



Daniel Mange

PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse



OPINION

COLLECTION
Le
savoir
suisse

Daniel Mange

PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse

Résumé du livre à paraître en avril 2010 dans la collection «Le savoir suisse» des Presses polytechnique et universitaires romandes, à Lausanne (version française; voir version allemande au verso).

Le moment est venu de dépasser Rail 2000, ce grand projet de rénovation du réseau ferroviaire suisse plébiscité par le peuple en 1987. La présente étude propose trois étapes en vue d'aboutir à la réalisation de deux corridors Ouest-Est et Nord-Sud à grande vitesse, rapprochant toutes les régions du pays et intégrant pleinement la Suisse au réseau européen.

Après avoir constaté le déclin de la traversée Ouest-Est du pays au profit d'une double percée selon l'orientation Nord-Sud (tunnels de base du Lötschberg et du Gothard), nous tenons à rouvrir le dossier du corridor Ouest-Est. Nous consacrons ainsi la première partie de cette étude à une analyse détaillée de l'histoire récente et des projets en cours sur cet axe, depuis l'extrême ouest du pays (voire de Bourg-en-Bresse, en France) jusqu'aux principales destinations du sud de l'Allemagne (Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Munich) via Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Zurich et Saint-Gall. Cette rétrospective rappelle plusieurs projets très audacieux remontant jusqu'aux années 1960: la ligne à grande vitesse de Bourg-en-Bresse à Genève (TGV Léman Mont-Blanc de 1993), la ligne à grande vitesse de Genève à Lausanne (projet Bonnard & Gardel de 1975), les nouvelles transversales ferroviaires Lausanne-Saint-Gall et

Bâle-Olten (conception globale suisse des transports, 1977) et la ligne rapide de Berne à Zurich (projet CFF de 1969). Avec Rail 2000, l'objectif de la grande vitesse est supplanté par le concept de l'horaire cadencé visant à relier les gares principales en une heure, arrêts compris. Il en découle un grand nombre de chantiers répartis dans l'ensemble du pays, incluant notamment un tronçon à grande vitesse entre Mattstetten et Rothrist, sur l'axe Berne-Olten.

Dans la seconde partie de l'ouvrage, nous proposons trois étapes pour façonner le réseau ferroviaire de demain. Chacune de ces étapes vise un objectif particulier: l'horaire cadencé idéal pour la première étape, dénommée CADENCE, l'horaire à fréquence élevée (un train tous les quarts d'heure sur les tronçons les plus chargés) pour la deuxième étape, dénommée FREQUENCE, et la rapidité des relations pour la troisième étape, dénommée VITESSE. Ces trois étapes constituent une véritable stratégie pour transformer le réseau actuel, version Rail 2000, en un système ferroviaire performant, incluant la grande vitesse et garantissant une intégration complète dans le réseau européen: c'est notre Plan Rail 2050 pour la Suisse. Outre le développement de deux corridors à grande vitesse Ouest-Est (de Bourg-en-Bresse à Constance et à Saint-Gall) et Nord-Sud (de Bâle à l'Italie via les tunnels du Lötschberg et du Gothard), nous préconisons d'optimiser le réseau classique – libéré des principales relations internationales et nationales – en faveur du trafic régional, et illustrons dans ce contexte deux concepts novateurs pour la Suisse: le tram-train et les convois à écartement variable.

Lausanne, 8 avril 2010

Table des matières

Plaidoyer pour la vitesse • De la France à Genève: le rêve brisé • De Genève à Lausanne: bâtir ou rafistoler? • De Lausanne à Berne: 1 heure ou 30 minutes? • De Berne à Zurich et d'Olten à Bâle: le frémissement de la grande vitesse • De Zurich à Saint-Gall: une ligne déshéritée • De la Suisse à l'Allemagne: la vallée du Rhin est la voie royale • Plan Rail 2050: un plan de bataille en trois étapes • CADENCE, l'étape de la continuité: épanouissement de Rail 2000 • VITESSE, l'étape finale: de l'île Suisse au continent europe • FRÉQUENCE, l'étape de transition: un réseau pour tous les Confédérés • Planifions le rêve! • Annexe 1: Le financement des infrastructures, le nerf de la guerre • Annexe 2: La vitesse sur rail, de la Fusée au TGV • Abréviations • Bibliographie • Note sur les auteurs



Daniel Mange

PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse



OPINION

COLLECTION
Le
savoir
suisse

Daniel Mange

PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse

Deutsche Zusammenfassung

Das Schweizer Volk stimmte im Herbst 1987 reichlich dem Projekt Bahn 2000 zu, es handelte sich damals um das grosse Erneuerungsprojekt für das Schweizer Schienennetz. Die vorliegende Studie schlägt vor, das Projekt Bahn 2000 mittels dreier Etappen zu überholen und zwei Hauptkorridore West–Ost und Nord–Süd für hohe Geschwindigkeit zu bauen, somit rücken alle Landesteile näher zusammen, und die Schweiz wird voll ins Europäische Schienennetz integriert.

Wir stellen den Niedergang der Querung West–Ost zu Gunsten zweier neuen Alpen-Eisenbahntransversalen Nord–Süd (Basistunnels unter dem Lötschberg und dem Sankt Gotthard) fest, und wir möchten das Dossier des Korridors West–Ost durch das Mittelland wieder öffnen: wir widmen also den ersten Teil dieser Studie einer detaillierten Analyse der neuerlichen Geschichte und der auf dieser Strecke getätigten Projekte. Der Blick beginnt weiter als der extremen helvetischen Westen (Bourg-en-Bresse, in Frankreich) und erstreckt sich bis zu den süddeutschen Hauptdestinationen (Karlsruhe, Stuttgart, Ulm und München); dies alles via Genf–Lausanne–Bern–Olten–Basel und Olten–Zürich–Sankt Gallen. Dieser Rückblick erinnert uns an mehrere sehr kühnen Projekte, die bis in den Jahren 1960 zurückreichen: die Hochgeschwindigkeits-Linie von Bourg-en-Bresse nach Genève (TGV Léman Mont-Blanc von 1993),

die Hochgeschwindigkeits-Linie Genf–Lausanne (Projekt Bonnard & Gardel von 1975), die neuen Eisenbahn-Transversalen Lausanne–Sankt Gallen und Basel–Olten (schweizerische Gesamtverkehr-Konzeption von 1977) und die Hochgeschwindigkeits-Linie von Bern nach Zürich (SBB-Projekt von 1969). Bahn 2000 lässt das Ziel der hohen Geschwindigkeit beiseite, dagegen rückt das Konzept des Taktfahrplanes in den Vordergrund. Folglich entstehen zahlreiche im ganzen Lande verteilte Baustellen, davon unter anderen die mit 200 km/h befahrbare Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist auf dem sehr belasteten Ast Bern–Olten.

Im zweiten Teil dieser Studie schlagen wir drei Etappen, um das zukünftige Eisenbahnnetz zu gestalten, vor. Jede dieser drei Etappen verfolgte ein besonderes Ziel: den idealen Taktfahrplan für die erste Etappe, die den Namen KADENZ trägt, den Fahrplan mit kurzen Folge (eine Verbindung jede Viertelstunde) für die zweite Etappe namens FREQUENZ, und die Schnelligkeit der Verbindungen für die dritte Etappe mit dem Namen GESCHWINDIGKEIT. Diese drei Etappen bilden eine wahre Strategie, um das gegenwärtige Netz Version Bahn 2000 in ein leistungsfähiges Eisenbahnsystem umzuwandeln, darin sind die Hochgeschwindigkeit und eine vollständige Integration ins Europäische Netz inbegriffen: Dies ist unser Plan Bahn 2050 für die Schweiz. Neben der Entwicklung zweier hochgeschwindigkeits-tauglichen Hauptkorridore West–Ost (Bourg-en-Bresse–Winterthur–Konstanz/Sankt Gallen) und Nord–Süd (von Basel nach Italien durch die beiden Basistunnels Lötschberg und Sankt Gotthard) empfehlen wir das Basisnetz, welches von den meisten internationalen und nationalen Verbindungen entlasten wird, für den Regionalverkehr zu optimieren. Wir erläutern in diesem Zusammenhang zwei neue innovationsfördernde Konzepte für die Schweiz: die Zweisystem-Stadtbahn (nach dem bewährten Karlsruher Modell) und die Züge mit variabler Spurweite.

Lausanne, den 8. April 2010

Table des matières

Plaidoyer pour la vitesse • De la France à Genève: le rêve brisé • De Genève à Lausanne: bâtir ou rafistoler? • De Lausanne à Berne: 1 heure ou 30 minutes? • De Berne à Zurich et d'Olten à Bâle: le frémissement de la grande vitesse • De Zurich à Saint-Gall: une ligne déshéritée • De la Suisse à l'Allemagne: la vallée du Rhin est la voie royale • Plan Rail 2050: un plan de bataille en trois étapes • CADENCE, l'étape de la continuité: épanouissement de Rail 2000 • VITESSE, l'étape finale: de l'île Suisse au continent europe • FRÉQUENCE, l'étape de transition: un réseau pour tous les Confédérés • Planifions le rêve! • Annexe 1: Le financement des infrastructures, le nerf de la guerre • Annexe 2: La vitesse sur rail, de la Fusée au TGV • Abréviations • Bibliographie • Note sur les auteurs