

Communiqué de presse

RAIL 2030 : OUESTRAIL dénonce des lacunes

Delémont, le 23 mars 2010. L'association OUESTRAIL partage la volonté de la Confédération de poursuivre le développement du réseau ferroviaire. Ce dernier, en tant qu'épine dorsale du système de transports publics, doit s'adapter à une demande partout en forte croissance. Le président d'OUESTRAIL et Conseiller aux Etats Claude Hêche estime toutefois que deux lacunes majeures entachent l'ambitieux projet RAIL 2030: un manque de vision pour son financement et deux absences qui pénalisent la Suisse occidentale: l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg et l'amélioration de l'offre sur la liaison Bienne - Bâle via Delémont.

Pour OUESTRAIL, association de défense des intérêts ferroviaires de Suisse occidentale, le projet RAIL 2030 tel que présenté par la Confédération et les CFF va dans la bonne direction. Plusieurs projets importants pour la Suisse occidentale figurent dans le paquet présenté. Il s'agit notamment des mesures suivantes :

- développement de l'offre sur la liaison Genève – Lausanne
- aménagements sur la ligne Lausanne - Brigue
- réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne
- tunnel de Gléresse
- aménagements dans les gares de Genève, Lausanne et Berne

Par contre, OUESTRAIL déplore l'absence dans ce paquet de deux mesures pourtant prévue de longue date. Il s'agit de l'achèvement du tunnel du Lötschberg et de l'amélioration de la ligne entre Bienne et Bâle via Delémont.

Ouvert au trafic en décembre 2007, le tunnel ferroviaire de base du Lötschberg est déjà pratiquement saturé. Comment cela se fait-il ? Par souci d'économies, un tiers seulement des 35 kilomètres de la longueur totale du tunnel a été aménagé à double voie. Devant le succès de cette ligne, l'aménagement complet à deux voies est une évidence qui s'impose. Il faut donc au minimum terminer les 15 kilomètres déjà creusés mais non équipés entre Ferden et Mitholz. Le coût des travaux est estimé à 800 millions de francs.

Quant à la liaison Bienne – Bâle via Delémont, qui dessert donc une capitale cantonale, ses caractéristiques actuelles ne permettent pas l'introduction de l'horaire à la demi-heure, privant toute une région de l'atout que constitue une bonne desserte ferroviaire. Les aménagements nécessaires sont estimés à une centaine de millions de francs.

Pour ce qui concerne le financement, la Confédération cache bien son jeu et se contente d'énumérer différentes possibilités connues depuis une année au moins. OUESTRAIL s'oppose au financement de RAIL 2030 en détournant de l'argent déjà affecté aux transports publics ou par des transferts de charge au détriment des finances cantonales. Comme le veut la décision prise par le Parlement en 2009, RAIL 2030 doit être financé par de nouvelles ressources.

Renseignements complémentaires :

Claude **Hêche**, Président OUESTRAIL, Conseiller aux Etats, 079 457 32 89

Jean-Claude **Hennet**, secrétaire général OUESTRAIL, 032 423 39 15 et 079 250 86 64