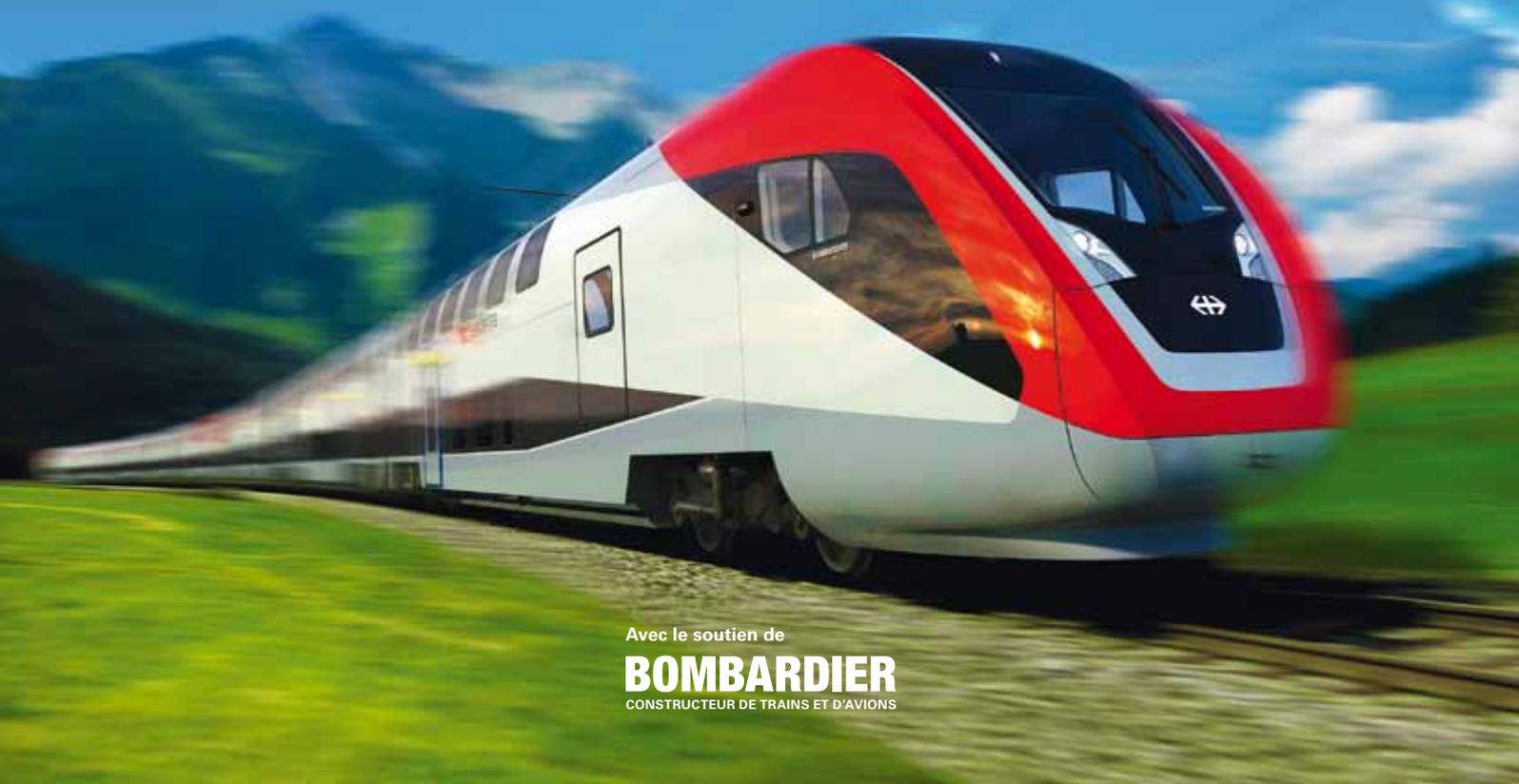


OUEST **RAIL**.

# Le prix de la vitesse ferroviaire



Avec le soutien de

**BOMBARDIER**  
CONSTRUCTEUR DE TRAINS ET D'AVIONS

Colloque OUESTRAIL  
Vendredi 26 octobre 2012  
Yverdon – les – Bains 9h – 13h30

## Editorial



Faut-il que les trains circulent aussi vite que possible ou aussi vite que nécessaire ? Faudrait-il pouvoir relier Genève à Zurich en 1h30 plutôt qu'en 2h42 comme aujourd'hui ? En France, les TGV roulent à 320 km/h (mais le record de vitesse d'un TGV est de 574 km/h). En Suisse la vitesse maximale est de 200 km/h, sur le nouveau tronçon entre Berne et Olten et de 250 km/h dans les trois tunnels de base du Lötschberg, du Gothard (en service dès 2016) et du Ceneri (dès 2019).

Mais au fait, faire rouler un train à 300 km/h plutôt qu'à 150 km/h, quelles en sont les incidences ? Telle est la question que nous posons aux invités de l'édition 2012 du colloque OUESTRAIL auquel j'ai le plaisir de vous convier.

### **Claude Hêche**

Conseiller aux Etats,  
Président d'OUESTRAIL

## ■ Plus vite et plus souvent, c'est mieux ?

Evoquer la mobilité, c'est en général une question de croissance: toujours plus de personnes veulent aller toujours plus vite, toujours plus souvent et toujours plus loin. C'est devenu la norme.

Mais l'« anormalité » est en embuscade. La grande vitesse n'a plus forcément le vent en poupe.

Ainsi, la revue « Ville Rail & Transports » du 10 juillet 2012 relève que l'édition 2012 du rendez-vous mondial de la grande vitesse s'est déroulé aux Etats-Unis, « pays où rien de concret n'a été mis en service sur rail au-dessus de 200 km/h depuis 12 ans ».

Même la France, qui détient le record du monde de vitesse ferroviaire avec un TGV mesuré à 574 km/h, (pour une vitesse commerciale autour des 300 km/h) se met à douter, révisant son programme de LGV à la baisse.

Et en Suisse? Dans les années 70, le Conseil fédéral envisageait l'aménagement d'un axe ferroviaire rapide sous la forme des Nouvelles Transversales Ferroviaires (NTF, cf. carte ci-jointe). Ce projet a toutefois été abandonné au profit du projet RAIL 2000, moins ambitieux sur le plan de la vitesse mais privilégiant l'aménagement d'un réseau efficace pour l'ensemble du pays selon la devise « aussi vite que nécessaire et non aussi vite que possible ».

La Suisse a donc choisi l'option de l'horaire cadencé, introduit en 1982. Aujourd'hui, l'horaire à la demi-heure existe sur une partie importante du réseau grandes lignes. Dans son « Rapport sur le développement à long terme du réseau ferroviaire » de juin 2012, l'OFT dresse néanmoins la carte (cf. deuxième carte ci-contre) d'une offre rapide comme objectif à moyen terme. Sur cette « voie helvétique » la greffe « Swissmetro » (600 km/h en sous-sol) s'est soldée jusqu'ici par un rejet<sup>1</sup>. Peut-être une chance pour « Plan Rail 2050 »<sup>2</sup>, vision proposée par Daniel Mange et la CITRAP ?

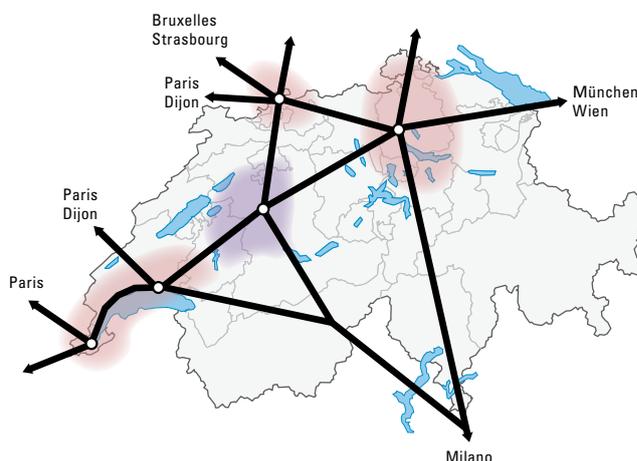
Le tableau ci-contre est également extrait du « Rapport sur le développement à long terme du réseau ferroviaire » déjà cité et offre une comparaison intéressante de la durée des trajets rail / route pour quelques destinations...

<sup>1</sup> www.swissmetro.ch

<sup>2</sup> www.citrap-vaud.ch/planrail2050.html



Projet NTF (1977). Source : Plan Rail 2050



Liaisons ferroviaires rapides au-delà de 2050 selon le rapport de l'OFT de juin 2012 « sur le développement à long terme du réseau ferroviaire »

Relation		Reisezeit Schiene*	Reisezeit Strasse*	Differenz Schiene - Strasse
von	nach	[Min.]	[Min.]	[Min.]
Zürich	Bern	56	77	-21
Zürich	Lausanne	128	130	-2
Zürich	Genf	162	165	-3
Zürich	Basel	53	55	-2
Basel	Lausanne	132	110	22
Basel	Genf	163	144	19
Basel	Bern	55	57	-2
Bern	Lausanne	66	57	9
Bern	Genf	101	92	9

\*Zeitkürzeste Verbindung mit mindestens Stundentakt (Fahrplan 2011)

■ Reisezeit Schiene um 10 Und mehr Minuten kürzer als Strasse

■ Reisezeit Schiene ähnlich wie Reisezeit Strasse

■ Reisezeit Schiene um 10 Und mehr Minuten länger als Strasse

Comparaisons de temps de parcours rail / route selon le rapport de l'OFT « sur le développement à long terme du réseau ferroviaire »

## ■ Première partie (09h20 – 10h20)

**Si les trains roulent à 300 plutôt qu'à 150 km/h, quelles en sont les incidences ?****Olivier Baud**

Office fédéral des transports

- Aspects légaux, normes, sécurité, planification stratégique du réseau

**Philippe Gauderon**

Directeur CFF infrastructure

- Installations ferroviaires, consommation d'énergie

**Benoit Gachet**

Directeur produits et marketing, Bombardier Transports

- Construction du matériel ferroviaire

**Pierre-Emmanuel Dessemontet**

Géographe, chargé de recherches à la CEAT-EPFL

- Aménagement du territoire

## Pause (10h20 – 10h50)

## ■ Deuxième partie (10h50 – 11h10)

**Deux visions de grande vitesse en Suisse****Daniel Mange**

Secrétaire citrap-vaud.ch

- La vision « Plan Rail 2050 »

**Vincent Bourquin**

Professeur HES-SO / Fribourg

Vice-président de Pro Swissmetro

- La vision « Swissmetro »

## ■ Troisième partie (11h10 – 12h10)

**Réflexions croisées sur la vitesse ferroviaire****Patrick Eperon**

Secrétaire patronal, spécialiste des questions de transports

**Pierre-Emmanuel Dessemontet**

Géographe, chargé de recherches à la CEAT-EPFL

**Luc Recordon**

Conseiller aux Etats

**Philippe Gauderon**

Directeur CFF infrastructure

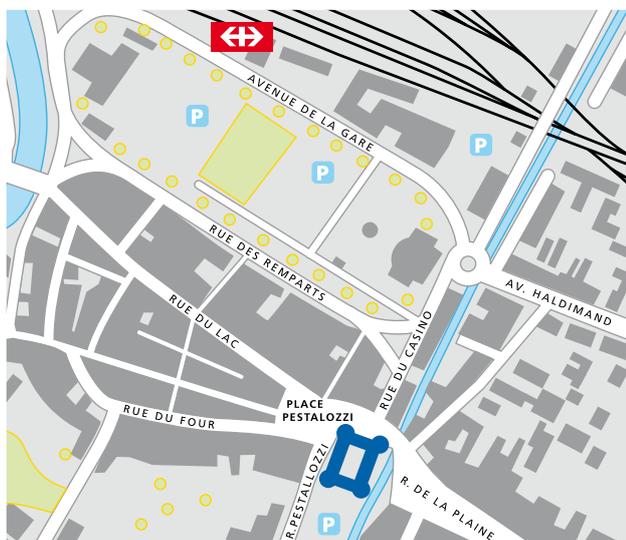
Débats animés par **Nicolas Rossé**

Journaliste rubrique économique

Radio Télévision Suisse (RTS)

## Le lieu

Le colloque a lieu à l'Aula Magna, au premier étage du Château d'Yverdon. Ce dernier se situe à la Place Pestalozzi, accessible en cinq minutes à pied depuis la gare. L'entrée du bâtiment se trouve en face du Café du château au nord ou côté parking au sud. Les personnes qui arrivent en voiture peuvent se garer sur le parking du château. Autre possibilité de parcage: à l'est de la gare à côté de l'Office du tourisme.



## L'horaire des trains

Trains au départ de		Arrivée à Yverdon-les-Bains
Fribourg	08 h 03	08 h 57
Sion	07 h 37	09 h 05
Genève	08 h 14	09 h 02
Lausanne	08 h 45	09 h 05
Delémont	07 h 42	08 h 52
Neuchâtel	08 h 37	08 h 55
Berne	07 h 53	08 h 52

Train au départ d'Yverdon-les-Bains	Arrivée à	
14 h 02	Fribourg	14 h 58
13 h 53	Sion	15 h 22
13 h 56	Genève	14 h 46
13 h 53	Lausanne	14 h 15
14 h 04	Delémont	15 h 18
14 h 04	Neuchâtel	14 h 22
14 h 07	Berne	15 h 06

## Le programme

### 09h00 – 09h20

Café d'accueil

### 09h20 – 10h20

Les incidences de la vitesse

### 10h20 – 10h50

Pause café

### 10h50 – 11h10

Deux visions de la grande vitesse

### 11h10 – 12h10

Réflexions croisées sur la vitesse ferroviaire

### 12h10 – 13h30

Buffet

## L'inscription

L'inscription au colloque est gratuite mais obligatoire. Il suffit pour cela de s'annoncer par mail (ouestrail@bluewin.ch), par fax (032 423 39 14) ou par courrier postal (OUESTRAIL, Brise-Vent 5, 2800 Delémont) en indiquant vos coordonnées (nom, adresse et fonction). Le nombre de places est limité et les inscriptions seront prises dans l'ordre d'enregistrement.

**Dernier délai pour s'inscrire :**  
**18 octobre 2012**

OUESTRAIL

Rue du Brise-Vent 5  
2800 Delémont  
032 423 39 15

ouestrail@bluewin.ch  
www.ouestrail.ch

CCP 30-483331-8

Septembre 2012, 900 ex.