

# L'idée de faire rouler les trains à 200 km/h ressurgit

**Conseil des Etats** Les élus relèvent la nécessité d'éliminer les disparités en matière de vitesse de trains dans les différentes régions du pays.

**Fabian Muhieddine**

fabian.muhieddine@lematindimanche.ch

La phrase est sibylline. Le communiqué de presse parle simplement d'une «discussion» lors de la séance de jeudi et de vendredi de la Commission des transports du Conseil des Etats. Il précise que «la nécessité d'éliminer de manière adéquate les disparités actuelles en matière de vitesses commerciales dans les différentes régions du pays a été relevée». En clair, s'agirait-il d'un premier pas vers l'augmentation de la vitesse des trains? Olivier Français (PLR/VD), président de la commission, confirme. D'ailleurs, l'élu milite pour cela depuis de nombreuses années. Et c'est sur son initiative que la «discussion» a eu lieu dans le secret de la commission.

## Les trains stagnent aux alentours des 100 km/h

«Il s'agit désormais d'ouvrir une bourse aux idées sur les tronçons à améliorer à travers toute la Suisse pour que les trains puissent accélérer», explique l'élu vaudois qui, au final, espère qu'un projet stratégique émergera de la commission. «Le réseau ferroviaire suisse, rappelle Olivier Français avec sa casquette d'ingénieur, a été cons-

truit au XIXe siècle. Pour des trains à vapeur. Il est trop sinueux pour la grande vitesse.» Alors que la technologie des locomotives et des wagons ne cessent de progresser, les trains suisses stagnent aux alentours des 100 km/h. «Pourtant les CFF sont déjà équipés de motrices et de voitures rapides pour les vrais tronçons à grande vitesse qu'il y a en Suisse, ajoute le spécialiste. C'est-à-dire le trajet entre Berne et Olten et les deux grands tunnels que sont le Lötschberg et le Gothard.»

## Un coût de 25 à 30 milliards de francs

Il suffirait donc de «corriger certains tronçons» entre Genève et Saint-Gall ainsi qu'entre Bâle et Zurich pour raccourcir de manière très significative le temps du trajet entre les grandes villes suisses. Voilà pour la théorie. Dans la pratique, il s'agirait d'un projet très ambitieux que l'ingénieur vaudois chiffre entre 25 et 30 milliards de francs. Pour le mécanisme de financement. Il propose de reprendre celui des nouvelles transversales alpines (NLFA). Il faudra probablement creuser plusieurs tunnels d'envergure, comme à la sortie de Lausanne en direction de Berne. «Ce sera une taupinière, sou-



Jean-Paul Guinard

**«Le nouveau parcours sera une taupinière. Mais c'est le seul moyen d'avancer rapidement et cela sans exproprier de terrains»**

**Olivier Français,** conseiller aux Etats (PLR/VD)

rit-il. Mais c'est le seul moyen d'avancer rapidement et cela sans exproprier de terrains.» Olivier Français en rêve déjà pour l'après 2030. «Les CFF se sont pour l'instant toujours occupés d'améliorer les capacités des trains, il est temps de s'occuper de la vitesse», ajoute-t-il.

## Relier les réseaux européens

L'enjeu dépasse d'ailleurs la Suisse. Il s'agirait au passage de relier les réseaux des trains à grande vitesse de nos voisins français ou allemand. Selon certaines projections, Paris ne serait ainsi plus qu'à deux heures de Genève. Dans la commission des Etats, plusieurs élus tous bords politiques confondus soutiennent déjà l'idée. Ils ont compris que chacune des grandes régions suisses aurait à y gagner. Ainsi Paul Rechsteiner, prési-

dent de l'Union syndicale suisse et poids lourd du Parlement, applaudit des deux mains. Il parle de chiffres plus que convaincants: «Il faut renforcer le service public et permettre à tous les Suisses de se déplacer rapidement en train. Aussi bien la Suisse orientale qu'occidentale y gagnerait», assure-t-il.

Daniel Mange, professeur honoraire à l'EPFL et membre de Citrap (un lobby des usagers), milite aussi depuis de nombreuses années pour des trains à grande vitesse en Suisse. Il a même consacré un livre au sujet: «Plan Rail 2050: plaidoyer pour la vitesse». «Nous devons relier à moins d'une demi-heure toutes les grandes métropoles suisses. C'est là l'avenir du train», prédit-il. Et pour lui, la discussion est urgente, notamment pour le tronçon Lausanne-Genève. «Certes, les Conseils d'Etat vaudois et genevois sont pour l'instant trop occupés avec la rénovation des gares de Lausanne et Genève. Mais il faudra très vite s'intéresser à la question de la grande vitesse.»

## Transporter davantage d'usagers

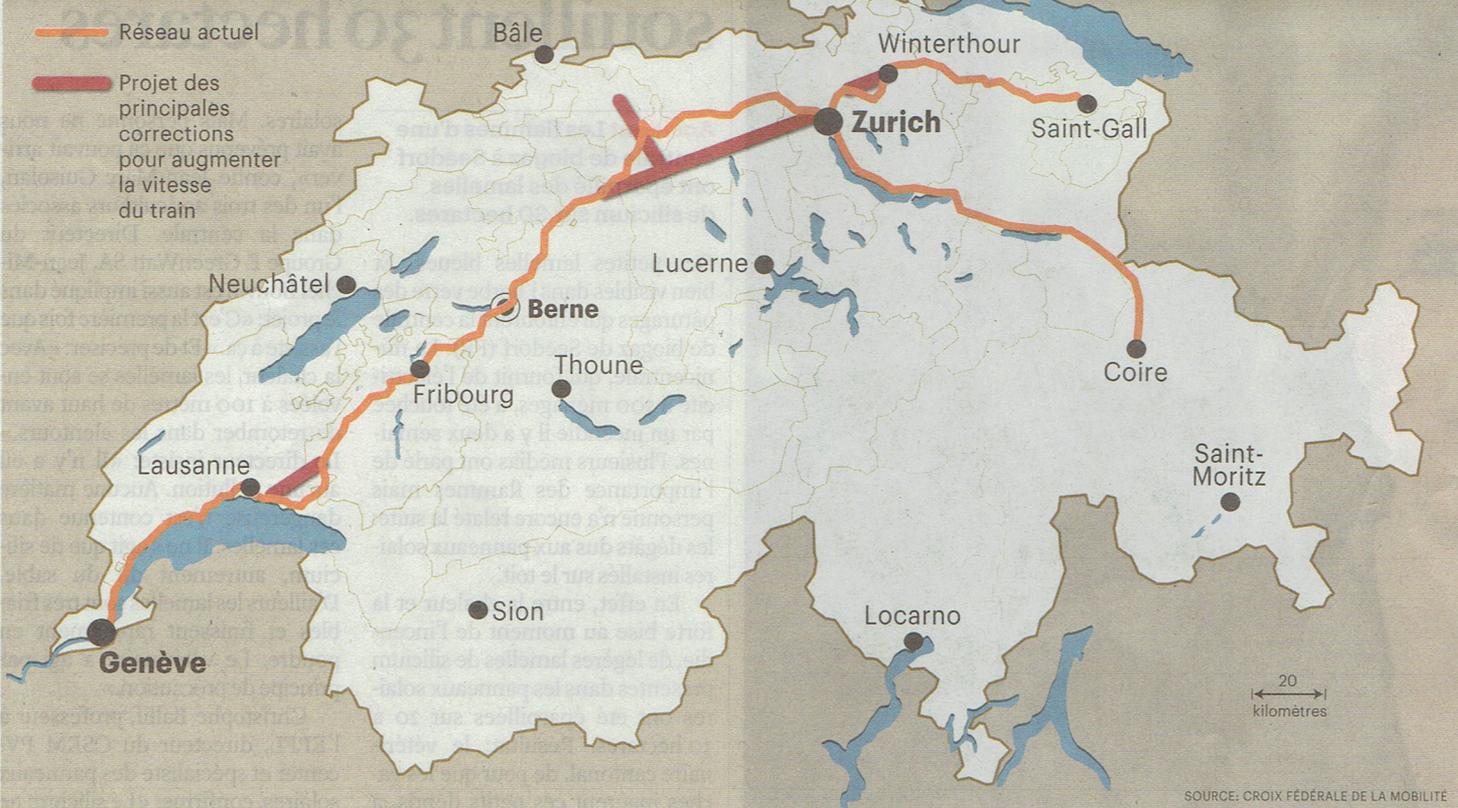
En effet, Daniel Mange rappelle que les discussions vont commencer au Parlement sur les prochains grands projets – jusqu'en 2030 – et notamment la construction d'une troisième voie entre Lausanne et Genève. Pour lui, il paraît évident qu'il faut tout de suite construire deux voies le long de l'autoroute dans une tranchée couverte pour des trains pouvant atteindre les 200 km/h. Une solution idéale pour ne pas péjorer le trafic régional. «En doublant la vitesse des trains, vous transportez deux fois plus de passagers, insiste encore Daniel Mange. Les CFF ne s'en sont rendu compte que récemment.» Le combat ne fait que commencer. ●

## Temps record pour relier les villes

LIAISONS	TEMPS DE PARCOURS ACTUEL EN MIN.	VITESSE COMMERCIALE ACTUELLE EN KM/H	TEMPS AVEC NOUVEAU PARCOURS ET 200 KM/H DE MOYENNE
Genève-Lausanne	36	107	19
Lausanne-Berne	66	95	28
Zurich-Saint-Gall	62	89	26
Berne-Zurich	56	175	46
Zurich-Bâle	53	118	30

SOURCE: CROIX FÉDÉRALE DE LA MOBILITÉ

### Un réseau qui date du XIXe siècle



Des corrections de certains tronçons entre Genève et Saint-Gall coûteraient entre 25 et 30 milliards de francs.