



ZOOMS jeudi 19 juin 2014

Rail 2000: le défi vaudois

Le 1er octobre 1986, la «Gazette de Lausanne» publie une lettre d'un lecteur de Saint-Sulpice...

En 1986, la «Gazette de Lausanne», à l'occasion du grand débat suscité par Rail 2000, publie une lettre de lecteur reproduite ci-dessous. Elle est signée de la main d'un «lecteur de Saint-Sulpice», comme dit le journal, «professeur à l'EPFL». Ce paisible habitant de la bourgade lémanique n'est autre que Daniel Mange, qui trouve là une plateforme pour un des sujets qui lui tient le plus à cœur: le rail. A l'heure des propositions de la Citrap, rétroplongée dans un texte de politique-fiction du rail par un de ses très ardents et très constants défenseurs.

«Le débat très largement ouvert concernant le projet ferroviaire Rail 2000, ainsi que l'exposition consacrée à ce thème dans le cadre du dernier Comptoir suisse ont inspiré les réflexions suivantes à un lecteur de Saint-Sulpice, professeur à l'EPFL.

Rail 2000: achever le métro zurichois, peaufiner les transversales, accélérer les cadences, rehausser les quais, ce projet est nécessaire, mais est-il suffisant? Il y manque un souffle, un défi, un rêve, comme le percement du Saint-Gothard, un siècle auparavant.

Rêvons donc: le 1er août 1991, Jimmy Brown, de New York, débarque à l'aéroport de Genève; libéré de ses bagages (qui sont directement transférés), il gagne le quai numéro un de la nouvelle gare de Genève-Cointrin, un train moderne, multicolore, l'y attend: voitures vertes (des CFF) et bleues (du Montreux-Oberland bernois) en direction de Montreux, Interlaken et Lucerne, voitures rouges (des compagnies Brigue-Viège-Zermatt et Furka-Oberalp) en direction de Zermatt, Coire et Saint-Moritz. Pressé de visiter l'Exposition nationale suisse, Jimmy Brown s'installe dans l'une des voitures panoramiques pour Lucerne, à sa place réservée, qu'il ne quittera qu'au terme de la fabuleuse traversée du Pays-d'Enhaut, du Simmental et du Brünig.

Le réseau ferroviaire suisse est un amalgame de lignes à écartement normal et de lignes à voie étroite (ou métrique). La réalisation de voitures ou de rames automotrices à écartement variable, ainsi que l'aménagement de quelques gares de jonction permettraient de supprimer tout transbordement entre le réseau CFF de base et les principales lignes à voie étroite; le passager serait définitivement débarrassé de la corvée du changement de train: hantise de manquer la correspondance, inconfort extrême du transport des bagages.

Le projet Rail 2000 est un défi à l'imagination de chacun; la réalisation de rames ferroviaires à écartement variable ou «Trains à grand panorama» (TGP) devrait permettre aux entreprises de transport, ainsi qu'aux constructeurs de matériel ferroviaire, d'exploiter un nouveau créneau et de gagner un nouveau

marché. Est-ce un rêve? Depuis plusieurs dizaines d'années, le train Talgo (Genève-Barcelone) traverse la frontière franco-espagnole en changeant d'écartement automatiquement... et en douceur!

Le canton de Vaud, siège du 1er arrondissement CFF, de la direction du très dynamique Montreux-Oberland bernois (qui propose déjà une solution plus modeste pour l'implantation d'un troisième rail entre Zweisimmen et Interlaken) et des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey, réputés pour leurs compétences ferroviaires, pourrait répondre à ce défi, transformer ce rêve en réalité. Rail 2000 sortirait alors de la grisaille.»

Daniel Mange Gazette
de Lausanne, 1er octobre 1986

ARCHIVES HISTORIQUES

>> Sur Internet

www.letempsarchives.ch