CTSO
Conférence des transports
de Suisse occidentale

Message sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire : Le bon sens l'emporte.

Monthey, le 17 août 2023. **Le Conseil fédéral a présenté aujourd'hui la stratégie Rail 2050 et les adaptations apportées aux étapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Le bon sens l'emporte sur les projets de 3ème et 4ème voies entre Morges et Perroy, dans la gare souterraine de Genève et sur l'axe du Lötschberg. Les infrastructures initialement prévues au plus juste n'offraient pas l'évolutivité nécessaire des capacités et la robustesse d'exploitation suffisante. La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) salue ces compléments, tout comme le message clair sur la réalisation du premier tronçon destiné au renforcement à l'accélération de la ligne Lausanne–Berne par un crédit d'engagement dans le cadre du prochain message (2026).**

La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) a pris connaissance avec soulagement des adaptations de projets qu'elle défendait depuis plusieurs années. La mise en place d'un horaire de chantier pour 2025 et les années suivantes a montré les faiblesses du réseau de la Suisse occidentale. L'une de ces faiblesses réside dans la complexité de l'exploitation en cas de chantier ou de perturbation par manque de capacité résiduelle. Le fait de réaliser des infrastructures au plus juste par mesure d'économie, par exemple des tronçons à simple voie au lieu de double voie, conditionne drastiquement la circulation des trains et les possibilités de croisements. Le tunnel de base du Lötschberg en fait les frais depuis son inauguration en 2007. A double voie sur seulement un tiers de sa longueur, son utilisation reste très faible. L'étape d'aménagement prévoyait à l'origine de le doubler sur les deux tiers, déplaçant le problème de 15 kilomètres. L'annonce d'aujourd'hui permet de disposer d'un axe du Lötschberg-Simplon entièrement à double voie entre Bâle et Domodossola (I).

Sur l'Arc lémanique, les projets d'extensions entre Morges et Allaman ainsi qu'en gare de Genève souffraient de la même tendance à la réalisation minimaliste sans vision sur la capacité et la redondance du système, notamment en cas de perturbation et de travaux. Les adaptations annoncées aujourd'hui vont dans la bonne direction et laissent entrevoir la réalisation d'ici un horizon 2050 d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève.

Enfin, la CTSO se réjouit des clarifications données pour l'axe Lausanne–Fribourg–Berne après l'abandon de la technologie de compensation de roulis par les CFF en juillet 2022 et les augmentations importantes de durées de parcours qui en résultent par rapport aux objectifs initiaux. La CTSO salue la volonté formalisée du Conseil fédéral de maintenir l'objectif de réduire les temps de parcours, en rappelant que seuls des aménagements infrastructurels permettront de réaliser cette amélioration indispensable au bon fonctionnement de la ligne du Plateau dans sa partie occidentale, avec un premier tronçon à lancer en 2026 et à mettre en fonction d'ici la fin des années 2030.

Renseignements complémentaires :
Yannick Parvex, Secrétaire général CTSO, (079 749 37 90)