

LÉMAN - BODAN À VITESSE OPTIMALE

SUR L'AXE FERROVIAIRE OUEST – EST

La grande vitesse seule n'est pas la panacée sur le marché des transports. Ici ou là en Europe, on l'a oublié. Pour le réseau suisse, il y a des leçons à tirer.

L'axe ferroviaire essentiel du pays desservant le Plateau d'ouest en est, où se concentrent les trois quarts de la population, présente trois caractéristiques contradictoires sur le plan de la grande vitesse ferroviaire.

1) Les six à sept villes-agglomérations, y compris Bâle bien sûr, alimentant le marché (la concurrence aérienne low-cost exclut tout apport de transit international) sont proches les unes des autres, ce qui rend la grande vitesse, au-delà de 200 km/h, très coûteuse du fait de la fréquence des arrêts.

2) L'infrastructure existante sera, bien au-delà de 2050, la composante « très majoritaire » de cet axe ; le trafic marchandises, sauf sur certains tronçons, continuera donc d'y côtoyer le trafic voyageurs, d'où un « cumul des contraintes d'infrastructures » en cas de grande vitesse, d'une part et d'autre part, en matière de « limitation des capacités » (plus la différence de vitesse est grande entre les deux trafics, plus la capacité de la ligne diminue).

3) L'horaire cadencé généralisé à tous les transports publics du pays offre des avantages considérables reconnus et appréciés pour l'ensemble de la collectivité : l'amélioration forcément ponctuelle des vitesses doit, « dans tous les cas, aussi améliorer les correspondances de l'horaire cadencé ». D'où la pertinence parfaite du principe « non pas aussi vite que possible, mais aussi vite que nécessaire ».

FAIF ET « RAIL 2000 PLUS »

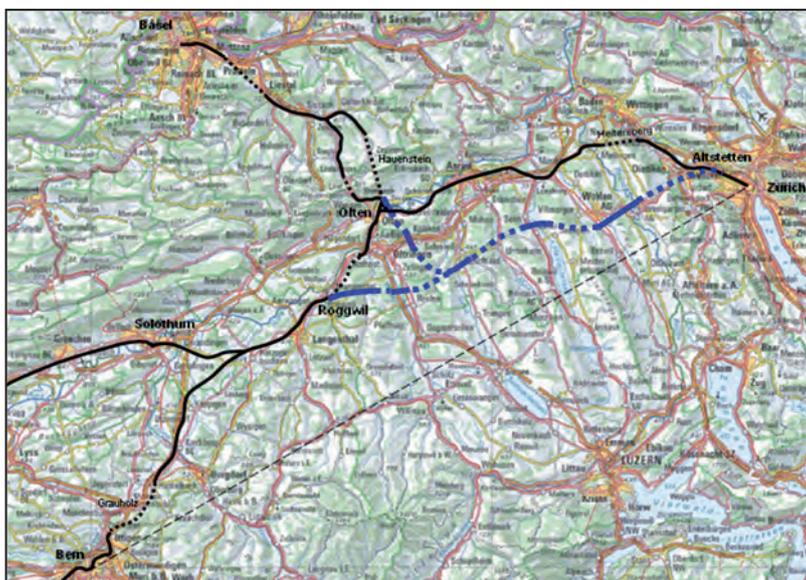
Le concept FAIF (financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire), accepté par le peuple en février 2014, donne deux priorités :

- Consolider/adapter à long terme l'état de l'infrastructure du réseau à la densité et aux contraintes des circulations.
- Améliorer les capacités sur les tronçons saturés.

Sur l'axe du Plateau, c'est le cas de deux tronçons stratégiques : Genève – Renens (évoqué par ailleurs dans ce numéro) et Olten – Zurich (– Winterthur). Pour ce tronçon, la planification actuelle prévoit la transformation progressive des tracés existants en deux doubles voies aptes à 250 km/h, avec sauts-de-mouton correspondants, voies également ouvertes au trafic marchandises. L'ampleur des travaux dans cette région très peuplée serait considérable, du même ordre de grandeur que les transversales alpines (de 12,9 à 15,7 milliards), mais avec le facteur très pénalisant de l'important trafic existant et qui va encore augmenter durant la bonne quinzaine d'années de la durée des travaux... Et après, le gain de temps serait de l'ordre de quinze minutes, mais avec l'obligation d'acquiescer un nouveau matériel roulant intercity apte à 250 km/h.

Une autre idée intitulée « Rail 2000 plus » fait son chemin (voir sur le site citrap-vaud.ch : Groupes de travail -> Plan Rail 2050 -> Rail 2000 plus) : prolonger la ligne nouvelle Mattstetten – Rothrist, ouverte en 2004, dès Roggwil jusqu'à Zurich-Altstetten. Le tracé serait réservé exclusivement au trafic intercity venant de Berne/Bienne et de Bâle, grâce à un raccordement de onze kilomètres dès la sortie du tunnel du Hauenstein, et destiné à Zurich et au-delà, sans gare intermédiaire. L'investissement est estimé à 5,5 milliards de francs environ pour un tracé aux deux tiers en tunnels (le tronçon Mattstetten – Rothrist a coûté 2,4 milliards). La nouvelle ligne étant plus courte de onze kilomètres que le tracé actuel, le gain de quinze minutes peut aussi être atteint, mais « avec le matériel roulant actuel ou déjà commandé » (Bombardier) limité à 200 km/h. Avec les gains de temps prévus entre Berne et Lausanne et à l'est de Zurich (ligne diamétrale, etc.), un gain total d'une demi-heure entre Genève et Saint-Gall est possible, d'où une meilleure rentabilité dans la rotation des rames. Et surtout, sur le plan de l'horaire cadencé, toutes les liaisons en correspondance avec la colonne vertébrale Genève – Saint-Gall seraient améliorées en conséquence. Une avancée significative du rail, avec des retombées positives concrètes pour une majorité des clients-contribuables. Espérons !

Michel Béguelin



En bleu, la ligne nouvelle proposée entre Roggwil et Zurich - Altstetten (« Rail 2000 plus »)