

**CFF**

## La ligne Lausanne-Berne passera toujours par les talus de Flamatt

**Le Conseil fédéral ne veut pas d'un nouveau tronçon. À terme, des mesures seront prises pour réduire le temps de parcours**

**Renaud Bournoud**

La section Flamatt-Schmitten, entre Berne et Fribourg, a une mauvaise réputation ferroviaire. Dans cette région escarpée, la molasse des Préalpes présente une tendance persistante aux glissements de terrains. Mais le Conseil fédéral a indiqué mercredi, dans une réponse à un postulat, qu'il ne souhaite pas modifier le tracé. Même si la ligne a été

coupée à plusieurs reprises par le passé. Après une lecture attentive du rapport du Conseil fédéral, le Canton de Vaud veut tout de même y voir un espoir pour la réduction du temps de trajet entre Lausanne et Berne à moyen ou long terme.

En 2015, Roger Nordmann se demandait s'il n'était pas possible d'éviter ce tronçon problématique. Dans son postulat, le conseiller national vaudois invitait le Conseil fédéral à examiner des options pour contourner la portion de Flamatt-Schmitten et ainsi gagner du temps de parcours. Le collègue fédéral lui répond que les différentes variantes étudiées «engendrent des coûts d'investissement élevés et ont un impact négatif sur l'environnement».

Surtout, le gouvernement re-

«Je retiens que le Conseil fédéral envisage, pour un horizon plus lointain, une nouvelle ligne entre Lausanne et Berne»



**Nuria Gorrite**  
Conseillère  
d'État vaudoise  
responsable des  
infrastructures

lève que «la section Fribourg-Berne ne présente plus de perturbations d'exploitation notables depuis les mesures d'assainissement de 2008». En effet, les CFF

ont effectué des travaux afin de mieux sécuriser la ligne.

### **Pas que du négatif**

Le Canton de Vaud accueille fraîchement cette décision, lui qui attend des améliorations sur la ligne Lausanne-Berne. «Mais, au détour d'une mauvaise nouvelle, je note deux choses positives, relève Nuria Gorrite, conseillère d'État vaudoise, responsable des infrastructures. Déjà, le Conseil fédéral maintient sa volonté de faire baisser le temps du trajet de cinq minutes entre Lausanne et Berne avec le système Wako.» Une technologie qui doit permettre aux futures rames Bombardier d'aller plus vite dans les courbes. Les Chambres fédérales ont débloqué 300 millions dans le cadre de l'étape d'aménagements ferroviaires 2025 pour ce système

et les adaptations qu'il nécessite sur l'infrastructure ferroviaire.

Nuria Gorrite reprend: «Mais je retiens surtout que le Conseil fédéral envisage, pour un horizon plus lointain, une nouvelle ligne afin de passer sous la barre des soixante minutes sur le parcours entre Lausanne et Berne.» La conseillère d'État se réjouit que cet engagement soit écrit noir sur blanc dans une réponse très officielle.

Elle saisit la balle au bond: «Je suggère que les études pour cette nouvelle ligne soient déjà intégrées à l'étape d'aménagement suivante, soit 2035.» Une étape sur laquelle le Conseil fédéral doit se prononcer l'année prochaine. Nuria Gorrite rappelle qu'une nouvelle ligne ferroviaire ne se construit pas du jour au lendemain, alors autant prendre les devants.