

L'avenir du chemin de fer: contre le bricolage sur un réseau dépassé

Berne–Genève en 50 minutes, St-Gall enfin reliée correctement à Zurich, et plus de problèmes de capacités en Suisse romande grâce à un nouveau tracé LGV entre Genève et Lausanne: voici quelques-unes des visions exposées dans l'ouvrage de Daniel Mange «Plan Rail 2050: Plaidoyer pour la vitesse». Son exigence: il faut voir les choses en grand. Mais dans les projets FAIF, il n'est question que d'améliorations ponctuelles, voire de quelques bricolages sur un réseau dépassé.

Lire l'ouvrage de Mange d'une seule traite – cela peut être bien sûr aussi être fait dans le train – donne presque le vertige à voir le nombre de projets passés et présents sur l'avenir du chemin de fer en Suisse. La Confédération, comme on le sait, est un pays qui compte des centaines de visionnaires du chemin de fer. Ces visionnaires sont en plus encadrés par les planificateurs cantonaux, qui souhaitent tous remporter une part du gâteau dans les investissements importants réalisés pour le chemin de fer et émettent de suite des réclamations.

Dans son ouvrage, Mange n'a repris aucune idée fantaisiste, mais il ne s'est pas non plus interrogé en détail sur chaque projet.

Une vue d'ensemble unique, même pour les professionnels

Le livre de Mange donne le meilleur aperçu exposé jusqu'ici de tout ce qui se passe, pourrait se passer ou devrait se passer en Suisse dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. Même pour les instances politiques, l'ouvrage offre un clair aperçu sur un thème dont il est difficile d'avoir une vue d'ensemble.

L'auteur énumère aussi tout ce que la Confédération fait dans ce domaine. Ainsi, il mentionne que la relation Lausanne-Lugano ne durera bientôt plus 5h20 via les Centovalli, mais passera à 4h20 via Gallarate et la nouvelle relation Mendrisio–Varese qui s'ouvrira en décembre 2014. Le regard sur l'Europe, que les Suisses romands cultivent généralement plus intensément, fait dans tous les cas du bien aux Suisses allemands. Les jalons de la politique européenne des transports depuis 1985 ne sont nulle part mieux représentés que dans le livre de Mange, qui y consacre quatre pages.

Plaidoyer pour la vitesse – mais aussi pour les pendulaires?

Les visions rassemblées sont naturellement fascinantes pour les nombreux férus de chemin de fer. L'idée de relier Berne à Zurich en 30 minutes, à Genève en 50 minutes, à Lugano en 1h30, à Milan en 2h, à Paris en 3h05, à Munich en 3h15 et à Londres en 5h15 fait rêver. Mais, en marge, l'ouvrage mène à se demander pourquoi. La vitesse a, a priori, une valeur positive. Par contre, le livre ne dit rien du fait qu'elle puisse avoir des effets non désirés sur l'aménagement du territoire, par exemple lorsque l'on fait la navette tous les jours entre Zurich et Lugano comme si c'était normal ou que l'on part en week-end à Londres en train.

On aurait bien souhaité y voir aussi une discussion approfondie sur la question de savoir s'il est mieux d'augmenter les fréquences ou de raccourcir les temps de parcours. Les instances politiques misent aujourd'hui sur l'augmentation des fréquences. Et les récentes décisions du peuple en matière d'aménagement du territoire iraient aussi plutôt dans cette direction.

Financement: l'espoir mis dans les privés

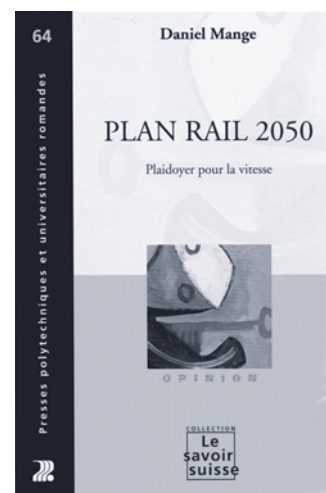
Bien que la question du financement se pose rapidement dans tous ces nombreux projets visionnaires, le Plan Rail 2050 ne prévoit aucun concept dans ce domaine. Selon Mange, les investissements devraient osciller entre 75 et 85 milliards d'ici 2040. FAIF table sur environ 42 milliards d'ici 2050, ce qui n'en représente même pas la moitié. Le professeur à l'EPFL est quant à lui convaincu que les lignes à grande vitesse se démarquent clairement du réseau de base et représentent ainsi les candidates idéales pour de nouvelles formes de financement

comme le partenariat public-privé (PPP). Il se réfère pour cela aux lignes Perpignan-Figueras ou Nîmes-Montpellier, qui doivent être financées en PPP.

On pourrait néanmoins se demander si, avec l'augmentation du trafic voyageurs et marchandises, des objets visionnaires tels qu'un nouveau tunnel de base au Simplon (de 30 à 40 km de long, suivant la solution) engrangeraient à nouveau, dans des délais raisonnables, les 15 milliards qu'ils coûteraient probablement aux investisseurs privés. En France, les tronçons PPP relient des centres avec 150 000 (Nîmes) et 250 000 (Montpellier) habitants, qui jusqu'ici sont nettement moins bien desservis par le train que les villes suisses de même envergure.

Le temps a déjà, ici ou là, dépassé le livre paru en 2010. Ne serait-ce qu'en ce qui concerne les investissements pour STEP 2025, qui sont passés de 3,5 milliards à l'époque à 6,4 aujourd'hui – aussi grâce à l'UTP – et le TransRUN dans le Jura neuchâtelois, qui a échoué de justesse en votation en 2012, obtenant 49,7 % des voix.

hanskaspar.schiesser@utp.ch, 031 359 23 44



Daniel Mange

Plan Rail 2050: Plaidoyer pour la vitesse

Collection Le savoir suisse; 17 fr. 50.

Union des transports publics UTP

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6
Téléphone 031 359 23 23
Fax 031 359 23 10
www.utp.ch, info@utp.ch

Rédaction

Roger Baumann, tél. 031 359 23 15
roger.baumann@utp.ch

Conception et layout

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Juillet 2013