



22.4257 Motion

Garantir rapidement un axe ferroviaire Est-Ouest équilibré, performant et attractif

Déposé par: Commission des transports et des télécommunications CN
Date de dépôt: 17.10.2022
Déposé au: Conseil national
Etat des délibérations: Non encore traité au conseil

Texte déposé

Conformément aux décisions prises par l'Assemblée fédérale dans le cadre du projet de loi [18.078](#) sur le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire – étape d'aménagement 2035 (EA2035), le Conseil fédéral est chargé de proposer d'ici 2026 les mesures pour débiter au plus tard d'ici la fin de la décennie la mise en oeuvre de nouveaux tronçons ferroviaires pour diminuer les temps de parcours entre Lausanne et Berne, ainsi qu'entre Winterthour et St-Gall.

Développement

Depuis le projet Rail 2000 en 1987, la volonté de mettre Lausanne à moins d'une heure de Berne et St-Gall à moins d'une heure de Zürich a toujours été soutenue par les Chambres fédérales et par le peuple, notamment pour assurer un horaire stable du réseau, sans rupture de charge et ainsi l'attractivité du rail. Toutefois cet objectif quantitatif et qualitatif est régulièrement repoussé. La récente annonce de l'abandon de la compensation de roulis (WAKO) confirme ce constat.

Cet abandon remet en cause le principe structurant des concepts d'offre 2025 et 2035 approuvés par les Chambres fédérales en 2015 (EA2025) et en 2019 (EA2035). Les temps de parcours entre Lausanne et Berne, ainsi qu'entre Zurich et St-Gall, ne pouvant plus être respectés, les offres en correspondances à Lausanne et à St-Gall se trouvent ainsi détériorées, impactant fortement la Suisse occidentale et la Suisse orientale.

Ces reports successifs depuis 1987 ont également une autre conséquence sur ces deux lignes. En effet, avec la volonté de vouloir réaliser des nouveaux tronçons, aucun investissement important sur les tracés historiques n'a été entrepris depuis plus de 40 ans. Là où ailleurs, on a profité de corriger des courbes, de supprimer des creux de vitesse dans le cadre de travaux d'assainissement, ici le tracé a conservé la géométrie de sa construction initiale. Sans surprise, la vitesse commerciale des InterCity y est donc nettement inférieure au restant du réseau Grandes lignes. Or cette ligne Genève-St-Gall constitue la colonne vertébrale du réseau ferré suisse sur l'axe Est-Ouest et de l'économie nationale. Le Conseil fédéral doit s'engager pour proposer rapidement une solution pérenne au travers de nouveaux tronçons de ligne à mettre en oeuvre dans les plus brefs délais afin de garantir une certaine cohérence sur le réseau des grandes lignes.

Compétences

Commissions chargées de l'examen

Commission des transports et des télécommunications CE (CTT-CE)
Commission des transports et des télécommunications CN (CTT-CN)

Informations complémentaires

Conseil prioritaire

Conseil national



Liens

