

Vaud dévoile sa vision 2050 pour le rail

MOBILITÉ Le Conseil d'Etat vaudois sollicite un crédit de 11 millions de francs auprès du Grand Conseil pour étudier sa stratégie ferroviaire. En ligne de mire, un développement massif du rail en terres vaudoises

AÏNA SKJELLAUG

 @AinaSkjellaug

«Il n'y a pas de plus grand champion que le déplacement ferroviaire», lance Nuria Gorrite, la présidente du Conseil d'Etat vaudois en guise d'introduction à sa présentation Rail 2050. C'est au sein du nouveau Musée des beaux-arts qu'elle et Pascal Broulis ont convié la presse, des espaces larges pour garantir aux journalistes la tenue des distances sociales. Cela tombe bien, le bâtiment borde les rails et c'est de cela qu'on parle. «Un trajet en train ne rejette pratiquement pas de CO₂, il divise en moyenne par cinq la consommation énergétique par voyageur et kilomètre parcouru par rapport à une voiture. C'est pourquoi, même si les conséquences de la pandémie diminueront un peu la fréquentation de certaines lignes à court terme, une forte augmentation de la capacité du réseau ferroviaire vaudois est indispensable à long terme.»

L'Observatoire cantonal de la mobilité prédit même une hausse de 160% dans l'utilisation des transports publics d'ici à 2050. Et «si l'on peut peindre en une nuit une piste cyclable», selon la formule de Nuria Gorrite, le rail s'inscrit sur un temps long. Le gouvernement sollicite donc un crédit de 11 millions de francs au parlement pour des études ferroviaires. Ceci, afin de convaincre les Chambres fédérales qui voteront l'octroi des financements en 2026.

Une gare souterraine à Lausanne

Quel est le réseau idéal auquel souhaiteraient arriver les ministres? Une diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne, une nouvelle ligne à destination de Genève, un développement conséquent du RER Vaud et des chemins de fer régionaux. «Par exemple, en créant des lignes diamétrales comme Morges-Yverdon, et dans des temps plus immédiats, en permettant aux habitants du Chablais et de la Riviera d'éviter Lausanne pour se rendre à Berne via Vevey.»

Dans leur réflexion, une nouvelle gare souterraine à Lausanne semble s'imposer, «cela semble fou parce que l'on n'a pas encore commencé les travaux

de la nouvelle gare, mais les délais ferroviaires étant ce qu'ils sont...», admet Nuria Gorrite. Le but est d'éviter à l'ouest de la Suisse de se retrouver moins bien lotie que la Suisse allemande, et d'écartier un risque de scission entre deux systèmes à deux vitesses.

Au milieu de l'Europe

«Qu'on le veuille ou non, nous nous trouvons au plein milieu de l'Europe, et l'on doit travailler avec les partenaires européens», rappelle Pascal Broulis. «Situé sur l'un des rares passages entre le nord et le sud, le canton de Vaud et son nœud ferroviaire sont indispensables aux relations commerciales avec nos voisins. Sa mobilité est l'une des conditions de la prospérité de notre Métropole lémanique, deuxième pôle économique du pays. Ces investissements sont donc impératifs pour assurer aux entreprises les capacités de transport de fret, et pour leur garantir un accès aux marchés suisse et européen», assure le ministre des Finances.

Plus court chemin entre Paris et Milan, Lausanne veut s'imposer comme halte incontournable pour les futurs trains de nuit qui relieront Paris à Milan. ■