



DÉBATS jeudi 27 septembre 2012

Flash sur la grande vitesse

Bernard Wuthrich

Lectures

Bahn-Plan 2050.

Mehr Tempo für die Schweiz

Daniel Mange et al. Rüegger Verlag

La grande vitesse franchit la Sarine. C'est assez rare pour le signaler: l'ouvrage collectif publié en 2010 dans la collection Le savoir suisse Plan Rail 2050, piloté par l'ancien professeur de l'EPFL Daniel Mange, sort en version allemande. Ce livre propose de réfléchir à des pistes permettant de construire de nouvelles lignes ferroviaires rapides sur le Plateau. Il s'interroge: est-il utopique d'envisager un temps de parcours de vingt minutes entre Lausanne et Genève, de trente minutes entre Lausanne et Berne et de trente minutes voire moins entre Berne et Zurich? Et il apporte sa réponse: selon Daniel Mange et les 14 coauteurs qui signent cet ouvrage, ce ne serait pas une utopie.

Nouvelle voie ultra-directe

Par rapport à la version publiée en français voici deux ans, les chapitres consacrés au réseau romand sont présentés de manière succincte, alors que l'édition allemande est enrichie de réflexions récentes sur les moyens d'accélérer les déplacements entre Berne et Zurich. Coauteur, avec le journaliste Hans Bosshard, d'une proposition de voie ultra-directe entre les deux villes, Jürg Perrelet, un ancien de l'Office fédéral des transports, développe l'idée d'un axe totalement inédit allant de Roggwil, à l'est de Berne, à Altstetten, à l'entrée de Zurich. Cet axe révolutionnaire contournerait non seulement Aarau et Lenzburg, mais aussi Olten.

Deux autres contributions originales complètent la version allemande de Plan Rail 2050. L'ingénieur Pierre Strittmatter, qui occupait naguère le poste de commande du projet Bodan-Rail 2020, présente les avantages de cette réalisation qui dynamise les transports en Suisse orientale. Et le professeur zurichois Giovanni Danielli, géographe et aménagiste, place les projets suisses dans une perspective européenne. Quant au président du conseil d'administration des CFF, Ulrich Gygi, qui s'est lui aussi exprimé publiquement sur la grande vitesse, il signe la préface.

Il considère que cet ouvrage est un «must» pour les spécialistes des transports, ce d'autant plus que le prix de la vitesse constituera le cœur du prochain colloque de l'association Oustrail, le 26 octobre à Yverdon-les-Bains. Mais Ulrich Gygi voit aussi les limites de ces réflexions: il regrette que le livre ne se préoccupe que marginalement de la question du financement, ce qui constituait déjà la faiblesse de l'édition française.

Cela n'est guère étonnant dans la mesure où la Confédération et les CFF, notamment pour des raisons financières, travaillent sur d'autres scénarios. Les projets ferroviaires qui remplissent les classeurs fédéraux de l'administration et

du parlement représentent des investissements de plus de 10 milliards d'ici à 2030 et de plus de 50 milliards d'ici à 2050. Il est donc nécessaire de procéder par étapes et d'en consolider le financement. Or, le Plan Rail 2050 coûterait bien davantage. Cette réserve ne suffit toutefois pas à refroidir Daniel Mange: «On peut réfléchir à un fonds souverain ou à un fonds national d'investissement financé par les caisses de pension», lâche-t-il.