

rail Vendredi 22 juillet 2011

## La grande vitesse s'invite dans le débat ferroviaire

Par Bernard Wuthrich berne

### Des trains circuleront-ils à 320 km/h sur le Plateau?

Lausanne-Genève en dix à vingt minutes, Lausanne-Berne en moins d'une demi-heure, Berne-Zurich en douze, quinze ou vingt minutes, Bâle-Zurich en seize minutes. En marge de la consultation sur le financement des infrastructures ferroviaires (LT du 21.07.2011), l'idée de remplacer le réseau actuel par des liaisons à très grande vitesse a resurgi çà et là. Sans doute utopique, peu compatible avec la philosophie financière et ferroviaire actuelle, cette idée était à l'origine de projets révolutionnaires.

Il y a d'abord eu Swissmetro, fantasme souterrain développé à l'EPFL, aujourd'hui enterré – la SA a été dissoute en 2010 –, mais dont la philosophie est encore portée par un comité de soutien présidé par un ingénieur grison, Rudolf Mettler. Il y a aussi SwissRapide, ligne ultravélocé née de l'imagination de l'ingénieur zurichois Niklaus König (LT du 30.06.2010).

A cela s'ajoutent les travaux de deux ingénieurs, Jürg Perrelet et Hans Bosshard, qui se sont penchés sur les possibilités de tronçons à vitesse élevée dans le périmètre d'Olten. Leurs études ont été présentées en été 2010. Ils sont repris aujourd'hui par la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), qui les a fait évaluer par deux experts romands, Yves Trottet et Eric Loutan.

### 6 milliards de francs

Tous ces projets ont en commun la volonté de faire circuler entre les principales villes du Plateau des trains à très haute vitesse. On parle de 300 à 320 km/h. Le projet Perrelet-Bosshard consiste à aménager deux nouveaux tronçons, l'un entre Berne et Zurich qui contournerait Olten par le sud et déboucherait à Altstetten (ZH), le second entre Bâle et Zurich, qui passerait sous la chaîne jurassienne par un nouveau tunnel et rejoindrait le premier tronçon à Schöftland (AG).

Sur ces nouveaux axes, les rames pourraient circuler à 320 km/h. Le temps de parcours serait réduit de 56 à 28 minutes entre Berne et Zurich et de 53 à 37 minutes entre Bâle et Zurich. L'estimation financière effectuée par Yves Trottet et Eric Loutan s'élève à 6,16 milliards, étant entendu qu'une telle construction nécessiterait, pour des motifs de sécurité, deux tubes séparés pour chaque sens de circulation. Ces projets s'inscrivent peut-être un jour dans les plans de la Confédération, mais ils en dépassent le cadre budgétaire.

LE TEMPS © 2011 Le Temps SA