terminée. 2050, c'est loin. Mais en temps ferroviaire, c'est demain. Les Chambres fédérales voteront en 2026 les financements pour le développement du rail à l'horizon 2050. Les projets doivent être sur la table de la Confédération en 2022. Les Vaudois ont donc deux ans pour imaginer leur futur ferroviaire.

**Lausanne-Berne à moins de 60 minutes**

«C'est un enjeu crucial», martèle la présidente du Conseil d'État. Si le trajet entre la capitale fédérale et Lausanne n'est pas ramené

«Qu'on le veuille ou non, nous sommes en plein milieu de l'Europe. Nous devons donc travailler avec le réseau européen»



**Pascal Broulis**

Conseiller d'Etat en charge des affaires extérieures

sous l'heure, il y a un risque de décrochage pour les Romands. Olten, Bâle, Zurich et Berne sont toutes reliées entre elles à moins de soixante minutes. Avec un temps de parcours d'une heure et six minutes, Lausanne-Berne n'est pas en correspondance avec les principaux nœuds ferroviaires alémaniques. À terme, les trains grandes lignes pourraient donc rebrousser chemin à Berne, créant ainsi un réseau à deux vitesses entre la Suisse allemande et la Suisse romande.

Les études que se propose de financer l'État de Vaud devront localiser où il faut intervenir sur le tronçon pour gratter les sept à huit minutes nécessaires afin de faire passer le trajet entre Lausanne et Berne sous la barre des soixante minutes. Cela pourrait se jouer entre Romont et Fribourg. «À l'époque de Rail 2000, le Canton de Fribourg avait été assez malin en achetant beaucoup de terrains dans la région de Cottens pour construire un tracé plus direct», rappelle Michel Béguelin, ancien sénateur socialiste et tête pensante du rail en Suisse romande. «Nous ne voulons pas faire des vaudoiseries, mais développer le rail de manière cohérente avec les cantons voisins et le réseau suisse», indique, pour sa part, la présidente.

**Une ligne alternative entre Lausanne-Genève**

Comment désengorger le tronçon Lausanne-Genève? Il y a deux possibilités, comme l'explique Nuria Gorrite: «On peut continuer à bricoler des bouts de troisième et quatrième voies sur l'infrastructure existante, ou construire une toute nouvelle ligne.» On l'a compris au vocabulaire utilisé par la présidente, la deuxième option sera privilégiée par les études. Une voie alternative entre les deux principales villes romandes n'est pas vraiment une idée nouvelle. Le premier rapport des CFF sur la question date de 1975, rappelle Daniel Mange. À l'époque, ils avaient imaginé une voie ferrée qui longeait l'autoroute.

**En chiffres**

**5 milliards** Le développement de l'infrastructure ferroviaire se compte toujours en milliards. L'enveloppe prévue pour les projets réalisables à l'horizon 2050 est pour l'instant de 4 à 5 milliards.

**+160%** L'observatoire cantonal de la mobilité table sur une augmentation de 160% du nombre de pendulaires vaudois dans les transports publics entre 2012 et 2050. En parallèle, le nombre d'automobilistes devrait rester stable.

«Créer une nouvelle ligne n'est pas si simple, elle se fera par étapes», prévient Nuria Gorrite. Avec un territoire densément construit, seule une ligne souterraine est envisageable. Mais sur quel tracé et comment la relier au réseau existant? Voilà des questions auxquelles les études devront trouver une ébauche de réponse.

**De nouvelles lignes en terre vaudoise**

Relier Lausanne aux grandes capitales européennes est une chose. Mais Payerne reste à plus de cinquante minutes du chef-lieu vaudois. Le Canton doit étoffer son offre RER. Cela passera, notamment, par une liaison «rapide et directe» avec la Broye. La Riviera et le Chablais pourraient, eux, se voir directement relier à la capitale fédérale dès 2027. En effet, il suffirait de changer des aiguillages en gare de Puidoux pour pouvoir mettre en service un RegioExpress Vevey-Berne, en passant par la ligne des Vignes.

Il faut aussi imaginer de nouveaux tronçons ferroviaires. «Nous avons besoin d'un maillage plus étroit sur notre territoire», estime Nuria Gorrite. Une réflexion pourrait, par exemple, être menée sur le prolongement du LEB en direction d'Yverdon-les-Bains.