

Communiqué de presse

Lausanne-Berne : une désillusion de plus.

L'abandon du système de compensation de roulis (WAKO), annoncé ce jour par les CFF, éloigne Lausanne et la Suisse occidentale du reste de la Suisse. Pour l'association OUESTRAIL, cette décision est raisonnable. Elle n'apportait qu'un gain de temps marginal pour une augmentation importante des charges d'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure, ainsi qu'une péjoration du confort pour le client. C'est cependant une désillusion de plus pour la ligne Lausanne-Berne entre les différents projets successivement abandonnés durant trente ans et la perspective Rail 2050 présentée par la Confédération la semaine dernière. L'association OUESTRAIL demande la réalisation d'une infrastructure performante entre Lausanne et Berne pour réintégrer la Suisse occidentale dans Rail 2000 dans les plus brefs délais.

[Monthey, le 1er juillet 2022] Le peuple suisse a adopté en 1987 le projet Rail 2000 qui prévoyait la réalisation d'une nouvelle ligne de Vauderens à Villars-sur-Glâne pour réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne et de disposer à Lausanne d'un nœud de correspondances complet selon le standard de Rail 2000. Cette mesure ne verra jamais le jour à la suite du redimensionnement de Rail 2000.

Au travers des programmes de développement de l'infrastructure ferroviaire succédant à Rail 2000, les Chambres fédérales ont toujours approuvé les projets de diminution du temps de parcours entre Lausanne et la capitale fédérale. Dernière solution en date, les CFF et l'Office fédéral des transports proposaient en 2010 une nouvelle technologie de compensation de roulis (WAKO), appuyée par plusieurs courses d'essai. La Confédération économisait ainsi de nombreuses centaines de millions, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle ligne. A contrario, ce système nécessitait plus de frais d'entretien tant pour le matériel roulant que pour l'infrastructure et une qualité de confort moindre pour le client.

Il y a une semaine, la Confédération assurait encore dans son rapport intermédiaire sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire que « malgré un léger retard, les études de projet et les réalisations sont globalement en bonne voie » pour la mesure de réduction du temps de parcours Lausanne–Berne. Voilà qu'aujourd'hui les CFF reviennent sur leur décision, remettant à zéro toute perspective pour cette ligne.

La seule solution réaliste est la réalisation d'une nouvelle ligne pour du matériel roulant conventionnel, tel que proposée il y a plus de 40 ans. A la vue de la transition climatique, il y a lieu aujourd'hui de proposer une mise en œuvre rapide de cette nouvelle infrastructure et de rattraper le retard pris par ces erreurs de planification à répétition. La Suisse occidentale est clairement impactée par cette situation et doit demander que ce dossier soit traité de manière prioritaire dans la consultation du message intermédiaire. La Confédération doit proposer rapidement une solution durable, un avancement soutenu des études ainsi que les moyens financiers pour une réalisation dans les plus brefs délais d'une nouvelle infrastructure performante entre Lausanne et Berne.

Pour plus d'informations

Olivier Français, Conseiller aux États, Président de OUESTRAIL 079 332 00 01