

## Rail

# Comment une ligne alémanique peut être bénéfique aux Romands

**Rail 2000 plus est un projet alternatif à celui des CFF pour améliorer la liaison Berne-Zurich. La Suisse romande n'en fait pas les frais**

Mehdi-Stéphane Prin

Entre Berne et Zurich se joue la prochaine grande bataille du rail suisse. Si les CFF proposent le quadruplement en plusieurs étapes de la ligne actuelle entre Olten et la Limmat, d'autres acteurs militent pour une voie à grande vitesse. Et ce déferlement d'idées et de milliards de francs pour relier les deux villes alémaniques n'est pas sans susciter de vives inquiétudes de ce côté de la Sarine. Quid des investissements ferroviaires prévus du côté de l'arc lémanique?

Un troisième projet vient même de faire son apparition, sous forme du prolongement de la nouvelle ligne inaugurée en 2004 entre Roggwil et Zurich. Surprise, ce plan, intitulé Rail 2000 plus, a pour avocat un des meilleurs dé-

## Projet Nouvelle liaison Olten-Zurich



«Notre proposition évite une guerre entre régions»

Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats vaudois

fenseurs du rail lémanique, le socialiste Michel Béguelin.

Pour l'ancien conseiller aux Etats vaudois, ce contre-projet aux plans des CFF est le meilleur moyen pour les Romands de ne pas rester sur le quai. «Nous n'oublions aucune région. Contrairement à la Confédération,

nous ne cherchons pas à diminuer seulement le temps de trajet entre Berne et Zurich à l'horizon de 2050, mais l'ensemble des principaux temps de parcours déjà en 2030.» Le dossier prévoit surtout de tenir deux grandes promesses de Rail 2000: mettre Berne à moins d'une heure de Lausanne et introduire la cadence à la demi-heure sur l'axe du pied du Jura.

Le document dévoilé dimanche dernier ne se contente pas de raccourcir de 11 kilomètres le trajet entre Berne et Zurich avec un gain de temps de quatorze minutes, il prévoit toute une série de petites améliorations de ce côté de la Sarine. Au final, le temps de parcours diminuerait de vingt-sept minutes entre Genève et Zurich.

Des promesses en l'air? Certainement pas, les auteurs du projet ne sont pas des débutants dans le domaine pointu des horaires. Outre l'ancien Monsieur Rail 2000 de l'Office fédéral des transports, Jürg Perrelet, le petit groupe de travail compte de nombreuses autres sommités du rail suisse.

La proposition n'arrive pas par hasard dans le débat médiatique.

Dans quelques semaines en effet, des commissions parlementaires se pencheront sur les prochains grands projets ferroviaires: l'agrandissement urgent du nœud ferroviaire de Lausanne, puis les travaux prévus pour la prochaine décennie.

### «Plus vite et moins cher»

«Si les Chambres fédérales décident de suivre la proposition des CFF de quadrupler par étapes les voies entre Zurich et Olten, il n'y aura aucune amélioration notable pour les voyageurs avant 2050», prévient Michel Béguelin. Et surtout, rien pour la Suisse romande. «Notre proposition vise à aller plus vite et en améliorant d'un seul coup l'ensemble du réseau ferroviaire. Il s'agit d'éviter une guerre entre régions.»

Au niveau des coûts, les auteurs n'ont volontairement pas mis de chiffres dans leurs documents. Une règle de trois permet cependant d'estimer les travaux à environ 4 milliards de francs. Soit le même prix que les travaux rêvés par les ingénieurs de l'ancienne régie fédérale, mais au détriment des chantiers indispensables pour réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne.