

Lausanne-Berne en moins d'une heure? L'espoir renaît

CFF Le temps de parcours sur cet axe doit impérativement baisser. Au risque d'un décalage avec le réseau national.

DOMINIQUE BOTTI
dominique.botti@lematindimanche.ch

Ouf! Il s'en est fallu de peu pour que le projet de développement de la ligne CFF entre Lausanne et Berne passe à la trappe. À une courte majorité (22 voix pour, 17 contre et 4 abstentions), le Conseil des États a décidé de passer la vitesse supérieure. Il demande à la Confédération l'amélioration de la vitesse sur ce tronçon. L'objectif est de gagner de 10 à 15 minutes dès 2040.

Cette décision fait partie du paquet ferroviaire Prodes 2035 (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire). Elle n'a pas fait de bruit, reléguée au second plan par les 13 milliards de francs que ce même paquet débloque. «Cette décision est pourtant déterminante pour la Suisse romande», rappelle le sénateur PLR vaudois Olivier Français, fier de sa victoire (*lire ci-dessous*). La liaison Lausanne-Berne est une artère ferroviaire. C'est le seul accès direct à la capitale fédérale pour les cantons de Fribourg, Genève, Valais et Vaud. Plus de 13 000 voyageurs l'empruntent chaque jour.

Un tronçon important, mais trop lent. Depuis Berne, un train met 66 minutes au minimum pour rejoindre Lausanne. Alors que pour Bâle, ce sont 53 minutes, et pour Zurich, 56. Ce dernier chrono pourrait même tomber à moins de 45 minutes grâce à la construction d'une nouvelle ligne directe depuis Aarau, selon les spécialistes.

Une anomalie sur le réseau national

Ce trajet de plus d'une heure depuis Lausanne est une anomalie sur le réseau national. En théorie, explique la ministre vaudoise des Transports Nuria Gorrite, «le temps de parcours entre les principaux nœuds ferroviaires doit être de moins de 60 minutes». Ceci pour permettre un départ des trains à l'heure pleine et à la demi-heure dans toute la Suisse. Cette règle fonctionne partout... sauf dans la capitale vaudoise, qui offre un départ au quart d'heure et aux trois quarts d'heure.

La Suisse romande est donc décalée. Si rien ne change, les Romands n'auront plus de correspondance directe pour Zurich, en passant par Fribourg et Berne. Ils devront obligatoirement changer au moins une fois. Pire encore: à terme, «il n'est pas exclu qu'on déconnecte le nœud ferroviaire de Lausanne du reste du ré-

seau ferroviaire suisse, ajoute la ministre. Ce serait alors la naissance d'un réseau à deux vitesses. L'allemanique continuant de se développer au niveau des grandes lignes et le romand se concentrant sur les liaisons internes.»

Cette lenteur a une explication historique, selon le professeur de l'EPFL Daniel Mange. Le tracé qui passe par Lavaux, Puidoux, Palézieux, Romont, Fribourg et Flammatt a très peu bougé depuis sa construction, dans les années 1850. À l'époque, les machines à vapeur demandaient des courbes sinueuses et plates. Les bâtisseurs évitaient de creuser des galeries, qui coûtaient cher et ralentissaient le chantier. Ce parcours onduleux limite le potentiel des machines modernes qui peuvent rouler à 200 km/h.

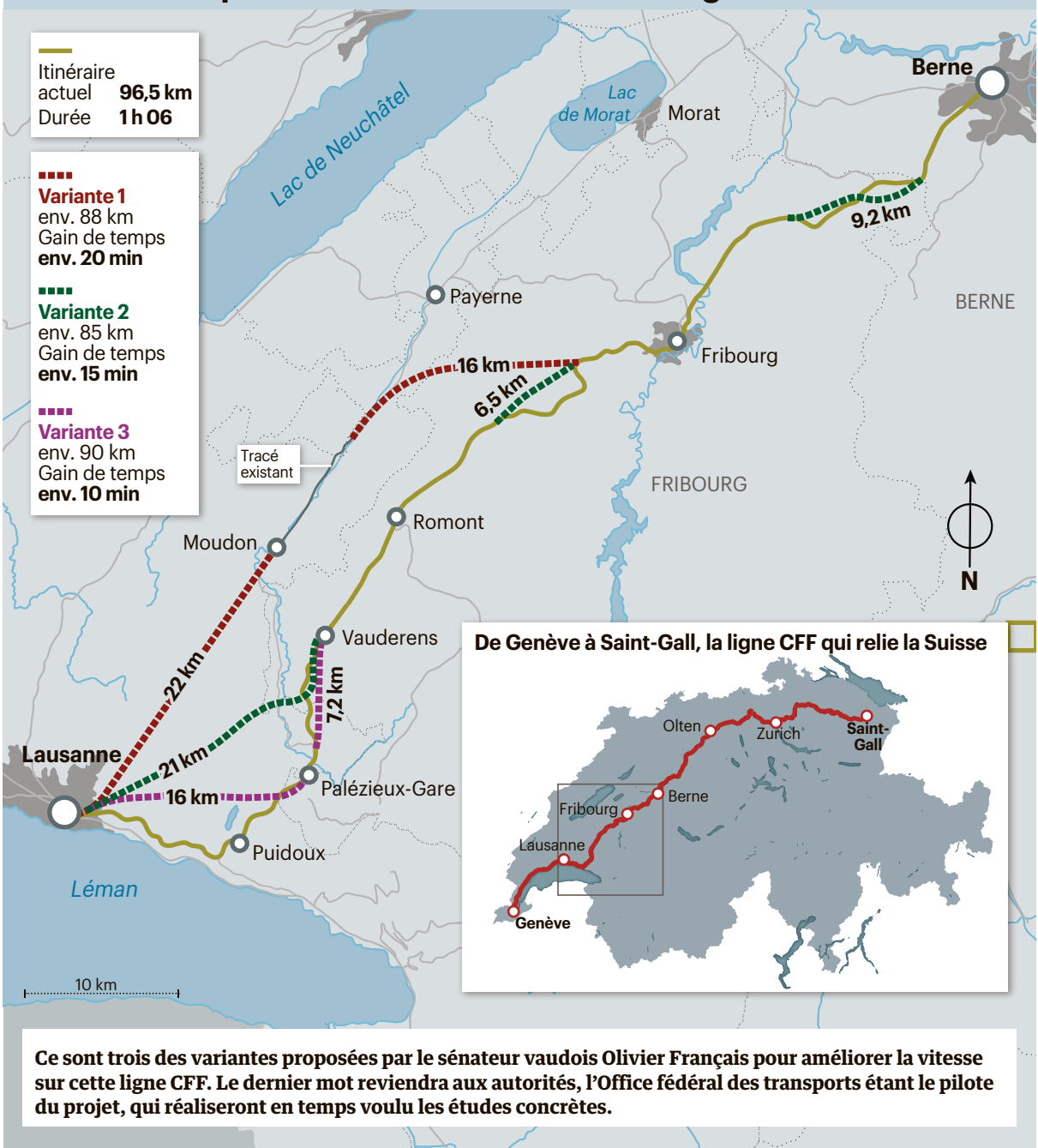
Les Romands ne gagneront pas seuls

Alors, quelles solutions? D'abord, selon les spécialistes, augmenter la vitesse. Aujourd'hui, un convoi roule à 95 km/h entre Lausanne et Berne, mais à 175 km/h entre Berne et Zurich. Olivier Français a déjà proposé plusieurs variantes pour combler ce retard. Puis la valorisation de la ligne de la Broye et le percement d'un tunnel jusqu'à Vauderens ou Châtillens, pour éviter le détour par Puidoux (*voir infographie*).

Le socialiste Roger Nordmann dit avoir un autre plan, «moins coûteux», à savoir améliorer la ligne existante: «C'est possible au sud de la ville de Fribourg.» Il attend aussi impatiemment les trains pendulaires de la firme Bombardier qui devraient permettre de gagner du temps.

Les deux spécialistes s'accordent sur deux points. Les Romands ne gagneront pas seuls, c'est le sort de la ligne ferroviaire ouest-est, celle reliant Genève à Saint-Gall via Berne, qui est en jeu. Par ailleurs, ce vote du Conseil des États n'est qu'une victoire d'étape, le dossier doit maintenant passer au Conseil national. Viendront ensuite les débats sur le coût de cette amélioration de la ligne, estimé à près de 1 milliard, selon Roger Nordmann.

Les variantes possibles au tracé actuel de la ligne Lausanne-Berne



ARC Jean-Bernard Sieber - Florian Cella

«C'est le sort de la ligne ouest-est, de Genève à Saint-Gall via Berne, qui se joue»

«Je suis fier de ce succès», affirme Olivier Français. Le sénateur vaudois PLR a gagné sur le fil. Il n'avait pas réussi à inscrire le principe de l'amélioration de la ligne Lausanne-Berne lors des travaux de la Commission des transports du Conseil des États. C'est au plénum que le stratège vaudois a réussi à renverser la vapeur. Le Lausannois dit avoir fait preuve



Olivier Français,
conseiller aux États
vaudois (PLR).



Nuria Gorrite,
ministre vaudoise
des Transports (PS).

d'un grand pouvoir de persuasion pour faire basculer la majorité. La clé de cette alliance aux États a été le sénateur PS saint-gallois Paul Rechsteiner et l'UDC thurgovien Roland Eberle. «C'est le sort de la ligne ouest-est, de Genève à Saint-Gall via Berne, qui se joue», explique Olivier Français.

Le Canton de Vaud a aussi gonflé les muscles. La cheffe du Dé-

partement des infrastructures Nuria Gorrite (PS) a écrit à tous les ministres romands des Transports pour les sensibiliser à la cause. «La métropole lémanique est la deuxième région économique du pays. Il est indispensable que Vaud et Genève conservent des relations ferroviaires fortes et performantes avec l'ensemble de la Suisse», conclut la ministre.