



Le 27 novembre 2050, dans quarante ans, j'aurai atteint ma 110^e année. Grâce aux progrès de la médecine et à l'augmentation régulière de l'espérance de vie, je suis ce jour-là raisonnablement en forme. J'ai bien sûr abandonné mon permis de conduire depuis que je suis centenaire, mais, grâce à l'Abonnement général Europe (l'AGE), je me déplace en toute liberté sur le réseau ferroviaire, de l'Atlantique à l'Oural.

Ce jour-là, je pars donc à 9 h 00 de Lausanne pour Zurich ; à peine monté dans le train, je rencontre un jeune homme de 95 ans dont la forme olympique est due à une pratique sportive intensive : l'ancien conseiller fédéral Olivier François me chante les louanges de son tracé Lausanne-Berne par la vallée de la Broye, dont il fut l'apôtre au début du siècle.

Grâce aux 320 km/h du SuperInterCity empruntant la ligne à grande vitesse Genève-Lausanne-Berne-Zurich^①, j'atteins les rives de la Limmat à 10 h 00. Pendant une heure, je partage un petit espresso macchiato au Buffet de la gare avec un gamin de 66 ans, Philippe Nantermod, que les multiples engagements politiques et le talent d'avocat ont tout naturellement propulsé à la présidence des CFF ; nous faisons le point sur les liaisons ferroviaires Europe-Afrique devenues d'une brûlante actualité depuis le percement tant attendu du tunnel sous le détroit de Gibraltar...

À 11 h 00, je saute dans le SuperInterCity Zurich-Lyon-Madrid en direction de Lausanne ; mais le temps est froid et maussade. Je décide donc de poursuivre en direction de Barcelone, où la chaleur est au rendez-vous. Après un délicieux repas au wagon-restaurant – la restauration ferroviaire a progressé presque autant que la vitesse – je me retrouve à 16 h 20 dans la gare monumentale de Barcelone Sagrera, le plus

grand édifice de la ville. Grâce au talent des ingénieurs, la fameuse Sagrada Família, l'incontournable cathédrale de Gaudi – élevée au rang de basilique il y a 40 ans – ne s'est pas effondrée dans le tunnel ferroviaire. Je peux donc la visiter en toute tranquillité, pour reprendre à 17 h 40 le SuperInterCity en sens inverse, qui me déposera à 22 h 00 à Lausanne.

Grâce au nouveau réseau ferroviaire suisse à grande vitesse, le Röstigraben, le fossé linguistique entre Suisses français et Suisses alémaniques, est définitivement comblé ; avec des trajets d'une heure entre Lausanne et Zurich, Bâle ou Lucerne, et de deux heures pour Lugano^②, les régions les plus reculées du pays sont aisément accessibles.

Avec des trajets de Genève à Barcelone en 4 h 00 et de Lausanne à Londres en 4 h 45, je suis enfin un citoyen de l'Europe !

Du rêve à la réalité

En Suisse, l'année 2010 a mal commencé pour le chemin de fer ; les autorités fédérales dévoilent en mars le contenu de la troisième étape de Rail 2000 : «Rail 2030 désengorge le réseau ferré : plus de trains, plus de places assises, plus d'espace dans les gares». Pas d'allusion à la grande vitesse, et moins encore à notre place dans l'Europe.

Pour moi, Rail 2030 doit viser beaucoup plus loin : désengorger n'est pas un

programme pour demain, mais l'urgence d'aujourd'hui. Sept arguments au moins plaident en faveur de la grande vitesse ferroviaire dans ce pays.

Le premier argument est le plus évident mais, paradoxalement, le moins visible : il existe déjà en Suisse des tronçons à grande vitesse, parcourus à 200 km/h entre Berne et Olten, ou à 250 km/h, dans le nouveau tunnel du Lötschberg.

Le deuxième argument défend notre participation au développement du réseau européen à grande vitesse : la Suisse, au centre de gravité de ce réseau, ne s'y intègre pas encore alors que, dans quelques mois, les liaisons Genève-Barcelone ou Genève-Londres seront offertes avec des temps de parcours comparables à ceux de l'avion.

Le troisième argument concerne l'avenir de la Suisse ; les ambitions de notre pays ont toujours été claires : nous voulons figurer dans le peloton de tête. Une telle position implique des infrastructures irréprochables, dont font partie aujourd'hui les lignes à grande vitesse.

Le quatrième argument a trait au développement durable et à la protection de l'environnement : le transport ferroviaire entraîne une dépense énergétique modeste par passager transporté, et dégage une quantité minimale de gaz à effet de serre (CO₂).

Le cinquième argument répond à une préoccupation sociale.



Daniel Mange
Prof. d'informatique

Pour poursuivre dans la bonne voie, pour rénover des infrastructures vieilles de plus de 150 ans, pour rapprocher tous les citoyens suisses et arrimer la Suisse à l'Europe, construisons les lignes à grande vitesse de demain !

ferré à grande vitesse, les jeunes Radicaux-Libéraux nous posent la question cruciale : voulons-nous un Disneyland réservé aux seuls touristes ou un pays moderne, jouant pleinement son rôle dans le concert des nations ?

Référence bibliographique
Daniel Mange, «Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse», Collection Le Savoir suisse, No 64, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2010.

Des déplacements plus rapides deviennent indispensables pour les nouveaux pendulaires à grande distance, qui cherchent à concilier une vie de famille sédentaire avec une activité éloignée du domicile.

Le sixième argument est d'ordre politique : c'est l'effet réseau. Le matériel roulant à grande vitesse est universel et peut donc irriguer sans transbordement les lignes classiques à partir des axes rapides : l'ensemble du réseau profite donc des améliorations de vitesse des lignes nouvelles.

Le septième argument est technique. La mise en service d'un axe à grande vitesse libère des sillons sur le réseau classique au profit des relations locales et régionales ; loin de menacer le trafic à courte distance, la grande vitesse l'encourage et le libère.

Conclusion

Une longue histoire d'amour lie le peuple suisse à ses chemins de fer ; ceux-ci ont été, dans le passé, à la pointe du progrès : transversale alpine du 19^e siècle, trains à crémaillère à l'assaut des montagnes, électrification totale du réseau, industries ferroviaires mondialement reconnues, horaire cadencé intégral et, plus récemment, percement du plus long tunnel du monde, le Saint-Gothard de base.

Avec leur projet d'une initiative populaire fédérale visant la création d'un réseau

