

Stratégie ferroviaire

Nouvelles lignes et tunnel sous les vignes pour le rail de demain

Pour répondre à la croissance démographique et aux enjeux climatiques, l'État de Vaud expose sa «Vision 2050» du rail.

Renaud Bournoud

On ne sera peut-être plus tous en bon état - ou même en vie - d'ici là, mais en termes de planification ferroviaire, 2050 c'est demain. La conseillère d'État Nuria Gorrite l'a rappelé, jeudi, à l'occasion de la présentation de la stratégie ferroviaire «Vision 2050» du Canton de Vaud: «Il faut anticiper un maximum pour décrocher des financements fédéraux.»

Le constat est relativement simple: Vaud connaît une croissance démographique importante, les enjeux climatiques rendent obligatoire le développement des transports publics et le réseau ferroviaire dans ce coin de pays a atteint ses limites. Le Canton table sur le doublement de la demande pour le transport ferroviaire des personnes et près de 50% de hausse pour les marchandises.

Pour répondre à cette demande, le Canton vise la cadence à la demi-heure sur l'ensemble du réseau vaudois et au quart d'heure dans les agglomérations et le long des lignes très fréquentées. Et pour réaliser ces cadences, il faudra développer et construire de nouvelles infrastructures. Si rien n'est entrepris, ce sera «l'effondrement du réseau», comme le dit la ministre.

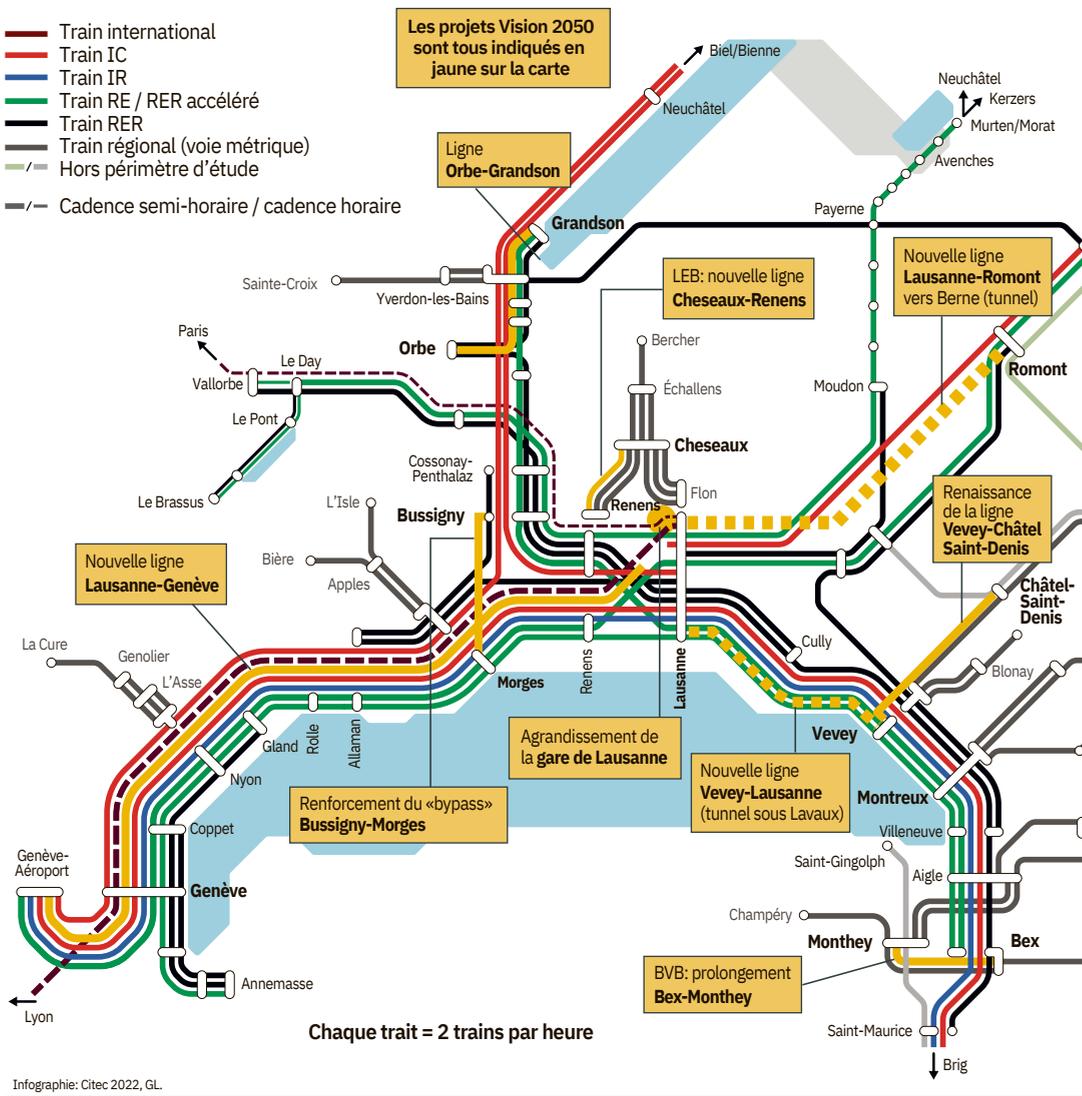
Cette stratégie 2050, lancée en 2020, doit donc servir de «boussole» pour un développement «ambitieux» mais «réaliste» et «cohérent» du rail. «Il s'agit de réaliser la mise à niveau du réseau ferroviaire sur le Plateau, puisque l'argent de Rail 2000 est parti dans les transversales alpines», résume un spécialiste.

Une gare souterraine

En parlant de mise à niveau, la gare de Lausanne attend tou-

Les projets à l'horizon 2050

- Train international
- Train IC
- Train IR
- Train RE / RER accéléré
- Train RER
- Train régional (voie métrique)
- /— Hors périmètre d'étude
- /— Cadence semi-horaire / cadence horaire



jours la sienne. Ce qui ne doit pas empêcher de déjà plancher sur son agrandissement. Pour accueillir plus de trains, il faudra développer et construire de nouvelles voies supplémentaires et des nouveaux quais. Ce que n'offrira pas la mise à niveau. Au contraire, la gare comptera une voie de moins à la fin des travaux. L'agrandissement du cœur ferroviaire du canton passera inévitablement par la construction d'une gare en souterrain.

Lausanne-Genève à 200 km/h

L'axe Lausanne-Genève, avec sa ligne de la fin du XIX^e siècle et sa vitesse commerciale de 90 km/h, a atteint ses limites. Si l'on souhaite augmenter la capacité et la

fiabilité de la liaison entre les deux capitales lémaniques, il faut construire une nouvelle ligne complète. Son tracé devrait longer en grande partie l'autoroute A1, pour permettre une vitesse commerciale de 200 km/h. Le Conseil fédéral a déjà donné son accord pour le financement d'un nouveau tronçon entre Morges et Perroy qui sera réalisé en grande partie en tunnel.

Un tunnel sous Lavaux

En direction de l'Est, la ligne du Simplon, outre le fait d'être historique, est également l'un des axes les plus surchargés de Suisse. Le Chablais connaît une forte croissance démographique. La ligne traverse des paysages

vantés par nos offices du tourisme. Il va donc être difficile de bétonner des vignes pour réaliser des infrastructures ferroviaires. L'idée est de construire un tunnel sous Lavaux, entre Lausanne et l'entrée de Vevey, afin de doubler la capacité de la ligne actuelle.

Lausanne-Berne en 45 minutes

L'une des promesses de Rail 2000 était de réduire à moins d'une heure le temps de parcours entre Lausanne et Berne. Depuis, il ne fait qu'augmenter. Un tracé plus direct doit rapprocher la Suisse romande de la capitale bernoise. «Il s'agit de cohésion nationale», note Nuria Gorrite. Des temps de

parcours trop longs risquent de faire décrocher la Suisse romande du réseau alémanique. Pour aller plus vite, il faut un tracé plus direct qui ne fait pas le détour par Palézieux. Cela se traduirait par un tronçon, principalement un tunnel peu profond, entre Lausanne et Romont. La ligne passerait à proximité de Moudon, permettant ainsi aux Boyards de rejoindre plus rapidement la capitale vaudoise.

Le pied du Jura et son «bypass»

La ligne du Jura n'est pas oubliée. Pour augmenter sa capacité, l'option choisie est de renforcer le «bypass», actuellement à une seule voie, entre Bussigny et Morges. Cela favoriserait les liaisons directes entre Bienne, Neuchâtel, Yverdon et Genève. La suppression de celle-ci avait suscité une levée de boucliers lors de la présentation de l'horaire CFF 2025. La ligne du Jura est également stratégique pour le transport Est-Ouest du fret.

Les trains internationaux

Cette semaine, on fête les 40 ans de la première ligne internationale à grande vitesse: le TGV Lausanne-Paris. Cela nous rappelle que la Suisse est au cœur de l'Europe du rail. «En tant que Can-

ton, nous ne pouvons que constater que la Confédération a de la peine à se doter d'une vision pour éviter que les trains internationaux contournent la Suisse», déplore Nuria Gorrite. Cela étant dit, il faut réserver des sillons sur la ligne du Simplon pour les grands express en direction de Milan, établir une liaison directe vers Lyon Part Dieu pour avoir accès au sud de la France et à l'Espagne et retrouver des liaisons efficaces pour Bâle, un «hub» pour les trains de nuits.

20 milliards, à la louche

Cette «Vision 2050» d'un réseau «idéal» est évaluée par le Canton à 20 milliards, «grosses mailles». Plus de 80% des projets relèvent du réseau national et donc de la planification et du financement fédéral. Ce qui n'empêche pas les cantons d'anticiper et de transmettre leurs besoins à la Confédération. «On n'a pas inventé la poudre de perlimpinpin, on s'inspire des meilleurs. Zurich le fait depuis des années, rappelle Nuria Gorrite. On a encore entendu cette semaine que la Ville de Zurich investira 2,5 milliards pour ses transports publics. Zurich envisage de créer sa troisième gare souterraine. Nous espérons en obtenir une, à l'horizon 2050.»

Les «petits trains»

● Il n'y a pas que le réseau CFF. Les «petits trains» jouent également un rôle important dans la desserte du territoire. Ils ne sont donc pas en reste dans la «Vision 2050» du Canton. À ce niveau, les projets notables sont les suivants: **LEB** Une nouvelle ligne entre Cheseaux et la gare de Renens. Le Lausanne-Échallens-Bercher serait ainsi enfin connecté au réseau CFF. Cela permettrait une liaison plus rapide entre le Gros-de-Vaud et Genève et de décharger les infrastructures lausannoises, notamment les métros. **BVB** Prolongement du Bex-Villars-Bretaye jusqu'à Monthey. Ce nouveau tronçon offre la possibilité de relier rapidement la ville du Chablais valaisan à la

ligne CFF. Vaud et le Valais sont sur la même longueur d'onde pour ce projet qui renforcerait la mobilité dans l'agglomération chablaisienne. **OC** Création à Chavornay d'un raccordement pour permettre une liaison directe entre Orbe et Grandson. Un branchement qui doit soutenir le développement du RER dans l'agglomération d'Yverdon. **Vevey-Châtel-Saint-Denis** Reconstruction de la ligne entre Vevey et Châtel-Saint-Denis (FR), voire jusqu'à Bulle. Les voies ont été retirées en 1969. Près de cinquante-cinq ans plus tard, le Canton se dit qu'il serait intéressant de réhabiliter cette liaison entre le Riviera et la Gruyère. **RBO**