



Twindexx, future rame des CFF. (sp)

Transports romands

Bulletin d'information sur les transports publics de Suisse romande et de France voisine

Plaidoyer pour la grande vitesse sur le réseau suisse

EDITORIAL

Le grand défi

Longtemps, la grande vitesse a été une notion taboue en Suisse. Avec des arguments non dénués de bon sens: topographie tourmentée, habitat dense, villes trop proches. Car pour se déployer avec efficacité, la grande vitesse a besoin de vastes espaces.

Or le dossier «Plan Rail 2050» illustre le contraire. Non que le professeur émérite Daniel Mange propose un réseau à grande vitesse à créer «ex nihilo» et irriguant tout le territoire helvétique.

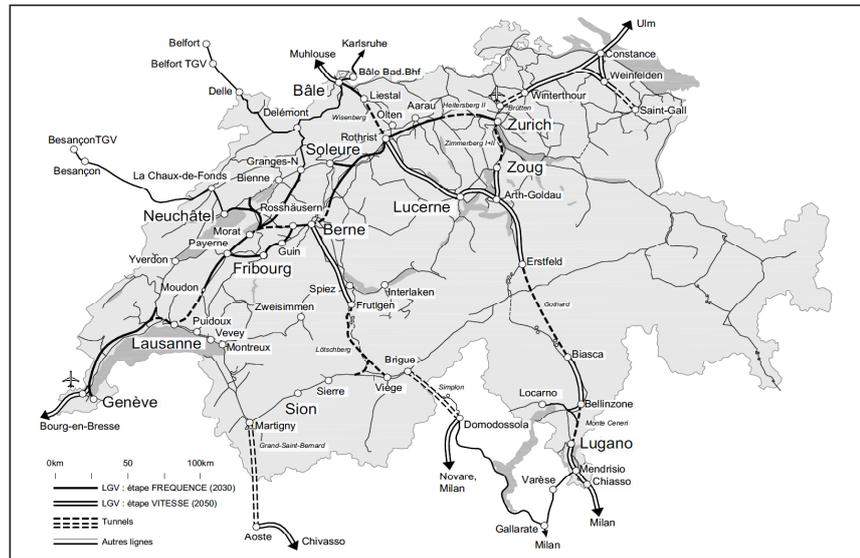
Plus subtil, il suggère une trame de base englobant les lignes nouvelles à 200 km/h (Mattstetten – Rothrist et Lötschberg de base); celles en cours de réalisation (futur Gothard) ou en projet (quadruplement intégral d'Olten à Zurich en partie par souterrain). Assurément, il sera moins aisé d'intégrer le pays romand dans ce réseau à grande vitesse, mais il n'est pas interdit de concevoir des lignes performantes pour se raccorder à la Suisse alémanique et à la France voisine.

Ce propos résonne d'un son neuf, loin des discours fédéraux qui n'échafaudent que des plans comptables. Car c'est dès maintenant qu'il faut dessiner le réseau de l'an 2050, ce qui permettra de faire les bons choix au fur et à mesure que les projets prendront forme. Et ne pas rater les grands rendez-vous.

Blaise Nussbaum

SOMMAIRE

Lausanne: atouts du futur m3	3
Morges - Lausanne: projets	4
Genève - Paris en trois heures	5
SNCF: craintes de l'ouverture	6
Matériels innovants	7 et 9
Simulateurs de conduite	10
Energie: défis de demain	12 et 14
Voies sous haute surveillance	13
Bus hybrides	16-17
Axes forts à Lausanne	18-19
Léman: fleurons d'une flotte	20



Projet de réseau ferroviaire à grande vitesse en Suisse à l'horizon 2050.

(carte sp)

Les projets et les réalisations de nouvelles infrastructures ferroviaires se multiplient dans le monde. Toutefois, c'est la «très grande vitesse» qui succède aujourd'hui à la «grande vitesse»: les trains futuristes de Bombardier (Zefiro), des Chemins de fer chinois (CRH 380A) et de Talgo (Avril), sont tous conçus pour rouler à 380 km/h. Le chemin de fer se réaffirme comme le mode de transport de l'avenir et le train à grande vitesse devient son fer de lance.

Pourtant, en Suisse, l'année 2010 avait mal commencé pour le chemin de fer. Les autorités fédérales ont dévoilé en mars le contenu de la troisième étape de Rail 2000: «Rail 2030 désengorge le réseau ferré: davantage de trains, davantage de places assises, davantage d'espace dans les gares». Mais pas d'allusion à la grande vitesse et moins encore à la place de la

Suisse dans l'Europe ferroviaire. Or Rail 2030 doit viser beaucoup plus loin: désengorger n'est pas un programme pour demain, mais l'urgence d'aujourd'hui.

LIVRE BLANC

Le livre blanc «Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse» (lire page 2) souhaite être une contribution à ce débat et propose une véritable vision pour le long terme. Et quand Ulrich Gygi, président du conseil d'administration des CFF, déclare au journal «Sonntag», dans son édition du 8 mai 2010, qu'il souhaite un train à grande vitesse reliant Zurich à Bern en 27 minutes, on constate que la tête des chemins de fer fédéraux pose les mêmes questions que la Communauté d'intérêts des transports publics (citrapvaud).

Sept arguments au moins plaident en faveur de la grande vitesse fer-

roviaire en Suisse. Au lendemain du percement du tunnel du Saint-Gothard, le plus long souterrain du monde, la Suisse avait déjà fait le choix de la grande vitesse. Le premier argument est donc le plus évident, mais paradoxalement, le moins visible. Il existe déjà en Suisse des tronçons à grande vitesse, parcourus à 200 km/h entre Mattstetten et Rothrist, sur la ligne Berne-Olten, ou à 250 km/h, dans le nouveau tunnel du Lötschberg. La future galerie de base du Gothard, longue de 57 kilomètres et ouverte à l'exploitation en 2017 au plus tard (éventuellement en 2016), est également conçue pour une vitesse de 250 km/h, comme le sera, à terme, la totalité de la ligne du Gothard, de Zurich à Chiasso.

Suite page 2 Daniel Mange

Argumentaire pour la grande vitesse

Suite de la première page

Le deuxième argument défend la participation helvétique à part entière au développement du réseau européen à grande vitesse: la Suisse, au centre de gravité de ce réseau, ne s'y intègre pas encore, alors que, dans quelques années, des liaisons comme Zurich-Genève-Lyon-Barcelone, Berne-Lausanne-Genève-Paris-Londres ou Francfort-Bâle-Gothard-Milan pourront être offertes avec des temps de parcours comparables à ceux de l'avion.

Le troisième argument concerne l'avenir de la Suisse. Ses ambitions économiques, financières et scientifiques ont toujours été claires: il s'agit de figurer dans le peloton de tête. Une telle position implique des infrastructures irréprochables, dont font partie aujourd'hui les lignes à grande vitesse.

Le quatrième argument a trait au développement durable et à la protection de l'environnement. Le transport ferroviaire entraîne une dépense énergétique modeste par passager transporté et dégage une quantité minimale de gaz à effet de serre (CO₂). Avec la grande vitesse sur rail, le chemin de fer peut remplacer l'avion sur des distances de 1000 kilomètres ou plus, avec un bilan écologique beaucoup plus favorable.

Le cinquième argument répond à une préoccupation sociale. Des déplacements plus rapides deviennent indispensables pour les nouveaux pendulaires à grande distance, qui cherchent à concilier une vie de famille sédentaire avec une activité éloignée du domicile: c'est le phénomène du nomadisme professionnel.

Le sixième argument est d'ordre politique: c'est l'effet de réseau. Le matériel roulant à grande vitesse est universel et peut donc irriguer sans transbordement les lignes classiques à partir d'axes rapides. L'ensemble du réseau profite donc des améliorations de vitesse des lignes nouvelles, comme le montre déjà le tronçon Mattstetten-Rothrist qui accélère les trains du Pied du Jura l'empruntant à partir de Soleure.

INTERDEPENDANCE

Le septième argument est technique. La construction et la mise en service d'un axe à grande vitesse libèrent des sillons sur le réseau classique au profit des relations locales, régionales ou interrégionales; loin de menacer le trafic à courte distance, la grande vitesse l'encourage et le libère.

D.M.

Epouvantails brandis: rétablir la vérité

Les opposants à la grande vitesse ferroviaire brandissent trois épouvantails: le coût, le démantèlement du réseau actuel et l'inflation de l'offre en transport. Il est temps de rétablir la vérité.

«La grande vitesse est chère, très chère; elle est un luxe clairement au-dessus de nos moyens». Malheureusement la «petite vitesse» est, elle aussi, extraordinairement coûteuse. L'un des tronçons au cœur de l'actuel projet ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, soit en français le développement futur de l'infrastructure ferroviaire) et du projet Rail 2030, la ligne Olten-Aarau-Lenzbourg-Zurich, doit être doublée (mise à quatre voies) pour faire face aux trafics actuels et futurs. Les aménagements prévus, soit les transformations de la gare d'Olten et la construction des trois tunnels de l'Eppeberg (5 km), du Chestenberg (10 km) et du Heitersberg II (5 km), s'élèvent à 2,5 milliards de francs, soit une fois et demi le coût de la ligne Mattstetten-Rothrist (1,7 milliard). La conclusion est claire: une ligne nouvelle à grande vitesse Rothrist-

Zurich, selon les vœux du président Ulrich Gygi, ne coûte pas beaucoup plus cher que la mise à niveau de la ligne actuelle, garantit la capacité cherchée et offre un gain de temps permettant le trajet Berne-Zurich en une demi-heure. Qui est perdant?

COMPATIBLE

«Le maillage du réseau suisse (l'irrigation de l'ensemble du pays), le cadencement de l'horaire et la qualité des correspondances sont bien plus importants que la grande vitesse». La grande vitesse ferroviaire en Suisse, comme on peut le vérifier quotidiennement sur les tronçons existants de Mattstetten à Rothrist et du tunnel de base du Löttschberg, est totalement intégrée dans le réseau actuel. Les nouveaux tronçons complètent le réseau historique et offrent un nouveau service – des parcours rapides – sans toucher aux fleurons de Rail 2000, l'horaire cadencé et la qualité des correspondances.

«La grande vitesse ne répond pas à une demande en forte augmentation dans tout le pays; elle péjore même la situation en incitant davantage de voyageurs à prendre le train». Si

l'on défend le développement de la grande vitesse, c'est précisément pour voir déferler de nouveaux voyageurs qui auront abandonné la voiture ou l'avion au profit d'un mode de transport rapide, confortable et respectueux de l'environnement. Le transfert modal de l'air ou de la route vers le rail reste un objectif écologique majeur.

Il y a 150 ans, les habitants d'Orbe, effrayés par la fumée des nouveaux monstres à vapeur, ont refusé le chemin de fer et se sont coupés de la ligne principale reliant Lausanne à Yverdon-les-Bains. La grande vitesse ferroviaire n'est pas un monstre à éviter, mais le moyen idéal pour rapprocher tous les citoyens helvétiques (Lausanne-Zurich en une heure) et pour amarrer la Suisse à l'Europe (Genève-Barcelone en quatre heures). La construction d'un réseau à grande vitesse est un projet ambitieux, réaliste et enthousiasmant. Y adhérer, c'est bâtir la Suisse de demain et y faire palpiter le cœur de l'Europe.

Daniel Mange, professeur honoraire de l'EPFL, secrétaire de la Citrap-VD

A nos lecteurs

Le huitième numéro de «Transports romands» présente un dossier panaché sur diverses innovations, qu'elles portent sur les nouvelles techniques ou les grands projets d'infrastructure concernant la Suisse ainsi que ses proches voisins.

Nous avons pu bénéficier de la collaboration précieuse de spécialistes romands de la politique des transports qui présentent les grands enjeux énergétiques et ferroviaires qui attendent la Confédération au cours de ces quarante prochaines années, tant il est vrai que le rail se projette avec plusieurs décennies à l'avance.

Nous remercions nos abonnés et nos annonceurs. Afin de poursuivre notre travail d'information, nous vous invitons à souscrire un abonnement annuel de 25 francs pour quatre numéros (soutien dès 30 francs).

Banque romande Valiant, Delémont; compte n° 16 3.225.404.00. IBAN: CH79 0625 0016 3225 4040 0. CCP: 30-38195-5, au nom de «Transports romands».

La rédaction

Plan Rail 2050

Le livre «Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse» (collection «Le savoir suisse», n° 64, aux Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, avril 2010) analyse l'histoire des projets et des réalisations depuis 1960. Les occasions de développement et les trois étapes de concrétisation comprennent 31 propositions d'aménagement du réseau ferré suisse de 2050.

Compatibles avec les planifications ZEB ou «Rail 2030», le «Plan Rail 2050» vise à mieux intégrer la Suisse au sein du réseau ferroviaire à haute performance de l'Europe et à renforcer la compétitivité du train sur les liaisons nationales et internationales.

La première étape, dénommée «Cadence» (2015-2020), optimise l'horaire cadencé; la seconde, «Fréquence» (2030), étoffe l'horaire des tronçons les plus chargés avec une cadence au quart d'heure; la troisième, «Vitesse» (2050), réduit les temps de parcours sur les axes ouest-est et nord-sud. (phc)