



VAUD DOIT SE MOBILISER EN FAVEUR DU RAIL

AGEFI - 28.03.2025

«DANS L'ATTENTE DU RAPPORT DE L'EXPERT DE L'EPFZ, TOUTES LES RÉGIONS CONCERNÉES SE MOBILISENT. TOUTES?.»

La Suisse dispose d'un réseau de transports publics parmi les meilleurs du monde, mais elle ne peut pas se reposer sur ses lauriers. Les infrastructures et les dessertes doivent régulièrement être améliorées afin de répondre à une population qui augmente et à des désirs de mobilité qui ne faiblissent pas, bien au contraire. A cela s'ajoute le transport des marchandises, qui sollicite aussi intensément le rail.

Le développement de l'infrastructure ferroviaire, piloté et financé en majeure partie par la Confédération, se révèle onéreux et complexe, ce qui empêche souvent une réalisation rapide et oblige à des arbitrages délicats entre plusieurs projets – tous considérés comme prioritaires par les régions qui en bénéficieront. Dans le cadre de la préparation du message 2026 sur l'aménagement ferroviaire, un expert de l'Ecole polytechnique de Zurich a été chargé de trier et de prioriser un grand nombre de projets déjà décidés par le Parlement. Dans l'attente de son rapport annoncé pour l'automne 2025, toutes les régions concernées se mobilisent. Toutes?

A Bâle ou à Lucerne, par exemple, on sent les autorités et les forces politiques unies et omniprésentes pour mener campagne en faveur de leurs projets respectifs et défendre les crédits qu'il faudra leur allouer. Curieusement, on ne ressent pas la même énergie stimulante dans les cantons romands, où pourtant on se plaint volontiers d'un manque d'attention de la part des CFF, et où d'importants projets d'infrastructures sont nécessaires. On pense ici

à l'amélioration de la liaison Lausanne-Berne, mais aussi et surtout au renforcement voire au doublement de la ligne entre Lausanne et Genève, artère essentielle d'une région en pleine croissance, où la capacité atteint désormais ses limites.

L'arc lémanique renâcle à s'engager en faveur de meilleurs infrastructures autoroutières, parce qu'une partie de la population est persuadée que seul importe le développement du rail. Cette position dogmatique, qui fait fi de l'indispensable complémentarité des modes de transport, pénalisera durablement l'ensemble de notre mobilité. Mais cela suppose alors, au minimum, une mobilisation énergique et déterminée en faveur des aménagements ferroviaires que l'on veut obtenir de Berne. Il s'agit de définir une stratégie solide afin que les projets d'infrastructures prioritaires pour les cantons romands ne se voient pas classés loin derrière ceux présentés par d'autres régions. A défaut d'une telle mobilisation, nous ne pourrions moderniser ni la route ni le rail.

Le Canton de Vaud, de par sa position au centre de la Suisse romande, devrait assumer la responsabilité de cette mobilisation, en fédérant les cantons voisins et en nouant des alliances avec certaines régions alémaniques. En 2011, il avait créé avec le Canton de Genève une structure de «Métropole lémanique»; celle-ci pourrait utilement être réactivée afin de donner un cadre à la défense des intérêts romands auprès de la Berne fédérale. Il s'agit de convaincre cette dernière que l'arc lémanique ne veut ni ne peut attendre davantage.