

L'Hebdo

CFF et grande vitesse, la Suisse se réveille

Par Michel Guillaume – Mis en ligne le 19.05.2010

Débat contradictoire entre Daniel Mange et Vincent Ducrot

Les CFF doivent-ils croire à la grande vitesse? Le professeur Daniel Mange et le responsable Grandes lignes aux CFF Vincent Ducrot en débattent.

Une bombe dans le petit monde ferroviaire helvétique. Dans une interview à *Sonntag*, il y a dix jours, le président du conseil d'administration des CFF Ulrich Gygi s'est mis à esquisser une ligne directe Berne-Zurich avalée en 28 minutes. La proposition tombe à pic. Professeur honoraire de l'EPFL, Daniel Mange et son groupe de travail de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap-VD) viennent de publier un plaidoyer pour la grande vitesse ferroviaire dans le cadre d'une vision «Rail 2050».

Jusqu'ici pourtant, la Suisse n'a pas cru à la haute vitesse. Elle a vite enterré le projet de Nouvelles transversales ferroviaires dans les années 70 avant d'ignorer Swissmetro dans les années 90. Pourquoi ce désintérêt alors que les pays voisins ne jurent que par les lignes ultrarapides? L'Hebdo a organisé un débat contradictoire entre Daniel Mange et le responsable des Grandes lignes aux CFF Vincent Ducrot.

Ulrich Gygi a relancé l'idée d'une ligne directe Berne-Zurich, alors que le directeur général des CFF Andreas Meyer ne croit pas à la haute vitesse. Qui faut-il croire aux CFF?

Vincent Ducrot (V.D.) Les deux. Si vous étudiez l'histoire des CFF, vous vous apercevez qu'il y a toujours une génération qui investit dans les lignes, suivie d'une autre qui adapte les gares en conséquence. Aujourd'hui, Andreas Meyer s'engage dans le projet Rail 2030, qui porte un gros accent sur la transformation des gares de Genève et de Lausanne notamment. Ulrich Gygi, pour sa part, a développé une vision à plus long terme en imaginant un tronçon permettant la grande vitesse à 300 km/h. C'est cohérent.

Daniel Mange (D.M.) Pour moi, c'est un coup de théâtre que cette vision avancée par Ulrich Gygi. Jusqu'à présent, les CFF, de même que l'Office fédéral des transports d'ailleurs, ont toujours prétendu que la grande vitesse n'est pas faite pour la Suisse. Selon eux, ce pays serait trop petit, de sorte qu'à peine un train a-t-il atteint sa vitesse maximale qu'il doit freiner pour s'arrêter dans sa prochaine gare. Rien n'est plus faux. C'est une vraie légende urbaine que cette affirmation. Avec le matériel moderne, on passe de 0 à 240 km/h en 70 secondes.

Qu'attendez-vous des CFF?

D.M.: Contrairement au projet de Swissmetro, notre projet part du réseau actuel des CFF et peut se réaliser par étapes. Il n'y aura pas de révolution. Nous attendons des CFF une vision d'ensemble, qui manque dans le projet Rail 2030, lequel ne propose que des améliorations ponctuelles du réseau.

Pourquoi la grande vitesse a-t-elle si mauvaise réputation en Suisse?

V.D.: Elle n'a pas si mauvaise réputation que cela. En Suisse, il est tout à fait réaliste de planifier des lignes à 250 km/h, à condition de ne pas oublier que nous avons construit tout notre système sur la philosophie des nœuds reliant toutes les grandes villes.

Mais pourquoi le projet des Nouvelles transversales ferroviaires (Genève-Saint-Gall et Bâle-Chiasso) n'a-t-il eu aucune chance dans les années 70?

V.D.: Parce que la Suisse est fondée sur le principe de la double majorité du peuple et des cantons. Vous êtes donc obligé de présenter une conception apportant quelque chose aux régions les plus peuplées, mais aussi à chaque canton. Il subsiste un très fort régionalisme en Suisse.

D.M.: Je comprends tout à fait les soucis des cantons dits périphériques, qui avaient été laissés pour compte jusque dans les années 70. Mais la situation s'est beaucoup améliorée pour eux entre-temps. Les Grisons ont reçu le tunnel de la Vereina, le Valais celui de la Furka. Surtout, les deux tunnels alpins du Gothard et du Lötschberg relient la plaine aux cantons excentrés du Valais et du Tessin. C'est dire qu'un effort extraordinaire a été consenti pour eux, sans commune mesure avec les investissements débloqués pour le Plateau suisse.

Craignez-vous que la Suisse soit absente du réseau européen des lignes à grande vitesse?

D.M.: C'est bien le risque. Dans Rail 2030, il n'y a pas un mot sur les connexions internationales. Notre projet de grande vitesse suisse offre une chance de se raccorder à l'étranger. Il faut toujours garder la carte de l'Europe sous les yeux et penser à long terme. Nous construisons pour les 150 prochaines années. Il y aura en gare de Lausanne des voies à grande vitesse sur lesquelles certains trains ne s'arrêteront pas! Certaines compagnies aériennes auront lâché des vols courts pour leur préférer le train à grande vitesse, sans arrêt entre les deux aéroports de Genève et Zurich-Kloten.

V.D.: La Suisse ne sera pas absente du réseau européen. Grâce au tunnel du Gothard, nous aurons une ligne toute neuve reliant Zurich à Milan en 2 h 40. La question est de savoir si nous voulons faire de la grande vitesse sur toute la longueur de ces grandes lignes. Personnellement, je n'y crois pas, car nous manquerons de moyens. Et la demande est finalement assez restreinte.

La Suisse est-elle trop petite pour la grande vitesse?

V.D.: Je ne le pense pas. Les grandes lignes ont été construites pour circuler à 200 km/h, avec possibilité d'atteindre 250 km/h le jour où cela sera nécessaire. Mais je reconnais qu'il y a eu certaines incohérences dans le réseau. Dans le tunnel du Lötschberg, nous ne pouvons pas toujours rouler à 250 km/h, par exemple en raison d'aiguillages lors du passage de la double à la simple voie. Les pays voisins sont plus conséquents et n'économisent pas au détriment de la vitesse.

D.M.: En fait, on dit que le pays est trop petit pour la grande vitesse, alors que le réseau suisse comprend déjà trois tronçons à grande vitesse: Mattstetten-Rothrist, sur la ligne Berne-Zurich, et les deux tunnels alpins, où on circule(ra) à 250 km/h. Nous n'inventons donc rien quand nous parlons de grande vitesse!

Paradoxalement, deux de ces tronçons se situent sur les axes nord-sud, là où les voyageurs ont le moins besoin de la grande vitesse!

V.D.: Mais nous aurons aussi besoin de la grande vitesse pour le trafic de marchandises. Si nous avons une trop grande différence de vitesse entre ce trafic et celui des voyageurs, nous créons immédiatement un problème de capacité. Nous les Suisses sommes les champions de ce système combiné, alors que les Japonais, qui sont les champions de la grande vitesse, ont complètement éliminé le fret sur leurs lignes à haute vitesse. Mais en Europe, pour rentabiliser le réseau, il faut l'addition de ces deux trafics.

On a l'impression que les CFF ne veulent pas foncer dans la grande vitesse avant que les voisins assurent les liaisons.

V.D.: C'est vrai que les connexions avec l'étranger sont capitales. En Suisse romande, la grande vitesse n'a de sens entre Lausanne et Genève que si la ligne se prolonge en direction du Sud de la France (vers Marseille et Nice), où la demande est grande.

Etes-vous personnellement favorable à une ligne Genève-Saint-Gall à grande vitesse?

V.D.: Je suis clairement en faveur d'une augmentation de la vitesse à 250 km/h sur l'axe est-ouest. Les deux tronçons prioritaires sont Lausanne-Berne et Rothrist-Zurich.

Combien de milliards de francs faudrait-il investir?

D.M.: Il est encore impossible de donner des chiffres précis. Si l'on se base sur le prix de l'introduction de la grande vitesse entre Leipzig et Nuremberg, on réalise 20 km avec un milliard de francs. En tunnel, il faut compter un milliard pour 10 km. La première décision doit concerner le tronçon Rothrist-Zurich, car il est prévu d'y investir 2,5 milliards dans Rail 2030. C'est d'abord ici qu'il faudra avoir l'audace d'un nouveau tracé.

Et pour Lausanne-Berne, allez-vous choisir une ligne directe à travers la Broye?

V.D.: Le Fribourgeois que je suis a de la peine à écarter la ville de Fribourg pour préférer un nouveau tracé dans la Broye... Il faudra faire des études là-dessus.

D.M.: Soyons francs: il faut jouer sur les deux tableaux. Si la grande vitesse doit aussi concerner Fribourg, il faut aussi construire une nouvelle ligne dans la vallée de la Broye, comme le propose le conseiller national Olivier Français. N'oublions pas que nous allons construire cette ligne pour un horizon de 150 ans!

Comment allez-vous financer la haute vitesse?

D.M.: Ce n'est pas notre tâche que de chiffrer cela. Nous prônons cependant de privilégier le partenariat public-privé (PPP), comme par exemple en France sur le tronçon TGV Tours-Bordeaux. L'Etat s'allie avec des banques et de grands constructeurs. Autre piste possible: une surtaxe pour la grande vitesse. Le client sera certainement d'accord de payer nettement plus cher pour aller de Lausanne à Zurich en une heure.

Nos ancêtres ont fait appel à des capitaux étrangers voici 150 ans pour creuser le Gothard. Pourquoi n'y songe-t-on plus aujourd'hui?

V.D.: Parce que nous avons le Fonds FTP (30,5 milliards de francs jusqu'en 2030 pour les deux tunnels alpins, les raccordements aux lignes à grande vitesse et pour Rail 2000, ndlr). On pourrait imaginer de poursuivre l'alimentation de ce fonds au-delà de 2030. Personnellement, je vois moins le problème dans le financement des projets que dans les coûts d'entretien du réseau qui résultent de l'augmentation des fréquences. Nous avons sous-estimé ces coûts, qui sont aujourd'hui une bombe à retardement.

Vous comptez avec une hausse du trafic voyageurs de 100% d'ici à 2030. N'est-ce pas trop peu ambitieux?

V.D.: Non, je ne le pense pas. En fait, notre plus grand défi consistera à combiner la croissance de la mobilité du trafic international (4000 personnes par jour et par sens entre Genève et Paris, qu'il faudra doubler) et celle du trafic national (passer de 40 000 à 80 000 voyageurs sur l'axe Genève-Lausanne). Il faut éviter de ne répondre qu'aux besoins d'une élite au détriment d'une clientèle plus locale.

Sans la haute vitesse, la Suisse ne risque-t-elle pas de ressembler à un Disneyland ferroviaire?

D.M.: En Suisse, nous tendons toujours à l'économie la plus performante et à des infrastructures irréprochables. Mais certains aimeraient que le chemin de fer continue son petit train-train comme il y a 150 ans. La ligne Lausanne-Genève est dans le même état que voici un siècle et demi, mis à part son électrification et le doublement des voies. Il est inacceptable de priver le rail de son développement alors que la Suisse ferroviaire a été très performante durant près de 100 ans. Les CFF ont raté le virage de la grande vitesse à la fin du siècle dernier. Mais je constate une nouvelle dynamique, comme le prouve la renaissance de l'industrie ferroviaire avec Stadler Rail, qui emploie 2000 personnes en Thurgovie.

V.D.: Ce qui nous manque aujourd'hui, c'est une réelle volonté des politiciens, qui raisonnent à trop court terme.

D.M.: Si Swissmetro a échoué, c'est en partie parce que ce magnifique projet n'était porté qu'en Suisse romande. Dans ce dossier de la grande vitesse, mon collègue de l'EPFZ Ulrich Weidmann et la NZZ ont, tout à fait par hasard, aussi lancé ce débat en Suisse alémanique. C'est la preuve que notre vision est dans l'air du temps.

Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse. De Daniel Mange. Presses polytechniques et universitaires romandes, 152 p.

VINCENT DUCROT

1962 Naissance à Fribourg.

1990 Conseiller d'entreprise chez JMA Information Engineering à Lausanne, Zurich et Paris.

1993 Responsable de l'unité produits-logiciels de l'informatique aux CFF.

1997 Délégué des CFF pour Expo.02.

1999 Responsable Grandes lignes aux CFF.

DANIEL MANGE

1940 Naissance à Lausanne.

1969 Professeur au département d'électricité de l'EPFL.

2005 Secrétaire de la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics.

2010 Publication de *Plan Rail 2050* aux Editions PPUR.