



Vaud

La Croix Fédérale de la mobilité

Les infrastructures routières et ferroviaires sont complémentaires, **elles doivent répondre aux besoins de la mobilité de chacun.**

Celles-ci nous garantissent une alternative à nos déplacements, nous assurent la liberté de nos déplacements selon nos activités et nos contraintes. Les exigences de notre mobilité et la croissance de notre population exigent des moyens financiers conséquents et une vision de notre futur de la part de l'Autorité en concertation avec la population. Grâce aux récentes décisions populaires, le Parlement fédéral a accepté, durant la session d'été, le financement pour ces prochaines années de nos infrastructures, pour améliorer tant le trafic des agglomérations que celui de la route et du rail.

Ces décisions sont le fruit d'un travail de fond au sein des instances politiques et en particulier du Conseil fédéral, ainsi que des commissions des transports du Conseil des Etats et du Conseil national. En premier lieu, relevons que les votations populaires de 2014 et 2017, qui ont garanti tant le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF) que celui des routes nationales et du trafic des agglomérations (FORTA), permettent d'assurer pour les prochaines années une stratégie financière non contestable pour les travaux d'entretien, d'exploitation et de développement du réseau routier et du rail. Cette sérénité des moyens permet à la Confédération, en concertation avec les Cantons et les agglomérations, d'établir la planification sur le long terme du réseau routier et ferroviaire afin de s'assurer de l'entretien et de l'amélioration de nos infrastructures. Toutefois, le succès dépendra de la qualité des solutions proposées et ne pourra être mis en œuvre sans une concertation locale. Aussi, tant la planification des projets coordonnée des plans directeurs cantonaux que locale doit être entreprise sans délai, afin de s'assurer que les projets ne soient remis en cause par une contestation de fond.

A la fin de cette décennie s'achèvera le projet ferroviaire du siècle qui permettra d'assurer en toute sécurité des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur les deux autoroutes du rail entre le Nord et le Sud des Alpes. Il permettra une alternative performante à la route pour le transit routier à travers les Alpes et assurera la diminution du trafic des poids lourds à travers notre pays. Il y a lieu d'intensifier cette stratégie de développement sur tout le territoire et réaliser **la Croix Fédérale de la mobilité** du réseau routier et ferroviaire.

Un montant de plus de 14 milliards a été octroyé à la session de juin 2019 pour assurer, durant la période 2020-2023, l'exploitation, l'entretien et le développement de nos infrastructures routières et d'agglomération. Il permet d'assurer le financement de nombreux projets qui permettront d'adapter nos infrastructures congestionnées par le fort trafic, de reprendre le réseau de plus de 400 km des routes cantonales admises comme stratégiques au niveau national, de réaliser le deuxième tube du Gothard et de poursuivre les investissements dans les agglomérations, comme par exemple le m3. Pour garantir d'ici 2035 le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, ce sont près de 14 milliards également qui ont été décidés lors de la session d'été afin également d'entretenir et de développer le réseau ferroviaire. De plus, des moyens financiers ont été accordés sur ma proposition, afin de proposer à terme un concept pour améliorer, en particulier, le réseau ferroviaire de la Suisse occidentale et orientale.

Il y a lieu aujourd'hui d'investir pour la mobilité, en particulier sur l'axe Est-Ouest et de la Suisse centrale vers Bâle. Le réseau ferroviaire a été conçu pour des machines à vapeur et des vitesses marginales, il y a plus d'un siècle, il n'y a eu aucune modification majeure du tracé de notre réseau ferroviaire, excepté la ligne reliant Berne à Olten. Aujourd'hui, on constate des diversités importantes de la vitesse commerciale, en particulier en Suisse occidentale et orientale. On ne peut accepter que la vitesse moyenne de Lausanne à Berne et de Winterthur à Saint-Gall soit de l'ordre de 90 km/h, alors que, sur ce même axe Est-Ouest, elle est de plus de 170 km/h entre Berne et Zurich. Par ailleurs, les lignes ferroviaires ne sont plus adaptées aux attentes des usagers. La vitesse et la capacité sur le réseau des grandes lignes doivent être les deux paramètres de dimensionnement de l'infrastructure de la Croix Fédérale de la mobilité, pour garantir l'attractivité du réseau ferroviaire auprès de notre population et, par ricochet, diminuer la surcharge du trafic routier.

Conçu dans les années 50, notre réseau routier doit quant à lui planifier son futur comme le réseau ferroviaire en réévaluant le développement de la mobilité que l'on connaît aujourd'hui. Demain, il sera primordial de garantir la desserte et la mobilité des agglomérations par le développement des offres. Il faudra s'assurer que les mesures prises ne discriminent pas une région au détriment d'une autre pour garantir l'attractivité de toutes les agglomérations. Les liaisons entre celles-ci (Zurich, Bâle, Genève, Lausanne, Berne, Lucerne, etc.) et entre les pays limitrophes doivent être garanties afin d'assurer la bonne qualité de nos infrastructures et une plus-value à chacun d'entre nous, à notre économie, dans un souci d'économicité tant financière que territoriale. Une stratégie nationale de la mobilité est nécessaire tant pour garantir les flux de mobilité liés à la croissance démographique que pour assurer le développement économique de la Suisse.

O. François
Conseiller aux Etats du Canton de Vaud

**Vous aimez la voiture et le sport automobile ?
Nous aussi!**

Join the Club!

L'Union Vaudoise des garagistes propose un réseau de professionnels performant et défend les intérêts de chacun.

upsa-vaud.ch

