

De l'Est vaudois à Berne, il y a une voie plus rapide

Rail

Le conseiller national Frédéric Borloz esquisse des propositions pour réduire les temps de parcours entre la tête du lac et Berne

Christophe Boillat

Syndic d'Aigle et conseiller national PLR, Frédéric Borloz demande au «Conseil fédéral d'améliorer les connexions ferroviaires pour les presque 200 000 habitants de la Riviera et du Chablais», deux régions très attractives et en constante expansion. Dans un postulat déposé ce lundi, l'édile souhaite «des solutions permettant des réductions de temps de parcours en provenance comme à destination de Fribourg-Berne».

Celui qui préside par ailleurs les Transports publics du Chablais rappelle que le temps de parcours entre Aigle et Berne - avec passage obligatoire par Lausanne - est de 1 h 50. Le train n'est donc pas concurrentiel puisqu'il accuse 45 minutes de plus par rapport à la

route. Idem pour Vevey-Berne: 90 minutes en train contre seulement 50 en voiture.

Éviter l'engorgement routier

Selon le membre de la Commission des transports et des télécommunications, ces différences importantes vont contribuer à augmenter toujours un peu plus l'engorgement du trafic routier. «Il y a longtemps que le Canton de Vaud demande l'introduction d'une desserte RegioExpress aux heures de pointe entre Berne et Saint-Maurice, avec de bonnes fréquen-

ces. La motion du conseiller national Borloz va ainsi dans le bon sens. Et nous la soutenons», déclare Nuria Gorrite, conseillère d'État, cheffe du Département des infrastructures. «Le Canton de son côté va mener dès le début de l'année prochaine différentes études ferroviaires très poussées, afin d'appuyer ses propres revendications auprès des CFF avec des chiffres et des scénarios aboutis», indique la ministre.

Alors que le rail peine à concurrencer la route sur ces tronçons, le syndic d'Aigle propose plusieurs

pistes de réflexion, au moins pour les heures de pointe. La première serait de prolonger le RER bernois Fribourg-Thoune «et ce jusqu'à Saint-Maurice, en passant par Romont, Palézieux, Puidoux vers Vevey et Montreux. Ce qui permet d'éviter Lausanne.» Une autre variante: créer une nouvelle correspondance à Fribourg sur ce même parcours, avec passage par les mêmes gares intermédiaires.

Nuria Gorrite a son idée du scénario optimal: «Dans l'objectif de réduction des temps de parcours entre Berne et Riviera-Chablais, l'option la meilleure à court terme selon nous, et réalisable le plus rapidement possible, est de prolonger le RER Train des Vignes jusqu'à Palézieux, avec arrêt dans cette gare, afin de raccrocher la correspondance au nouveau RegioExpress Lausanne-Berne. Ce qui permet d'éviter de passer par Lausanne».

Frédéric Borloz propose aussi l'introduction d'une correspondance du RegioExpress Bulle direction Berne. En gare de Romont, on scinde le convoi en deux (coupe-accroche). Une partie circule vers le nord, l'autre vers le sud, avec des correspondances sur l'InterRegio à Vevey d'environ 10 minutes.

Construire pour réduire

● Lundi, Frédéric Borloz a déposé un second postulat à Berne, toujours dans le sens de réduction de temps de parcours, cette fois sur la ligne Lausanne-Berne, spécifiquement entre la capitale vaudoise et Fribourg. «Il est ici possible de gagner du temps en créant de nouvelles constructions, comme l'a suggéré l'EPFL dans un rapport commandé par l'Office des transports», dit le conseiller national. L'idée est de contourner

par de nouvelles voies directes des tronçons tortueux, donc très lents, comme à proximité de Neyruz. «Il y a plusieurs secteurs où des corrections de lignes sont possibles.» Nuria Gorrite estime que «sur Lausanne-Berne, on doit absolument descendre en dessous de l'heure, à 56 minutes, pour synchroniser toutes les correspondances. Cette ligne est un point central sur le réseau national, et même international. Elle ne doit pas être pénalisée.»