

Croix fédérale de la mobilité: visionnaire

La Croix fédérale de la mobilité est à l'origine le nom d'une motion déposée au Parlement par Olivier Français, conseiller aux Etats, issue d'une réflexion stratégique sur le développement ferroviaire en Suisse après PRODES 2030-2035.

TEXTE: ÉRIC LOUTAN, PRÉSIDENT DE LA CITRAP-VAUD PHOTOGRAPHIE: FOTOLIA

Nombreux sont ceux issus des milieux de l'ingénierie, des transports ou de la sphère politique à considérer que PRODES, le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire en Suisse, manque d'ambition sur le long terme (2040-2050) et n'est que le reflet d'un inventaire de volontés cantonales ou nationales sans véritable vision stratégique.

LES CONSTATS

Ces lobbies soutiennent le développement ferroviaire mais avancent une pléthore d'arguments pénalisant PRODES. Premièrement, le Plateau suisse élargi, en comprenant les régions excentrées de Bâle et Lucerne, concentre 70% de la population et 70% de l'économie sur l'axe ouest-est (Genève - Lausanne - Berne - Olten - Zurich - Saint-Gall). Deuxièmement, les échanges des flux de voyageurs et de marchandises se concentrent sur l'axe ouest-est, du fait de la situation géographique des agglomérations et du trafic induit. Troisièmement, à ce jour, plus de 25 milliards de francs ont été investis dans les NLFA (nouvelles liaisons ferroviaires alpines) pour satisfaire, à juste titre, le passage du transit marchandises au lieu de nouvelles d'autoroutes. Toutefois, force est de reconnaître que ces infrastructures ne servent guère au quotidien des résidents du Plateau se déplaçant entre les principales agglomérations. Quatrièmement, les programmes de financement du rail ZEB, FAIF et

PRODES ne sont pas fondés sur une réelle réflexion globale et visionnaire. En outre, l'évolution ferroviaire prévue ne dépasse pas 2040 ou est reléguée aux études dites «grands projets». En dernier lieu, la vitesse de circulation élevée des trains intervalles, entre 200 et 250 km/h, est un tabou en Suisse et est injustement comparée aux TGV et à leur réseau spécifique.

D'AUTRES OPTIONS

Le groupe Plan Rail 2050, Olivier Français, mais aussi d'autres intervenants ont chacun présenté un projet de nouvelles lignes ferroviaires en réseau bénéficiant à la population et à l'économie du Plateau suisse ainsi qu'aux régions périphériques. Cela a déjà permis d'orienter le débat au niveau des décideurs, avec pour conséquence une réévaluation de certaines stratégies, au-delà de 2040, soit dans vingt-deux ans. Car les infrastructures ferroviaires demandent un délai de mise en œuvre bien supérieur pour une durée de vie de 100 ans.

Ces nouvelles lignes seraient construites en tenant compte de plusieurs facteurs: une vitesse commerciale élevée (vitesse d'exploitation de 200 à 250 km/h), un maintien du système des gares nodales et du cadencement horaire coordonné (échelle de temps unitaire: 15 minutes et ses multiples), et une augmentation de l'offre, plus particulièrement du trafic d'agglomération et entre les agglomérations.

C'est dans ce contexte que la Croix fédérale de la mobilité (CFM), lancée par Olivier Français, prend toute



sa signification. Ce projet comporte une dimension fédérale, rassembleuse, puisque la branche verticale symbolise l'axe nord-sud, déjà opérationnel, tandis que la branche horizontale représente l'axe ouest-est demandant de nouvelles infrastructures, dont le chaladage du Plateau. Cet axe ferroviaire est saturé depuis des décennies sur ses principaux tronçons, Genève - Lausanne (Arc lémanique), Berne - Zurich (Grand Zurich Ouest) et Zurich - Winterthour - Saint-Gall (Grand Zurich Est). De plus, l'axe ouest-est relie les régions économiquement les plus dynamiques de Suisse, voire d'Europe!

Malheureusement, Rail 2000, première étape du projet ZEB, n'a pas pu mettre en œuvre les mesures nécessaires et les infrastructures nouvellement créées sont déjà dépassées. Parallèlement, de nombreux tronçons n'ont pas pu offrir des vitesses commerciales plus attractives pour la clientèle. Et certains

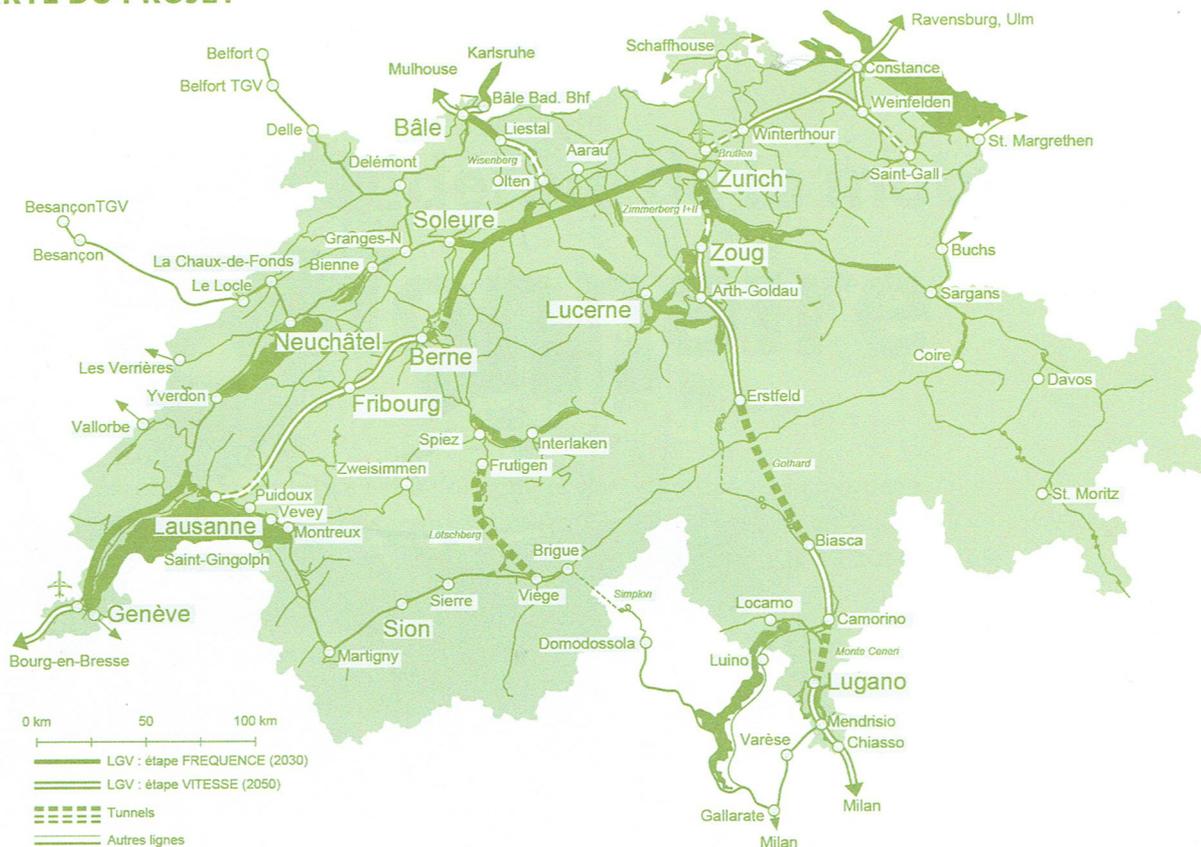
LE TRACÉ

L'idée est de corriger le tracé sinueux du réseau historique qui dessert l'axe ouest-est afin de pouvoir augmenter la vitesse des convois. Il s'agirait de réaliser en particulier plusieurs ouvrages souterrains d'envergure pour réduire les nuisances et l'impact sur les zones agricoles et urbaines. Le coût du projet, équivalent aux dépenses des NLFA, est estimé à environ 25-30 milliards de francs.

DÉPUTÉS CONCERNÉS

La Commission des transports et des télécommunications (CTT-E) du Conseil des Etats, présidée par Olivier François, a déposé en avril 2017 le postulat «Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire», par lequel elle propose de charger le Conseil fédéral d'élaborer un rapport présentant un plan directeur assorti d'une vision du réseau ferroviaire à long terme, en tenant compte de la capacité et de la vitesse tout en incluant les projets en cours.

CARTE DU PROJET



décideurs estiment que l'accroissement des capacités trouve sa réponse dans la simple multiplication des voies sur les lignes historiques. Or la clientèle aspire à des innovations offrant des temps de parcours réduits ou du moins véritablement concurrentiels à la voiture.

Le réseau actuel, et plus spécifiquement l'axe ouest-est, n'est plus en mesure de faire circuler tous les trains demandés par la population et l'économie. De plus, les opérateurs de transport doivent faire circu-

ler des trains intervilles et interrégions, des trains régionaux du trafic d'agglomération et des trains de marchandises sur les mêmes voies.

VISIONNAIRE

Pour inciter et encourager la population au transfert modal, il est impératif de stabiliser l'exploitation, notamment par la création de nouvelles lignes sur le Plateau suisse permettant de séparer les trains en fonction de leur vitesse et de leur typologie, mais également pour préparer sans heurt la demande future. La desserte des régions périphériques s'en trouverait également améliorée par une augmentation des capacités disponibles. La vision de la Croix fédérale de la mobilité dépasse donc largement le cadre de PRODES, mais demande clairement à la Confédération, par le biais d'une motion, une réelle stratégie de développement ferroviaire, sur le long terme, soit au-delà de 2050, et sur le principe des plans sectoriels fédéraux. Ce développement ne se fonde plus sur des améliorations ponctuelles, mais sur des concepts de lignes complètes permettant d'offrir un réseau performant avec un véritable avantage concurrentiel sur le transport individuel motorisé. **m**

PLAN RAIL 2050

Le projet Plan Rail 2050 émane de la Communauté d'intérêts pour les transports publics, section Vaud (citrap-vaud) visant la transformation, à long terme, du réseau ferroviaire suisse. Il propose une démarche en trois étapes de financement stratégiques – horaire cadencé intégral, fréquence et capacité élevées, grande vitesse – d'ici à 2050.