

# LE TEMPS

---

opinions Mardi 7 septembre 2010

## Le TGV suisse peut attendre

Par Jean-Claude Hennet,

### **Jean-Claude Hennet, secrétaire d'Oustrail, ne juge pas prioritaire de lancer un train à grande vitesse entre Berne et Zurich, comme l'ont récemment proposé des professeurs de l'EPFL**

Dans un petit ouvrage fort bien documenté, un collectif d'auteurs a récemment publié Plan rail 2050 – Plaidoyer pour la vitesse. Parallèlement, le président des CFF, Ulrich Gygi, lance l'idée d'une liaison à grande vitesse entre Berne et Zurich afin de réduire de moitié le temps de parcours actuel: 30 au lieu de 60 minutes. C'est aussi l'idée de quelques spécialistes ferroviaires qui se sont exprimés dans la presse alémanique.

Le débat n'est pas nouveau. Dans les années 1980, le Conseil fédéral proposait la réalisation des nouvelles transversales ferroviaires (NTF), afin de relier à grande vitesse Genève à Saint-Gall et Bâle à Chiasso. Ce projet a été abandonné au profit du concept Rail 2000. Toujours à cette époque, des ingénieurs ont préconisé le recours à «swissmetro», un véhicule à sustentation magnétique se déplaçant à 500 km/h sous terre dans des tubes de petits diamètres avec vide d'air partiel. Ce projet vient d'ailleurs d'être plus ou moins définitivement abandonné. Mais, début 2009, une association lançait l'idée du «Cargo Tube», système consistant à faire circuler des marchandises selon un principe proche de celui de feu swissmetro. Bref, la vitesse fascine, et c'est bien normal. Jacques Chirac lui-même ne disait-il pas: «J'apprécie plus le pain, le pâté, le saucisson que les limitations de vitesse»!

Si la question se limitait à une question d'instinct, elle serait donc déjà tranchée. Et si elle ne l'est pas, c'est donc que ça coince quelque part. Ainsi, avant de vouloir s'offrir la grande vitesse, très chère, il faut vérifier si nous avons de quoi nous payer la «petite vitesse». Or la réponse est «même pas»! Les projets à réaliser au titre de la deuxième étape de Rail 2000 (ZEB), pourtant décidés par le parlement en 2009, ne peuvent démarrer avant 2015 faute de liquidités disponibles. Pour financer la phase 2011-2014 des projets d'agglomération, le Conseil fédéral proposait d'attendre 2015 également pour la même raison. Il manque par ailleurs de l'argent pour rattraper les retards accumulés dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Pour la convention de prestations 2011-2012, qui contribue au financement des entreprises ferroviaires, le Conseil fédéral a également rogné alors que les besoins au contraire augmentent. Et enfin, cerise sur le gâteau, le Conseil fédéral propose de sabrer dans les budgets des transports publics, mettant par exemple en péril 160 lignes certes peu fréquentées mais néanmoins importantes pour les régions concernées. Les reports d'investissement dans les systèmes de sécurité sont même directement incriminés lors d'accidents comme dans le cas de la récente collision sur la ligne de l'Aigle-Sépey-Diablerets (ASD). Dans un tel contexte, vouloir s'offrir la grande vitesse serait un luxe clairement au-dessus de nos moyens.

Car, justement, la grande vitesse, outre que ce n'est pas vraiment indispensable, ça coûte cher, très cher. L'augmentation de son coût n'est pas proportionnelle mais exponentielle. Toute l'infrastructure et les dispositifs de sécurité doivent être adaptés en conséquence. Et si on veut des trains qui roulent à 320 km/h entre Berne et Zurich, il faudra également du matériel roulant adapté. A titre d'exemple, les nouvelles compositions que les CFF viennent de commander à Bombardier devront pouvoir circuler à 200 km/h! Quant à réaliser des lignes entièrement nouvelles, la topographie et l'intense urbanisation de notre pays ne laissent rien augurer de bon!

En matière ferroviaire, le défi actuel consiste à répondre à une demande en forte augmentation dans l'ensemble du pays. La grande vitesse ne répond évidemment pas à ce besoin. Elle aurait même tendance à accentuer le problème tant il est évident que réduire de moitié un temps de parcours incitera davantage de personnes à effectuer le trajet. Or, même sans faire rouler les trains plus vite, la demande est vouée à fortement augmenter au cours de ces prochaines années. La mise en service du M2 lausannois ou celle du tunnel de base du Lötschberg, par exemple, ont bien montré à quel point l'amélioration de l'offre crée un effet d'appel. Il en ira de même avec la mise en service du RER genevois (CEVA) ainsi que d'autres projets en gestation comme par exemple le Transrun neuchâtelois. Et, depuis quelques années, de plus en plus d'entreprises élaborent des plans de mobilité privilégiant notamment l'utilisation des transports publics plutôt que la voiture individuelle. A ce nouveau phénomène également, les entreprises de transports publics doivent apporter une réponse crédible.

Aujourd'hui, la bonne réponse aux attentes de la clientèle peut se résumer comme suit: au minimum la cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau grandes lignes; au minimum la cadence horaire sur le reste du réseau; des correspondances sans attente assurées entre le réseau grandes lignes et le trafic régional; une augmentation de la capacité aux heures de pointe; des gares suffisamment spacieuses pour absorber les flux croissants de passagers et également accessibles aux personnes à mobilité réduite. Pour réaliser cela, des sommes considérables et difficiles à trouver seront encore nécessaires.

Si, après, il reste encore un (gros) reliquat pour financer la grande vitesse, alors pourquoi pas? Ce n'est finalement qu'une question de priorité!

**LE TEMPS © 2009 Le Temps SA**