

La Suisse occidentale définitivement décrochée.

Monthey, le 1er juillet 2022. **Une semaine après la publication du rapport intermédiaire sur l'étape 2035 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire par l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF renoncent à la technologie de compensation de roulis (WAKO) – élément indispensable dans l'accroche de la Suisse occidentale au restant du réseau helvétique. Les CFF avaient proposé ce système comme solution optimale en lieu et place de corrections de tracé pour la ligne du Plateau en 2010. Après les propositions de nouveaux horaires CFF pour la période 2025-2032, l'abandon du projet WAKO renforce le décrochage du nœud de Lausanne et de la Suisse occidentale du reste de la Suisse. Pour éviter la mise en place d'un réseau à deux vitesses, la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) demande les moyens nécessaires à la réalisation d'une infrastructure robuste et performante sur l'axe Berne–Fribourg–Lausanne–Genève dans les plus brefs délais.**

Le projet Rail 2000 adopté par le peuple en 1987 prévoyait plusieurs mesures d'infrastructure pour réaliser un système de nœuds de correspondances dans les principales gares du pays. Avec la réalisation d'une nouvelle infrastructure entre Vauderens et Villars-sur-Glâne (article 2, Loi fédérale Rail 2000 du 16 décembre 1985), Lausanne faisait partie de la première étape d'amélioration de l'offre avec Zürich, Bâle, Berne et St-Gall. À la suite des surcoûts du projet Rail 2000, cette infrastructure a été réduite au strict minimum, à savoir le tunnel de Vauderens pour permettre le passage des trains à deux étages.

Avec le projet ZEB, soit la 2^{ème} étape du projet Rail 2000, la Confédération et les CFF proposaient en 2005 de réaliser cet objectif avec l'introduction de trains à caisse inclinable (ICN) et de légères corrections d'infrastructure. L'objectif d'un temps de parcours de 54 minutes entre Lausanne et Berne, contre 66 minutes aujourd'hui, pouvait être ainsi atteint. La forte croissance de la demande entre Lausanne et Genève, tout comme entre Berne, Zürich et Winterthour, ne permettait plus l'introduction de trains à un étage sur cette relation principale. L'idée est abandonnée.

La réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne revient sur le devant de la scène en 2010 avec l'étape d'aménagement 2025 et les prémisses du fonds d'infrastructure et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les CFF voient l'opportunité de mettre en place une nouvelle technologie de compensation de roulis (WAKO) pour pouvoir circuler plus vite dans les courbes avec des trains à deux étages. La commande du siècle pour des trains Grandes lignes à deux étages sera orientée ainsi. Le gain de temps de parcours est moindre qu'avec les solutions précédentes, mais suffisant aux yeux des CFF et de l'OFT pour le proposer au Parlement. L'infrastructure doit être renforcée pour permettre cette augmentation de vitesse. Le rapport intermédiaire sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire publié la semaine dernière par l'OFT mentionne que « malgré un léger retard, les études de projet et les réalisations sont globalement en bonne voie ».

En parallèle, les CFF informaient la CTSO en mars de cette année que les horaires de la ligne du Plateau devaient être assainis de 2 à 3 minutes pour tenir compte de l'augmentation des voyageurs, de l'évolution des normes et des directives et pour permettre la réalisation des chantiers sous exploitation. Dès 2025, le temps de parcours actuel sera prolongé dégradant la situation du nœud de Lausanne et de la Suisse occidentale sans aucune perspective dorénavant. Le projet d'offre d'étape d'aménagement 2035 devient encore plus impossible à mettre en œuvre.

La CTSO demande que les CFF et la Confédération donne la plus haute des priorités pour l'axe Lausanne–Fribourg–Berne et proposent rapidement une solution pérenne pour l'aménagement de la ligne, un avancement soutenu des études ainsi que les moyens financiers pour une réalisation rapide d'une nouvelle infrastructure performante. La démonstration faite avec le projet WAKO montre clairement que les choix doivent s'orienter vers la solution d'une nouvelle ligne avec un matériel roulant conventionnel.

Le retard de près de 40 ans pris sur cette ligne aura des impacts importants sur la politique climatique des deux prochaines décennies, mais également sur la compétitivité de la Suisse occidentale. Cette erreur de planification de la Confédération et des CFF met en évidence l'inadéquation de la politique des petits pas et des compromis pour le développement d'infrastructure de transport vital au niveau national.

Renseignements complémentaires :

Jean-François Steiert, Président CTSO, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement du Canton de Fribourg (026 305 36 04)