



ENTHUSIASTE Daniel Mange veut «proposer un avenir» aux rails suisses et leur éviter d'être isolés dans l'Europe de la grande vitesse. LAUSANNE, LE 21 AVRIL 2010

Un nouveau rêve de TGV pour la Suisse

RAIL

Le lobby des voyageurs, CITRAP, publie un livre qui milite pour la construction d'une ligne à grande vitesse entre les rives du Léman et celles du lac de Constance.

MEHDI-STÉPHANE PRIN

Mettre Genève à moins de 15 minutes de Lausanne. Une division du temps de parcours des principales liaisons ferroviaires du Plateau, voici ce que propose une étude présentée hier à Lausanne. Un

rapport qui prend la forme d'un livre. Publié dans la collection *Le savoir suisse* des Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, ce *Plan rail 2050, plaidoyer pour la grande vitesse* a été tiré à 2000 exemplaires.

Réalisé par des membres vaudois et genevois de la Commu-

nauté d'intérêt pour les transports publics (CITRAP), ce rapport milite pour la construction d'une ligne à grande vitesse entre Genève et Constance. Avec liaisons avec les autres TGV européens.

Un document d'amateurs éclairés, à l'image de son auteur principal: le professeur honoraire de l'EPFL Daniel Mange. Après une longue carrière dans le domaine de l'informatique et de l'intelligence artificielle, cet homme de 69 ans se bat pour faire entrer les CFF dans l'ère de la grande vitesse. «Avec ce livre, nous voulons donner une vision dans une planification ferroviaire suisse qui en manque cruellement.»

«Mettre fin au Röstigraben»

Lobby des voyageurs, la CITRAP ne prend-elle pas le risque de brouiller les cartes? Surtout à un moment crucial. En ce moment, une bataille se joue, qui voit le rail suisse devoir faire face à l'explosion de la fréquentation des trains. Avec notamment une ligne Lausanne-Genève au bord de l'asphyxie. «Le plan Rail 2030 vise les urgences d'aujourd'hui. Nous voulons proposer un avenir au réseau ferroviaire suisse, qui n'a pas changé depuis cent cinquante ans. Pouvoir se déplacer en moins d'une heure entre Zurich et Lausanne, c'est assurer aussi la cohésion du pays, mettre fin au Röstigraben.»

Les auteurs de l'ouvrage craignent fortement un isolement de la Suisse dans le monde ferroviaire européen, si elle ne permet pas rapidement aux trains à grande vitesse de traverser son pays. Pour la CITRAP, son projet est le seul qui permet aux futurs TGV et autres ICE, entre Marseille et Munich, de passer par Genève et Lausanne.

Reste la question du coût forcément faramineux du projet. Les auteurs du projet se gardent de donner une estimation globale et préfèrent parler d'une fourchette entre 50 et 100 millions le kilomètre! L'idée d'un partenariat public-privé est notamment évoquée. ■

Plan rail 2050, plaidoyer pour la vitesse, collection *Le savoir suisse*, 17 fr. 50.

La ligne rapide en terre romande

Le *Plan Rail 2050* de la CITRAP s'inspire notamment des projets CFF de transversales à grande vitesse imaginés dans les années 1970. Et torpillées alors par la classe politique. La ligne proposée entre Genève et Lausanne se base sur une étude fouillée du Bureau Bonnard & Gardel de 1975, et restée méconnue. Le tracé des rails suivrait en grande partie l'autoroute, pour limiter les nuisances. Prix estimé pour mettre Genève à 15 minutes de Lausanne: 6 milliards de francs.

Entre la capitale vaudoise et Berne, la ligne emprunte d'abord un long tunnel pour rejoindre Moudon, avant de suivre un parcours plus facile dans la Broye en passant par Payerne et Morat. Un parcours déjà défendu par le conseiller national Olivier François en 2007. Pour éviter une levée de bouillottes de Fribourg et de Neuchâtel, la CITRAP prévoit cependant des bretelles en direction de ces deux villes. Reste à savoir si cela suffira à éviter les protestations des Fribourgeois.