

# Pas de nouveau tronçon ferroviaire entre Berne et Fribourg

**Berne, 08.11.2017 - Sur mandat du Conseil national, le Conseil fédéral a étudié s'il était opportun de modifier le tracé de la ligne CFF Berne–Fribourg afin de contourner la section Flamatt–Schmitten et de réduire par la même occasion le temps de parcours entre Berne et Lausanne. Selon les vérifications qu'il a opérées, aucune des variantes de construction de tronçon examinées n'aboutirait à des résultats positifs. En outre, des mesures d'assainissement prises sur la voie ont en grande partie résolu les problèmes qui s'y posaient. Par conséquent, le Conseil fédéral a décidé lors de sa séance du 8 novembre 2017 qu'il n'entendait pas faire construire de nouveau tronçon entre Berne et Fribourg.**

La section Flamatt–Schmitten, située sur l'axe principal Saint-Gall–Genève, traverse une zone géologique instable. La ligne ferroviaire a été fermée à plusieurs reprises en raison de l'effondrement de talus. Le dernier incident de ce type date de 2007 et avait provoqué une interruption de plusieurs semaines. C'est pourquoi le Conseil national, par le biais d'un postulat, avait donné au Conseil fédéral le mandat d'étudier la possibilité de construire un nouveau tronçon dans le but de contourner la section Flamatt–Schmitten et de réduire de quelques minutes la durée du trajet Berne–Lausanne. Le 8 novembre 2017, le Conseil fédéral a adopté un rapport traitant de ces questions.

Dans le cadre de la rédaction de ce document, l'Office fédéral des transports (OFT) a étudié trois variantes principales et plusieurs sous-variantes de construction d'un nouveau tronçon. Selon l'examen dont elles ont fait l'objet, toutes ces variantes engendrent des coûts d'investissement élevés et ont un impact négatif sur l'environnement.

Les résultats de l'étude menée par le Conseil fédéral montrent en outre que les mesures de sécurité mises en œuvre par le passé ont été probantes. Globalement, les endiguements protègent la ligne ferroviaire contre d'autres glissements de terrain. Aujourd'hui, les incidents dus à des catastrophes naturelles ne surviennent pas plus souvent entre Berne et Fribourg que sur les autres tronçons.

Les travaux sur l'axe Lausanne–Berne seront ainsi menés conformément à ce qui a été prévu dans les programmes d'aménagement ferroviaires. L'étape d'aménagement

2025, en cours, prévoit d'équiper les trains de la technique de compensation de roulis. L'étape d'aménagement 2030/35, quant à elle, contient des aménagements de l'infrastructure plus modestes qui permettront des améliorations de l'offre dans le transport régional de marchandises. Le Conseil fédéral continue toutefois d'envisager, pour un horizon plus lointain, la possibilité de réaliser sur la ligne Lausanne–Berne un nouveau tracé qui réduise la durée du trajet à moins d'une heure.

---

### Adresse pour l'envoi de questions

Office fédéral des transports OFT

+41 58 462 36 43

[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)

---

 [Rapport du Conseil fédéral en exécution du postulat 15.3424 Nordmann du 5 mai 2015](https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/50195.pdf)  
(PDF, 958 kB)

<https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/50195.pdf>

### Auteur

Secrétariat général DETEC

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

Office fédéral des transports

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

Conseil fédéral

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

Dernière modification 05.01.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-68684.html>