

Plan Rail 2050 : audace et imagination

L'avenir du chemin de fer suisse est suspendu au débat politique sur le message «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF). Outre la création d'un Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) à durée indéterminée, le Conseil fédéral propose un Programme de développement stratégique (PRODES) de plus de 40 milliards de francs jusqu'en 2050.

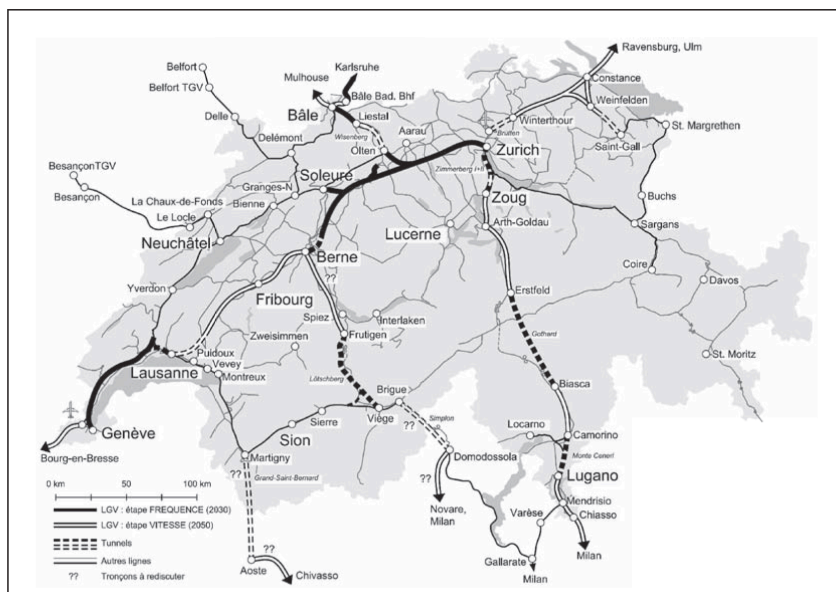
Pour un «Plan Rail 2050» en trois étapes

Tant pour le financement que pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (citrap-vaud.ch), plaide pour un plan d'ensemble s'étendant jusqu'à 2050, baptisé «Plan Rail 2050». Nous avons proposé, dès 2010, trois étapes majeures, que le Conseil fédéral a confirmées dans son message FAIF:

- la première étape CADENCE généralise l'horaire cadencé à l'heure, voire à la demi-heure, avec une durée de parcours entre les gares principales égale à l'heure;
- La deuxième étape FREQUENCE introduit la cadence au quart d'heure sur les axes les plus chargés du réseau et entraîne la construction de tronçons nouveaux, là où les besoins en capacité l'exigent; des durées de parcours de 45 minutes entre nœuds peuvent être envisagées, en particulier dans le triangle Berne-Bâle-Zurich.
- La troisième étape VITESSE conduit à l'objectif final: le réseau idéal des années 2050. Cette étape est destinée à amarrer la Suisse au réseau européen à grande vitesse, tout en accélérant les relations entre toutes les régions du pays grâce à une durée de parcours entre gares principales diminuée de moitié, soit 30 minutes entre Berne et Zurich par exemple.

L'étape CADENCE: aboutissement de Rail 2000

A la suite de la décision de 2008 du Parlement entérinant le Développement de l'infrastructure ferroviaire (DIF ou ZEB en allemand)



Le réseau ferroviaire suisse de demain

Esquisse de planification des étapes FREQUENCE (horizon 2030) et VITESSE (horizon 2050). L'étape FREQUENCE projette la réalisation d'une première partie de l'axe ouest-est, de Genève à Lausanne et de Berne à Zurich, tandis que l'étape VITESSE prévoit l'achèvement de l'axe ouest-est (de Lausanne à Berne et de Zurich-Aéroport à Winterthur); la terminaison de l'axe nord-sud à grande vitesse (de Bâle à Chiasso via Zurich et le tunnel de base du Saint-Gothard), ainsi que les accrochages manquants au réseau européen (de Bourg-en-Bresse à Genève, de Mulhouse à Bâle, de Winterthur et Saint-Gall à Constance, de Chiasso à Milan).

avec un budget de 5,4 milliards de francs, le financement et la réalisation de l'étape CADENCE sont assurés. Les projets à confirmer sur le plan politique sont la transformation de la gare de Lausanne, en lieu et place du percement du tunnel du Chestenberg, et la réalisation anticipée du tunnel de Gléresse, entre Neuchâtel et Bienne, ultime goulet à voie unique de la ligne du Pied du Jura.

L'étape FREQUENCE: les tronçons critiques s'étoffent

Pour la citrap-vaud.ch, deux lignes nouvelles sont absolument prioritaires à l'horizon 2030 (voir carte), de Genève à Renens (VD) et de Roggwil à Zurich-Altstetten (projet «Rail 2000 plus»). L'aménagement simultané de ces deux lignes est justifié par:

- le respect de la stratégie du Conseil fédéral, soit capacité d'abord, vitesse ensuite;
- l'urgence des besoins en

capacité des axes Genève-Lausanne et Olten-Zurich, irriguant les deux régions de la Suisse connaissant le plus fort développement économique et social (Métropole lémanique et Grand Zurich);

- le coût très élevé des travaux de rénovation des lignes correspondantes du réseau historique (2,8 milliards de francs pour des tronçons de troisième et/ou de quatrième voie entre Coppet et Renens; 6,2 milliards pour les tunnels de l'Eppenberg, du Chestenberg et du Honeret entre Olten et Zurich, soit un total de neuf milliards);
- la situation géographique, grâce à laquelle l'accélération des deux extrémités du fuseau Genève-Zurich (Genève-Lausanne et Olten-Zurich) est bénéfique aux deux axes centraux Lausanne-Berne-Olten et Lausanne-Bienne-Olten, toujours caractérisés par l'égalité des temps de parcours.

Le budget cumulé de ces deux lignes nouvelles s'élève à environ 9,3 milliards de francs, un montant à peine supérieur aux neuf milliards prévus pour la rénovation des lignes historiques. Il est toutefois nettement supérieur au budget de la première étape d'aménagement planifiée pour fin 2025 et plafonnée aujourd'hui à 3,5 milliards de francs. Il en découle deux approches qui peuvent être combinées:

- une deuxième étape du PRODES devrait être planifiée de 2025 jusqu'à fin 2030, et le montant des investissements du DIF (ZEB) et des deux premières étapes du PRODES (2017-2025, 2025-2030) devrait inclure la totalité des 9,3 milliards des deux tronçons Genève-Renens et Roggwil-Altstetten.

Suite page 4

Daniel Mange
Secrétaire général
de la citrap-vaud.ch

Audace ferroviaire et imagination financière

Suite de la page 3

- Les lignes nouvelles sont clairement délimitées au sein du réseau historique et, par conséquent, constituent des candidates idéales pour d'autres types de financement: partenariat public-privé (PPP), fonds d'investissement national, fonds souverain suisse, voire grand emprunt public destiné tant aux investisseurs institutionnels (caisses de pension, par exemple) qu'aux personnes privées.

L'étape VITESSE: de l'île Suisse au continent Europe

Cette troisième étape conduit à l'objectif final: un réseau suisse à grande vitesse bâti sur deux axes principaux (voir carte), l'un

d'ouest en est et l'autre du nord au sud. Cette étape vise quatre objectifs:

- une desserte internationale, avec une véritable intégration au réseau européen à grande vitesse, offrant une alternative à l'avion pour des trajets d'environ 1000 kilomètres ou d'une durée de trois à quatre heures;
- une desserte nationale, grâce à une liaison rapide entre les métropoles;
- une desserte régionale, en tirant parti des sections à grande vitesse pour mieux irriguer les régions périphériques;
- une amélioration de la desserte locale et du transport de fret par le délestage des axes classiques les plus chargés du réseau.

Conclusion: un véritable plan pour le long terme

La citrap-vaud.ch défend essentiellement une vision à long terme du réseau ferroviaire suisse, assurant vers 2050 une desserte au quart d'heure entre les métropoles, une accélération des déplacements entre toutes les régions du pays et une intégration dans le réseau européen à grande vitesse.

L'étape la plus cruciale à nos yeux, FREQUENCE, entraîne l'aménagement de deux lignes nouvelles, soit de Genève à Lausanne et de Roggwil à Zurich. Malgré la pérennité du FIF, il est probable que les investissements entraînés par la construction de ces lignes nécessiteront des sources de financement complémentaires, telles que le par-

tenariat public-privé, un fonds d'investissement national, un fonds souverain suisse ou un grand emprunt public. L'imagination financière doit répondre à l'audace ferroviaire.

Daniel Mange

*Secrétaire général
de la citrap-vaud.ch*

Références

Daniel Mange et al., Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse. Collection «Le savoir suisse», Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2010.
Daniel Mange et al., Bahn-Plan 2050. Mehr Tempo für die Schweiz. Riegger Verlag, Zurich/Coire, 2012 (version allemande révisée et augmentée de l'édition française, à paraître cet été).