

LE TEMPS

transports Jeudi 22 avril 2010

Genève à 1 heure 20 de Zurich, le rêve de la grande vitesse

Par Bernard Wuthrich

Un groupe de chercheurs présente un projet ambitieux qui, à des coûts forcément élevés, permettrait de créer des liaisons ferroviaires rapides entre les métropoles du Plateau

Genève-Lausanne en 20 minutes. Lausanne-Berne en 30 minutes. Berne-Zurich en 30 minutes. Un rêve? Une utopie? Sans doute. Mais cette utopie, une équipe de scientifiques romands emmenée par Daniel Mange, ancien professeur à l'EPFL et secrétaire général de la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), a voulu la coucher sur papier*.

Comment réduire de manière aussi spectaculaire les temps de parcours entre les métropoles helvétiques? En généralisant la grande vitesse, répondent les chercheurs. Ils proposent de construire de nouvelles lignes ferroviaires rapides sur le Plateau, sur un axe ouest-est qui compléterait l'axe nord-sud, que l'on est déjà en train d'adapter, en partie du moins, pour la grande vitesse. Le Lötschberg et le Gothard sont en effet prévus pour des trains circulant jusqu'à 250 km/h.

Sur le Plateau, le tronçon rapide de Mattstetten-Rothrist, construit dans le cadre de Rail 2000, permet de foncer à 200 km/h. Il a rapproché Berne de Zurich: les deux villes ne sont séparées que de 56 minutes. Le rêve des auteurs de Plan Rail 2050 est de raboter 25 minutes supplémentaires en réalisant l'intégralité du programme ZEB (acronyme utilisé pour la deuxième étape de Rail 2000 et des NLFA) et de Rail 2030 ainsi que d'autres tronçons rapides.

La même réflexion prévaut pour l'axe Genève-Lausanne-Berne. Entre les deux capitales romandes, les auteurs préconisent, en vrac, le prolongement de l'actuel terminus de Genève-Aéroport, une nouvelle gare à Lausanne (qui pourrait être à Sébeillon), un nouveau passage ferré souterrain à Morges, la réalisation de la liaison rapide par la vallée de la Broye telle que proposée par le municipal lausannois et conseiller national Olivier Français, son raccordement à l'axe Neuchâtel-Berne avec «un barreau sud par Fribourg», détaille Daniel Mange.

L'objectif de ce livre est d'offrir une vision, une ambition qui va plus loin que le projet Rail 2030. Celui-ci repose sur les bases existantes et les décisions prises lors de la décennie écoulée (LT du 31.03.2010). Il veut aussi mettre le doigt sur la nécessité pour la Suisse d'être intégrée dans le réseau européen à grande vitesse. Or, relève l'étude, le risque de marginalisation est réel: sur l'axe ouest-est, le projet de «Magistrale pour l'Europe», censé relier Paris à Budapest, contourne le pays. Et, alors que des rames circulent déjà à plus de 300 km/h ailleurs – des essais ont même été effectués à 574,8 km/h en France –, le réseau helvétique reste inadapté.

Mais, justement, il s'agit d'une vision. La réalité est, elle, différente. A Berne, on préfère avancer à pas plus assurés. Rail 2030 coûtera entre 12 et 21 milliards et les CFF chiffreront à 60 milliards les investissements ferroviaires d'ici à 2050. Or, on ne sait pas où trouver tout cet argent.

Le «Plan Rail 2050» coûterait bien davantage. Daniel Mange l'admet. Pour la grande vitesse, «il faut un milliard

pour construire 20 kilomètres en terrain moyennement difficile et un milliard pour 10 kilomètres en ligne souterraine», estime-t-il. Les sommes nécessaires risquent d'être colossales. A toutes fins utiles, les auteurs ont glissé une annexe en fin d'ouvrage, dans laquelle ils décortiquent les possibilités de financement examinées pour les projets en cours. Leur message est cependant ailleurs: «Rail 2030 est pour nous une déception. Ces projets sont les urgences d'aujourd'hui et non les objectifs de demain», clame Daniel Mange.

*«Plan Rail 2030. Plaidoyer pour la vitesse», par Daniel Mange et alii. Collection Le Savoir Suisse, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2010.

LE TEMPS © 2009 **Le Temps SA**