

Colloque d'OUESTRAIL

Coup de frein sur la grande vitesse

La grande vitesse ferroviaire n'a pas les faveurs des milieux ferroviaires de notre pays ni de la classe politique. Réalisme ou manque de vision ?

L'association OUESTRAIL a consacré son colloque annuel à la grande vitesse. Ce colloque s'est tenu le vendredi 26 octobre à Yverdon-les-Bains en présence de quelque 150 acteurs des transports publics de Suisse romande. On sait qu'en Suisse la grande vitesse ferroviaire est un sujet mort et enterré depuis belle lurettes par la Berne fédérale, CFF et l'OFT en tête. Le conseiller aux Etats jurassien Claude Hêche, président d'OUESTRAIL, a rappelé que la Confédération – via Rail 2000 et maintenant FABI – a effectivement choisi de privilégier le développement de la capacité du réseau actuel plutôt que la vitesse. Mais est-ce le bon choix ?

Trop chère

Pour Benoît Gachet, directeur produits et marketing



Le colloque d'OUESTRAIL a confirmé le refus du lobby ferroviaire officiel suisse de prendre en compte la grande vitesse ferroviaire.

chez Bombardier, la grande vitesse est trop chère : « Aujourd'hui on relie Genève à St-Gall en 4 h 04 avec l'InterCity ayant des pointes de 200 km/h; avec des trains qui pourraient rouler jusqu'à

300 km/h on gagnerait 14 % sur la durée du parcours, soit 34 minutes, mais cela provoquerait une augmentation de 70 % des coûts ». Car pour rouler à 300 km/h il faut davantage d'énergie et davantage de maintenance au niveau de l'exploitation, tout ceci avec un matériel roulant plus performant et plus résistant (donc plus cher).

Olivier Baud, sous-directeur de l'Office fédéral des transports, a confirmé qu'à long terme la Confédération cherchait à augmenter la capacité du matériel roulant puis la fréquence, mais qu'elle cherchait à augmenter la vitesse de parcours « seulement sur les tronçons

où la voiture est plus rapide par rapport au train; aujourd'hui la vitesse de pointe de

» Ces dernières années la France et l'Italie ont certes privilégié le développement de la grande vitesse mais au détriment du trafic régional. »

référence étant de 200 km/h compatible sur certains tronçons avec 250 km/h, la raison de ce choix s'explique par le fait que l'on privilégie la mixité grandes lignes, trafic régional et trafic marchandises à la grande vitesse qui est trop chère pour un gain de temps faible dans notre pays ».

Améliorer les cadences et le confort

« D'ici 2030 l'évolution de la demande du trafic voyageurs variera entre 225 % et 250 %, les vrais problèmes qui se posent pour nous ce sont les goulots d'étranglement et la capacité des trains », a relevé Philippe Gauderon. Le directeur CFF Infrastructure range définitivement la grande vitesse dans la catégorie du rêve « parce que la grande vitesse est trop chère et demande plus d'énergie alors que les CFF ont décidé d'économiser un quart de leur consommation d'énergie d'ici 2025 ». Philippe Gauderon a par ailleurs rappelé que ces dernières années la France et l'Italie ont certes privilégié le développement de la grande vitesse mais au détriment du trafic régional. « Les CFF veulent se baser sur les besoins de la clientèle en cherchant avant tout à améliorer les cadences et le confort des trains tout en aménageant des gares conviviales de façon à ce que le développement de

notre réseau puisse être financé à long terme ». L'argent étant le nerf de la guerre, Phi-

lippe Gauderon a rappelé qu'à la fin du compte, en Suisse, « c'est le peuple qui décide ». Ce n'est pas Claude Nicati, conseiller d'Etat neuchâtelois en charge de feu le projet TransRun, présent dans l'Aula Magna du Château d'Yverdon-les-Bains, qui s'est hasardé à le contredire...

Alberto Cherubini

Deux visions de la grande vitesse

Lors du colloque OUESTRAIL, deux visions de grande vitesse ferroviaire ont été évoquées. Le professeur honoraire de l'EPFL Daniel Mange a présenté son « Plan Rail 2050 » qui préconise l'aménagement d'une infrastructure grande vitesse le long des grandes lignes. Le projet de Daniel Mange peut être réalisé par étapes et il a l'ambition d'intégrer le réseau grande vitesse européen du nord au sud et de l'ouest à l'est.

Vincent Bourquin, professeur HES-SO Fribourg, a quant à lui présenté Swissmetro, ce projet de train grande vitesse (500 km/h) en voie souterraine et à suspension électromagnétique. Un

train peu gourmand en énergie avec en bonus « zéro nuisance pour les riverains ».

La Confédération a-t-elle raison de bloquer ces deux visions de grande vitesse ferroviaire ? Vincent Bourquin répond malicieusement à cette question par une citation d'Einstein : « On ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui l'ont engendré ». Au terme du colloque d'OUESTRAIL, Claude Hêche a aussi eu recours à une phrase du père de la théorie de la relativité pour illustrer la filiosité de la Suisse à l'égard de la grande vitesse : « J'aimerais bien mourir en Suisse parce que les choses arrivent avec 20 ans de retard. »

LA GRANDE VITESSE EN DEUX PROJETS

Pierre-Emmanuel Dessemontet, géographe, chargé de recherches à la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire de l'EPFL, a présenté le résultat d'une étude qui compare l'évolution de la mobilité en Suisse entre 2000 et 2010. « Durant ces 10 années, le nombre de pendulaires

effectuant des déplacements de plus de 50 km/h a triplé, passant de 120 000 à 360 000, aujourd'hui 66 % de la population active pendule. Si cette tendance continue, le rail suisse risque l'infarctus. » Cependant Dessemontet réfute la grande vitesse : « Ce seront les pendulaires aisés domiciliés près des grandes

gares qui en tireront avant tout profit; les gens qui effectuent de longs déplacements, exercent généralement des métiers bien rétribués, la grande vitesse représenterait pour eux un avantage supplémentaire, dans ce sens la grande vitesse constitue un facteur d'inégalité. »

AC