

LE TEMPS

l'avis de l'expert Jeudi 14 octobre 2010

Grande vitesse ferroviaire: pourquoi attendre?

Par Daniel Mange

Le tunnel du Gothard permettra aux trains de rouler à 250 km/h. La Suisse a donc déjà fait le choix de la grande vitesse, mais elle devrait aller beaucoup plus loin. Car le TGV suisse n'est pas un luxe, dit l'auteur qui présente sept arguments en sa faveur. Par Daniel Mange

Berlin, 24 septembre. Je quitte [InnoTrans 2010](#), la plus grande exposition mondiale consacrée au chemin de fer. Tandis que la Corée du Sud annonce son projet d'un tunnel ferroviaire de 220 kilomètres destiné à relier l'Asie au Japon, entre Busan et Fukuoka, 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.

En Suisse, l'année 2010 a 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: plus de trains, plus de places assises, plus d'espace dans les gares.» Pas d'allusion à la grande vitesse, et moins encore à notre place dans l'Europe.

Pour moi, Rail 2030 doit viser beaucoup plus loin: désengorger n'est pas un programme pour demain, mais l'urgence d'aujourd'hui. Notre livre blanc Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse* entend constituer une contribution à ce débat et propose une véritable vision pour le long terme. Et quand Ulrich Gygi, président des CFF, déclare au journal Sonntag, dans son édition du 8 mai, qu'il souhaite un train à grande vitesse reliant Zurich à Berne en 27 minutes, je constate que la tête des chemins de fer fédéraux pose les mêmes questions que la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics ([citrap-vaud.ch](#)).

Sept arguments au moins plaident en faveur de la grande vitesse ferroviaire dans ce pays.

A la veille du percement du tunnel du Saint-Gothard, le plus long souterrain du monde, la Suisse a 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. Le futur tunnel de base du Gothard, long de 57 kilomètres et ouvert à l'exploitation en 2017 au plus tard, est également conçu pour une vitesse de 250 km/h, comme l'est, à terme, la totalité de la ligne du Gothard, de Zurich à Chiasso.

Le deuxième argument défend notre participation 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 mois ou 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; les ambitions économiques, financières et scientifiques de notre pays ont toujours été claires: nous voulons 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, 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 réseau. Le matériel roulant à grande vitesse est universel et peut donc irriguer sans transbordement les lignes classiques à partir des axes rapides; l'ensemble du réseau profite donc des améliorations de vitesse des lignes nouvelles, comme le démontre déjà le tronçon Mattstetten-Rothrist qui accélère les trains du Pied du Jura l'empruntant depuis Soleure.

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.

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. Un des tronçons au cœur de l'actuel projet ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, ou développement futur de l'infrastructure ferroviaire) et du futur projet Rail 2030, la ligne Olten-Aarau-Lenzbourg-Zurich, doit être dédoublée pour faire face aux trafics actuel et futur; les aménagements prévus, soit les transformations de la gare d'Olten et la construction des trois tunnels de l'Eppenbergr (5 km), du Chestenberg (10 km) et du Heitersberg II (5 km), s'élèvent à 2,5 milliards de francs, soit une fois et demie 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 Gygi, ne coûte pas beaucoup plus cher que la mise à niveau de la ligne actuelle, qui garantit la capacité recherchée et offre un gain de temps permettant le trajet Berne-Zurich en une demi-heure. Qui est perdant?

«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 Lötschberg, 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 nous défendons 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. La grande vitesse ferroviaire n'est pas un monstre à éviter, mais le moyen idéal pour rapprocher tous nos concitoyens (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.

* Collection Le savoir suisse, Presses polytechniques
et universitaires romandes, Lausanne, 2010.

LE TEMPS © 2009 **Le Temps SA**