



SUISSE samedi 27 octobre 2012

Régional contre grande vitesse

Bernard Wuthrich

> Mobilité Ouestrail s'interroge sur l'intérêt des trains très rapides

La vitesse ou la capacité? Voilà l'un des dilemmes à résoudre avec le développement du réseau ferroviaire. Faut-il accélérer les liaisons et mettre Lausanne à 30 minutes de Berne, comme le propose Daniel Mange dans son livre Plan Rail 2050? Ou faut-il plutôt augmenter le nombre de places dans les trains et les fréquences horaires, afin de répondre à l'accroissement de la demande entre Lausanne et Genève, comme le proposent les CFF?

Cette question était au centre du colloque annuel de l'association Ouestrail, vendredi à Yverdon-les-Bains. L'accroissement de la capacité est jugé prioritaire. La construction d'un réseau à grande vitesse, avec des trains à plus de 250 km/h pour relier les grands centres urbains peine à convaincre. D'une part, un tel réseau dévorerait d'importantes portions de territoire. D'autre part, si le raccourcissement des temps de parcours paraît en soi alléchant, il l'est moins lorsqu'on le compare au coût énergétique qu'il entraîne. Les lignes à grande vitesse auraient un autre désavantage: elles contourneraient plusieurs villes de taille moyenne. «La vitesse se ferait au détriment du trafic régional et entraînerait l'abandon de nombreux points de desserte», avertit Philippe Gauderon, directeur de CFF Infrastructure.

Le trafic régional: le mot est lâché. Il est au centre d'une vive polémique depuis que l'OFT a mis en consultation un projet visant à étudier le remplacement des lignes dont les coûts sont couverts à moins de 50% par des bus. Le directeur de l'OFT, Peter Füglistaler, a dû écrire une lettre d'explication aux cantons et aux compagnies exploitant les 175 lignes qui seraient concernées. «Nous nous opposons à cette idée saugrenue», s'est exclamé le président d'Ouestrail, Claude Hêche (PS/JU).

Finalement, et c'est le diagnostic entendu en marge du colloque, l'augmentation des capacités, l'agrandissement des gares, le maintien d'un réseau dense sont les meilleurs moyens de défendre le trafic régional. La grande vitesse, elle, peut attendre.