



Elus et citoyens exigent des trains plus rapides

Des voix s'élèvent pour réclamer une sérieuse amélioration du tronçon ferroviaire Berne-Lausanne

«Fribourg ne doit plus être le maillon faible du principal axe ferroviaire du pays!» C'est le titre d'une interpellation déposée à Berne par le conseiller national Dominique de Buman (PDC/FR). Signée par tous les parlementaires fribourgeois sous la Coupole, elle vient appuyer une pétition forte de 1147 signatures, transmise le 8 mars à la Chancellerie fédérale. Là aussi, il s'agit de réclamer «des liaisons ferroviaires de qualité» entre Lausanne et Berne.

Que dénoncent ces citoyens et ces politiciens? Une infrastructure moins performante qu'entre Lausanne et Genève et entre Berne et Zurich. «Le tronçon fribourgeois n'a bénéficié que d'améliorations ponctuelles ces dernières années, déplore Dominique de Buman. Les investissements prévus dans le programme Rail 2000 ont surtout profité à la Suisse alémanique.» A l'origine de la pétition, Savio Michellod pointe un endroit proche de Fribourg où les voies ferrées marquent «un rayon de

courbe bien trop important», obligeant les trains à ralentir fortement. «Cela n'a jamais été corrigé», regrette ce pendulaire fribourgeois, coprésident de la section cantonale de l'Association Transport et Environnement.

Il en résulte une vitesse moyenne jugée trop faible. «Elle n'est que de 85 à 90 km/h entre Lausanne et Berne, alors qu'elle dépasse 115 km/h entre Berne et Zurich», calcule Savio Michellod. Les convois les plus rapides mettent ainsi 1 h 06 pour effectuer le trajet entre les bords du Léman et la capitale. «Il faudrait pouvoir ramener ce temps de parcours à moins d'une heure pour optimiser les correspondances», estime le Fribourgeois, qui craint que les mesures envisagées à ce jour ne suffisent pas à atteindre cet objectif.

L'Office fédéral des transports (OFT) étudie le renforcement des rails, afin de permettre la mise en circulation de rames flambant neuves. Lesquelles seront plus rapides dans les courbes grâce à un système de compensation du roulis. «A l'horizon 2025, cela devrait permettre de gagner 6 minutes

entre Lausanne et Berne», indique Donatella Del Vecchio, porte-parole des CFF. Son homologue de l'OFT, Gregor Saladin, ajoute que «deux nouvelles voies d'évitement pour le fret doivent être construites près de Romont, dans le but de fluidifier le trafic et de garantir la stabilité de l'horaire». A plus long terme, l'OFT examine diverses options visant une réduction supplémentaire du temps de trajet, «y compris des adaptations de tracé dans le canton de Fribourg».

Les coûts de tels projets se chiffrent en centaines de millions de francs. Tout cela pour une poignée de minutes... Le jeu en vaut-il la chandelle? Dominique de Buman et Savio Michellod affirment que oui. «La ligne Genève-Saint-Gall est la colonne vertébrale du trafic ferroviaire suisse, insiste le conseiller national. Ces minutes gagnées permettront d'y faire circuler davantage de trains, ce qui profitera aussi au trafic régional. Il ne s'agit pas d'un caprice de gosse, mais d'une vision d'avenir! Le transfert de la route au rail ne fait que commencer, donc les besoins de capacité de transport vont augmenter.» **Patrick Monay**

KEYSTONE