

Abonnez-vous

Faites un don

Soutenez Le Courrier

rubriques
identifiez-vous

dossiers

perspectives

culture libre

édition du jour

recherches

Accueil » Suisse » exergue

Un débat sur la vitesse qui risque de faire des dupes

Paru le Mercredi 21 Avril 2010

PIERRE KOLB



INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES - Priorité à la vitesse dans le rail suisse! Un livre-manifeste1 sort ces jours, qui bouleverse les projets ferroviaires.

Il s'agirait de construire deux grands axes à grande vitesse, le premier de Genève à St-Gall, puis un axe transalpin de Bâle à l'Italie. L'auteur principal d'un manifeste Daniel Mange, ancien professeur de l'EPFL, a travaillé en guidant un groupe de travail de la CITRAP. Cette association groupe des passionnés des transports publics. Le livre, de 150 pages au format poche, est un élément des opérations «forum de décideurs» de L'Hebdo. Sept cents exemplaires seront offerts par la CITRAP aux participants du forum de cette année. Les conditions sont remplies pour ouvrir un débat. Et ce livre, fruit d'un travail de documentation unique, justifie la qualification d'ouvrage de référence servie par Jean-Claude Hennet, secrétaire général de l'association Oustrail. Ce bouquin contient des rappels historiques, limités certes à l'aventure très courte des chemins fers, mais passionnants, ainsi qu'un tour d'horizon partiel, mais scrupuleux, des projets actuels de développement du rail. Exemple, pour l'histoire, les études du bureau romand Bonard et Gardel sur une jonction à grande vitesse de la Suisse au TGV Paris-Lyon. Elles sont à l'origine de la rénovation de la «ligne des Carpates» grâce à laquelle Genève sera bientôt à trois heures et quelque de Paris. Exemple, pour l'actualité, le projet neuchâtelois Transrun. Il pourrait être raccordé au TGV en construction «Rhin-Rhône», qui longe la Suisse de Mulhouse vers le Sud, un peu comme l'autoroute A 36.

Il y a tant d'intérêts suisses dans ce Rhin-Rhône frontalier que d'aucuns sont tentés de le considérer comme notre ligne à Grande Vitesse. Mais ça, les auteurs du livre ne l'accepteront pas, tellement ils tiennent à ce que l'on construise, sur notre espace surhabité, une à deux lignes Grande Vitesse «vraiment suisses». C'est là que les choses se gâtent. Leur plaidoyer pour la vitesse les conduit à imaginer une planification ferroviaire qui, rectifiant les projets en cours, aboutirait à construire de Genève à Saint-Gall une ligne rapide en grande partie nouvelle. On la combinerait ensuite avec un axe nord-sud de Bâle au Lötschberg. Pour ceux qui l'auront reconnu, les auteurs ne font pas mystère de leur volonté de réactualiser, au demeurant avec brio, le projet fédéral NTF (Nouvelles Transversales ferroviaires) de la fin des années 1970. A l'époque, mue par un complexe compréhensible face aux succès du TGV, l'officialité fédérale avait proposé de telles lignes à grande vitesse. Mais il est vite apparu que cette réforme du rail hypercentralisée ne passerait pas la rampe. Elle impliquait un abandon partiel du reste du réseau. L'échec a été utile, puisqu'il a débouché sur le programme Rail 2000, cette dynamisation de l'ensemble du réseau ferroviaire, avec de la grande vitesse à doses homéopathiques: pensez à Mattsetten-Rothrist et à Vauderens-Villars-sur-Glâne. Dans le deuxième cas, on n'a toujours pas abordé le tronçon de Sviriez à Villars-sur-Glâne, et même tenté, en haut lieu, de le rayer du programme, mais sans succès.

Une semblable radiation découlerait des vues de l'équipe Mange, qui souscrit au projet du municipal lausannois Olivier Français d'un TGV à travers la Broye. Nul doute que Fribourg ne se satisfera pas d'y être raccordé par l'hypothétique bretelle à hauteur de Payerne, évoquée dans ce projet. Un exemple parmi d'autres des résistances prévisibles.

Plus problématique encore, le coût de ce grand axe. Le livre ne se risque pas à une estimation, et hier Daniel Mange soulignait les limites de calculs non professionnels inspirés d'investissements effectués ailleurs. Qui sait, 7 milliards pour Lausanne-Genève, 25 milliards pour le tout? Les milliards risquent de valser avec des perspectives de rentabilité très aléatoires. Aujourd'hui, entre Genève et St-Gall, les trains se remplissent et se vident à chaque étape, les bassins de population restent modestes. D'où un gros problème pour des formules longue distance. Où est le marché de ce TGV?

Autre question très épineuse. La carte ferroviaire dessinée néglige la ligne du Simplon, quand bien même la plaine du Rhône ouvre d'intéressantes perspectives à la grande vitesse. Les efforts constants des cantons romands pour développer cet axe est-ouest de Genève à Brigue ne sont pas pris en compte. C'est décevant, parce qu'en politique des transports il faut accepter de mener de lents combats. Lâcher celui du Simplon, c'est aggraver la menace de bascule des investissements en faveur du Triangle d'or alémanique.

Note : 1 Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse, Presses polytechniques et universitaires romandes.

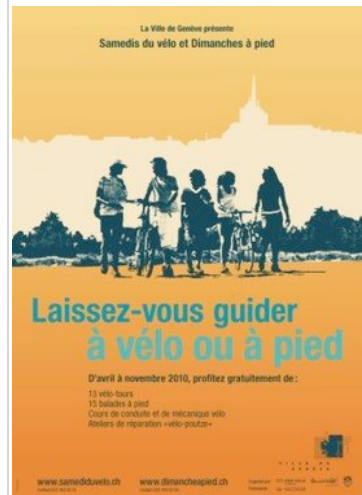
Commentaires

Un débat sur la vitesse qui risque de faire des dupes | S'identifier ou créer un nouveau compte | 0 Commentaires

Votre boîte à outils



Publicité



Affichage Par discussions Ordre Le plus ancien d'abord

Rafraîchir

Les commentaires appartiennent à leur auteur.
Ils ne représentent pas forcément les opinions du *Courrier*.

LE COURRIER

» Présentation
» L'équipe
» Historique

» Charte
» Statuts NAC
» Membres

» Ass. lecteurs
» Architrave
» L'agenda

» Contacts
» Partenaires
» Tarifs annonces

LE COURRIER

» Abonnez-vous!
» Le coin des abonnés
» Nouvelles du Courrier



Valid XHTML | Valid CSS | Copyright © NAC | Base Design by SmallPark | Build by Olivier Evalet | Fully GPL software