

Daniel Mange, professeur EPFL

Le rail suisse sauvé par la grande vitesse

L'histoire du chemin de fer se confond avec l'épopée du charbon et de l'acier. A partir du premier train à vapeur roulant dès 1825 en Angleterre, le développement de ce mode de transport révolutionnaire sera ininterrompu jusqu'au début du XX^e siècle. Mais l'invention du moteur à explosion, l'apparition de la voiture automobile et la construction des réseaux d'autoroutes vont concurrencer le chemin de fer sur le plan régional et national. Avec l'apparition de l'avion à réaction, le trafic ferroviaire à longue distance paraît condamné.

Dans ces perspectives moroses, l'espoir renaît en 1964 avec le lancement du premier train à grande vitesse reliant Tokyo à Osaka à la vitesse de 210 km/h. En Europe, le TGV circule dès 1981 entre Paris et Lyon. En 2010, le réseau européen à grande vitesse croît tous azimuts avec un succès inespéré. La raréfaction du pétrole et la nécessité de limiter les émissions du gaz CO₂ plaident en faveur d'un développement accru du chemin de fer, dont la dépense énergétique par passager est modeste; pour des déplacements d'une durée inférieure ou égale à 4 heures, soit environ 1000 km en TGV, l'avion doit déclarer forfait.

Du côté suisse, le chemin de fer est à son apogée dans les années 1950: des finances au beau fixe, une industrie ferroviaire de pointe, un réseau presque totalement électrifié. Un déclin très net fait suite à l'inauguration de la première autoroute entre Genève et Lausanne, en 1964: le réseau autoroutier va constituer un concurrent redoutable pour un réseau ferré plus que centenaire. Après le premier échec d'une nouvelle transversale ferroviaire de Genève à Saint-Gall, dans les années 1970, et l'insuccès d'une idée peut-être trop novatrice, le Swissmetro, c'est le projet Rail 2000 qui est plébiscité en 1987. Dès lors, tout est clair: le trafic national et régional battra à la cadence horaire, voire semi-horaire; le slogan « pas aussi vite que possible, mais aussi rapidement que néces-

saire » annonce la couleur: on ne cherche plus à rouler vite, on veut d'abord assurer d'excellentes correspondances.

Un atout touristique notoire

Les contours de Rail 2030, la dernière étape de Rail 2000, viennent d'être esquissés; les CFF n'ont qu'un objectif: désengorger le réseau; pour 21 milliards de francs, la régie fédérale nous propose un programme ectoplasmique: plus de trains, plus de places assises, plus d'espace dans les gares, en bref la liste des urgences d'aujourd'hui et non celles de demain.

C'est dans ce contexte que la citrap-vaud.ch (communauté d'intérêts pour les transports publics, section Vaud) publie son livre Plan Rail 2050, plaidoyer pour la vitesse* qui propose de dépasser le projet Rail 2000 par l'insertion dans le réseau suisse de deux corridors à grande vitesse d'ouest en est, de Bourg-en-Bresse à Constance et à Saint-Gall (via Genève, Lausanne, Berne et Zurich) et du nord au sud, de Bâle à Milan (via les deux traversées alpines du Lötschberg et du Gothard) en visant trois objectifs:

- une desserte internationale, avec une véritable intégration au réseau européen à grande vitesse (Lausanne-Londres en 4h45, Genève-Barcelone en 4 heures, par exemple);
- une desserte nationale, grâce à une liaison rapide entre les métropoles (Lausanne-Zurich en 1 heure, Genève-Lugano en 2h15, par exemple);
- une desserte régionale, en tirant parti des tronçons à grande vitesse pour soulager le réseau historique au profit du trafic régional et touristique.

Si les lignes à grande vitesse visent à raccourcir radicalement les trajets entre les métropoles suisses et européennes, en offrant une réelle alternative au transport aérien, notre réseau historique restera inchangé et permettra toujours la découverte des paysages légendaires qui consti-



tuent notre patrimoine. Avec la récente invention du bogie à écartement variable de la compagnie Montreux-Oberland bernois, des trains panoramiques pourront, à terme, relier sans transbordement Genève-Aéroport à Interlaken (via Montreux, Gstaad et Zweisimmen) ou Zurich-Aéroport à Davos (via Coire et le réseau rhétique).

Au moment où un modeste volcan islandais peut suspendre tout trafic aérien et où la marée noire du golfe du Mexique risque de mettre en péril le trafic routier, le chemin de fer, champ de l'énergie propre – l'électricité – reliera nos métropoles à grande vitesse, et irriguera sans transbordement nos lignes les plus reculées, grâce à l'écartement variable.

Ce siècle va voir le renouveau du chemin de fer, un mode de transport définitivement moderne.

Daniel Mange

* Plan Rail 2050, plaidoyer pour la vitesse, collection « Le savoir suisse », Presses polytechniques et universitaires romandes, 2010, Lausanne.

Sommaire

2	L'invité
3	Une TVA non discriminatoire ?
4-5	Apprentis sans papiers
6-7	Assemblée générale à Bulle
8-9	Les guides touristiques
10	Mövenpick : nouvelle aile
11	Chaîne des Rôtisseurs
12-13	Trois salons de la gastronomie ?
14	Un livre de José Seydoux
15	Fribourg-Neuchâtel : du neuf
16	En bref – Agenda

Impressum

Infôtellerie Suisse romande: Magazine trimestriel d'informations touristiques et économiques de l'Association Romande des Hôteliers.

Editeur: Association Romande des Hôteliers, chemin de Boston 25, 1004 Lausanne, tél.: +41 21 617 72 56, fax: +41 21 617 72 27, e-mail: info@hotellierromande.ch
Site internet: www.hotellierromande.ch

Impression: PCL Presses Centrales SA, Renens

Rédacteur responsable: Olivier Grivat.

Ont collaboré à ce numéro: Denise Cugini, Prof. Daniel Mange, José Seydoux et Olivier Grivat.

Adresse de la rédaction: Olivier Grivat, journaliste RP, chemin de Leisis 5a, 1009 Pully, tél. +41 79 412 22 72, e-mail: olivier@grivat.ch.