

COMMUNIQUÉ DE PRESSE Vision 2050

Une épée de Damoclès fédérale sur l'avenir ferroviaire du Canton de Vaud

Lausanne, le 25 janvier 2024

C'est avec une grande satisfaction que la citrap-vaud a pris connaissance de [la stratégie ferroviaire 2050 du Canton de Vaud](#). Elle salue en particulier le désir de construire des lignes nouvelles, autant pour le trafic international et national que pour le trafic régional, ce qui devrait permettre de doubler la part de marché du rail. C'est un immense bond en avant. Malheureusement, il n'existe pas de cadre fédéral permettant à ces projets de développer leur plein potentiel. Il est en effet techniquement impossible de développer un réseau cadencé vaudois sans qu'un horaire national et européen soit déterminé auparavant.

La citrap-vaud s'engage depuis de nombreuses années pour une ligne nouvelle Lausanne – Genève, notamment via son [Plan Rail 2050](#) publié en 2010, et son [livre blanc](#) publié en 2014. Une grande quantité d'informations sur les transports publics est accessible sur citrap-vaud.ch.

Un bond en avant vaudois, et la Confédération qui s'entête dans une stratégie utilisant les mauvais chiffres

La ligne nouvelle Lausanne – Genève est une demande récurrente de la citrap-vaud. Si elle salue la volonté de créer une redondance entre Lausanne et Genève, elle regrette qu'il ne s'agisse en réalité que d'une ligne nouvelle Morges – Prégny (GE). Terminer la planification de la ligne nouvelle, y compris la gare souterraine de Lausanne, est une nécessité pour l'axe européen est-ouest et requiert des ouvrages préparatoires dans le tunnel Morges-Perroy pour éviter la gare de Morges. Six ouvrages préparatoires de ce type existent déjà en Suisse alémanique et au Tessin, et d'autres sont prévus. Pourquoi pas en Suisse romande ? Il n'est pas raisonnable de faire passer l'ensemble du trafic par Morges : cela crée une vulnérabilité majeure en cas de coupure de la ligne, et fait peser sur la population le trafic de transit. La citrap-vaud rappelle que la [Motion «Croix fédérale»](#) demande la planification de «tous les tronçons manquants» de «frontière à frontière» et est un outil à disposition du Canton pour exiger de la Confédération l'étude d'un tronçon nouveau Morges – Lausanne, y compris la gare souterraine. De plus, aucune réduction du temps de parcours n'est prévue entre Lausanne et Genève, ce qui n'est pas cohérent avec une ligne nouvelle et le besoin de rendre le rail compétitif sur les longues distances, y compris les destinations européennes.

La citrap-vaud salue la volonté de réduire le temps de parcours Lausanne – Berne à 45 minutes, qui est un objectif ambitieux à la hauteur du défi international, national et régional. Cependant, celui-ci s'insère dans le concept d'horaire hérité de l'ancien Rail 2000. L'absence d'un concept d'horaire à l'horizon 2050 de la part de la Confédération rend les projets de gains de vitesse du Canton, autant nationaux que régionaux, incertains. De plus, afin d'éviter un effet papillon, les heures de départ des trains dans les hubs de Lyon,

Munich, Francfort ou Milan devraient également être définis avec nos partenaires européens. Sinon, par effet de ricochet, il reviendra à jouer à une loterie pour savoir si les trains régionaux de la Broye, d'Orbe, du LEB, des TPC ou encore des TPF pourront assurer toutes les correspondances souhaitables avec le trafic national et international.

La citrap-vaud est inquiète de la stratégie de la Confédération de se focaliser sur les «courtes et moyennes distances» (moins de 50 km), reposant sur les mauvais chiffres, l'Office fédéral des transports (OFT) ayant choisi de se baser sur le nombre de voyageurs plutôt que le nombre de voyageurs-kilomètres, faussant les résultats sur le véritable potentiel ferroviaire, comme l'a justement noté [SwissRailvolution](#). La citrap-vaud rappelle également la position de l'[Union des Transports publics \(UTP\)](#), que les développements d'infrastructure décidés par le Parlement fédéral en 2026 devront être conditionnés à un concept d'horaire 2050 «bien mieux affiné», ou encore la position des [CFE](#), qui ne sont pas favorables aux courtes distances et souhaiteraient plutôt développer les longues distances. Après le bond en avant vaudois, la balle est dans le camp de la Confédération, dont la citrap-vaud espère un concept d'horaire ambitieux pour le rail suisse et européen, qui doit maximiser tout le potentiel compétitif des transports publics, depuis les localités vaudoises jusqu'aux hubs européens.

Questions et informations :

Tobias Imobersteg, Président de la citrap-vaud
079 354 64 46