**Bureau d'information
et de communication**

Rue de la Barre 2
1014 Lausanne

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Etat de Vaud

Entre Lausanne et Vevey, le rail s'impose comme alternative pour désengorger l'autoroute

Compte tenu de l'impossibilité d'élargir l'autoroute au cœur du Lavaux - conclusion des études menées par l'Office fédéral des routes - le Canton de Vaud veut miser sur le rail pour fluidifier les déplacements entre Lausanne et Vevey à l'horizon 2050. A bien plus court terme, il rappelle la nécessité de réaliser les travaux autoroutiers déjà planifiés entre Vennes et Belmont, dans le cadre de l'entretien du tronçon.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a livré aujourd'hui les conclusions de son étude pour trouver une solution à long terme (au-delà de 2040) à l'engorgement croissant de l'autoroute entre l'échangeur de Villars-Ste-Croix et la jonction de Montreux. Sur le tronçon central entre Belmont et La Veyre, l'analyse des nombreuses variantes d'élargissement a démontré qu'aucune solution d'envergure ne permettait de résoudre le goulet de façon satisfaisante et à un coût raisonnable, conduisant l'Office à renoncer à tout projet.

Le Canton de Vaud partage les conclusions de l'OFROU sur ce développement de l'autoroute, dont le rapport coût-avantages apparaît insuffisant après des études approfondies, d'autant plus que le tronçon en question se trouve en plein cœur de Lavaux, où la préservation du paysage constitue une priorité. Les solutions pour fluidifier les déplacements entre Vevey et Lausanne devront être ferroviaires, induisant des augmentations de cadences sur la ligne et également le développement de nouvelles liaisons ferroviaires entre le Sud fribourgeois et les rives du Léman, ainsi que sur la ligne du Simplon, entre Lausanne et le Valais, respectivement l'Italie, pour offrir des alternatives crédibles à la voiture.

Cette vision ambitieuse pour répondre aux défis posés aussi bien par les besoins de mobilité que par la nécessité de protéger le climat, le Canton l'intègre déjà dans sa stratégie ferroviaire «Vision 2050». Il défendra le moment venu les investissements indispensables en infrastructure dans le cadre des prochaines étapes d'aménagements de l'infrastructure ferroviaire. «Il ne s'agit pas d'opposer la route au rail, mais plutôt d'investir là où les avantages sont les plus grands et les plus en adéquation avec les enjeux climatiques. Dans sa stratégie ferroviaire à l'horizon 2050, le Canton mise sur

un développement ambitieux du rail et un tel projet offrant une alternative à l’autoroute y aurait toute sa place», relève la Cheffe du Département des infrastructures Nuria Gorrite.

A noter que dans un horizon beaucoup plus proche, des travaux sont déjà planifiés sur l’A9 et financés dans le cadre de l’entretien de l’infrastructure autoroutière par l’OFROU. Il s’agit de l’élargissement du tunnel de Belmont et de la réfection des chaussées entre Vennes et Belmont, pour pouvoir activer la bande d’arrêt d’urgence en cas de congestion. Pour le Canton, il s’agit d’une priorité, ces travaux étant indispensables pour faciliter l’accès à l’agglomération.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 11 septembre 2020