

# Nouvelle croix ferroviaire helvétique...

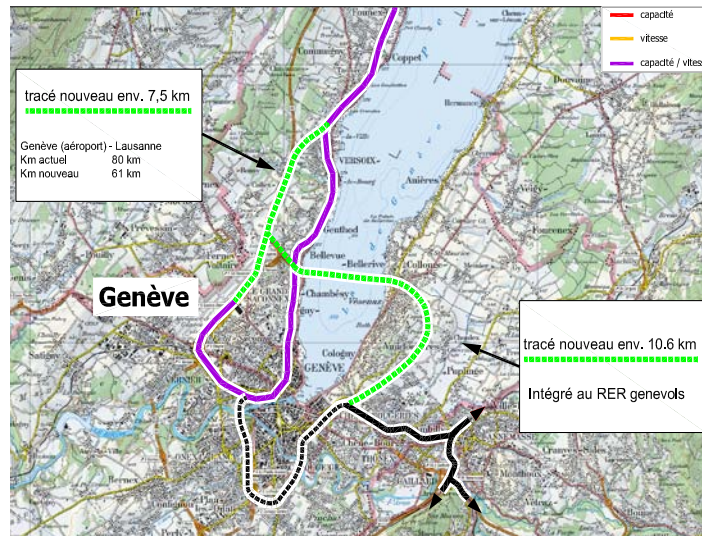
Le 15 janvier 2013, le Parti libéral-radical suisse (PLR) a présenté son plan de développement des différentes infrastructures de transports (rail, route, aéronautique) et de télécommunication (téléphonie mobile, réseau à haut débit). Cet ambitieux plan de positions a été approuvé unanimement par l'assemblée des délégués du parti, le 2 février à Zurich. «Transports romands» (TR) s'est entretenu avec l'un des artisans de ce document, le conseiller national vaudois et conseiller municipal lausannois, Olivier Français (OF). L'entretien a porté sur le volet relatif au transport ferroviaire.

**- TR: Le PLR a fait plusieurs propositions dans les domaines des transports et des télécommunications. Quel accueil et quelle adhésion suscitent-elles?**

**- OF:** Le document contenant les propositions du PLR a été adopté à l'unanimité des membres de l'assemblée. Dans mon souvenir, sur le fond, il n'y a pas eu d'oppositions. Des mesures correctives ont ensuite été apportées par les sections cantonales, ce qui est très positif, car cela traduit l'engagement de tous pour le projet et permet le dialogue et la réflexion. Pour le parti, il est essentiel que les solutions soient trouvées en commun.

Ainsi, le PLR propose que la vitesse commerciale des trains suisses soit élevée à 160 km/h sur tout le territoire. Projet qui pourrait troubler certains professionnels, mais qui résulte d'un compromis entre les réponses des sections cantonales du parti.

Le principal point d'achoppement était lié à l'attention particulière portée aux infrastructures ferroviaires sur l'axe est-ouest. Certains ont compris que l'on excluait de la réflexion leur région. Cependant, lorsqu'on parle de la Croix fédérale de la mobilité, on prend en compte tant l'axe nord-sud que l'axe est-ouest. D'ailleurs, nous avons beaucoup insisté pour intégrer le tronçon manquant entre Olten et Bâle.



Les boucles projetées autour du RER genevois. (carte sp)

Le pied du Jura s'est également fait entendre pour une meilleure desserte de Bienne et de Neuchâtel. Il faut rappeler que la Croix fédérale de la mobilité est un projet national et non pas régionaliste.

Un autre point qui a nourri les débats de l'assemblée, c'est la question du coût de telles infrastructures ferroviaires. Evidemment qu'il y a un coût important qui peut paraître inquiétant, mais si nous voulons éviter un engorgement total du trafic au cours des prochaines décennies, il est essentiel d'augmenter la capacité et la vitesse de notre réseau. Aujourd'hui la Suisse compte huit millions d'habitants et pourra, demain, en dénombrier neuf millions. Si nous ne faisons rien aujourd'hui, le pays finira par être asphyxié. Par ailleurs, consentir d'importants investissements dans les infrastructures ferroviaires me semble pertinent, ce transport collectif étant écologique, sûr et rapide.

Finalement, certains membres de l'assemblée ont eu l'impression que dans la stratégie du PLR, l'accent était trop prononcé sur les infrastructures ferroviaires au détriment d'autres modes de transports. En réponse à cette crainte, la position du PLR est très claire, nous parlons d'infrastructures au sens large du terme et le débat politique doit se faire à ce niveau-là. La mobilité est plurielle ! Qu'ils soient

rouliers, ferroviaires, aériens, lacustres, tous les modes de transports sont interdépendants. Il nous faut insister sur ce point; d'ailleurs le terme allemand «die Mobilität» traduit bien cette notion. Bien que le rail prenne la part la plus importante de notre stratégie, nous souhaitons également une meilleure fluidité au niveau de la route, des réseaux de télécommunication et d'Internet. Par exemple, nous sommes d'avis que dans le secteur de la télématique, la guerre des infrastructures des opérateurs doit cesser. Il y a un équipement de base à mettre en place pour que les télécommunications soient accessibles à tous et que la concurrence doive subsister dans le service.

### INVESTISSEMENT AVANTAGEUX

Il y a 25 ans, les autorités fédérales acceptaient les NLFA (Nouvelles lignes ferroviaires alpines dites Transversales alpines) et engageaient de 20 à 25 milliards de francs. Selon nos estimations, le coût du projet de la Croix fédérale de la mobilité s'élèverait lui aussi à 20 ou à 25 milliards de francs. Il est nécessaire de consolider le financement de ces infrastructures dès à présent si nous voulons pouvoir les développer avant 2030. En conséquence, le PLR aura prochainement d'importantes décisions fédérales à prendre: le projet FAIF (Financement et aménagement de

l'infrastructure ferroviaire); la clarification sur le financement des routes, etc.

Un point central des propositions du PLR en termes d'infrastructures ferroviaires, c'est l'accélération des cadences. En effet, il nous semble qu'une desserte entre les agglomérations à la fréquence de 15 minutes est essentielle. N'oublions pas que la Suisse a dix poumons économiques représentés par les dix grandes agglomérations du plateau, Bâle y compris. Il nous faut donc relier tous ces centres avec un moyen de transport rapide et performant. Si les trains circulent de Genève à Saint-Gall à une cadence de 15 minutes, vous avez envie de les prendre parce que vous n'avez plus à vous soucier de l'horaire ni des correspondances.

### VITESSE ET CAPACITE

C'est ainsi que nous avons développé cette idée au niveau suisse d'une manière très généraliste. Pour ce faire, nous avons mis en lumière là où se posent des problèmes de vitesse et de capacité d'emport. En fait, sur l'étendue du territoire helvétique, il a fallu imaginer pour chaque ligne comment gagner des mètres et par où passer pour améliorer la capacité d'emport et la vitesse sans pour autant négliger l'aspect de la sécurité.

Ainsi les liaisons Winterthur – Saint-Gall et Lausanne – Berne ont des problèmes de vitesse; celles d'Olten – Zurich et de Genève – Lausanne ont des problèmes de vitesse et de capacité.

Le FAIF propose des améliorations structurelles importantes entre Lausanne et Genève, sans compter les nœuds et les gares. Cependant, pour se rendre à Genève-Aéroport, il faut passer par Genève-Cornavin et il faut quatorze minutes pour faire ce petit trajet. Si l'on réalise le lien direct (traitillés verts) pour certains trains, l'offre devient beaucoup plus attractive. Ce nouveau tronçon contribuerait à diminuer le nombre de passagers se rendant en voiture à l'aéroport.

# ...les arguments d'Olivier Français

Suite de la page 14

Toujours à Genève, lorsque le CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) sera construit, pourquoi ne ferait-on pas une boucle ferroviaire dans Genève afin de supprimer le rebroussement dans la gare de l'aéroport. Il serait ainsi possible d'améliorer tant le trafic régional que national.

Concernant la ligne Lausanne – Berne, j'ai imaginé plusieurs variantes, tenant compte des différentes critiques et suggestions qui m'ont été faites. J'avais imaginé une variante Lausanne – Moudon qui permettait aussi de rejoindre Fribourg grâce à des tunnels d'une longueur totale d'environ 35 km. Malgré cette alternative, la vitesse sur ce tronçon n'était pas suffisamment satisfaisante. Dès lors, j'ai imaginé une liaison Lausanne – Vauderens avec deux variantes pour le passage de la Broye près d'Oron: l'une en souterrain et l'autre en surface. J'ai opté pour la variante en surface, parce qu'à l'inverse de la variante souterraine, celle-ci relie la Broye.

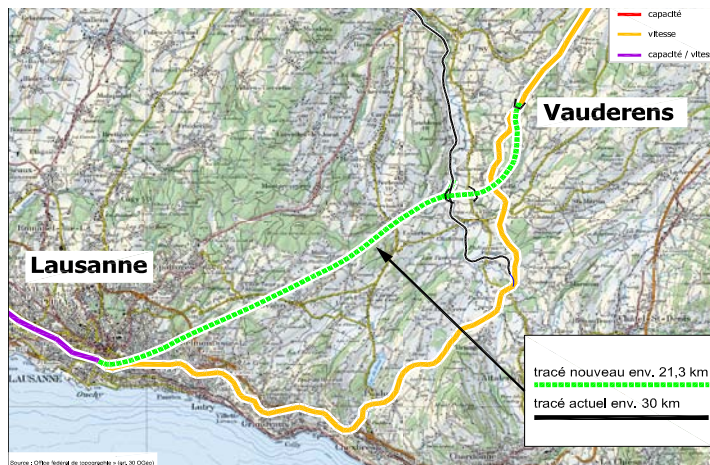
J'ai esquissé deux variantes dans la région de Zurich-Aéroport et Winterthur. Mais dans ce cas, ce sont les personnes concernées qui doivent faire des propositions et trouver des solutions.

- TR: Dans cet exemple, vous rejoignez le tunnel de Brütten?

- OF: Automatiquement. Bien que j'aie proposé une autre variante, c'est finalement aux Zurichois d'apporter une solution; l'important étant au final de relier l'aéroport international. Les études devront démontrer si le tunnel de Brütten est opportun ou non.

- TR: Entre Olten et Zurich, vous ralliez-vous au projet Rail 2000+, puisque vous citez Roggwil dans votre document, une variante qui ne passe ni par Olten ni par Aarau?

- OF: C'était mon grand projet. Dans le dossier Rail 2000+, il y a des solutions très rationnelles et moins chères que le FAIF. On doit d'abord pouvoir aller en direction de Bâle, c'est fondamental, mais



Le tracé direct de Lausanne à Vauderens, avec jonction pour la Broye. (sp)

aussi et surtout rejoindre les NLFA. Là, une nouvelle ligne est donc nécessaire en raison des problèmes de capacité. Cette option satisfait également Lucerne. N'oublions pas que nos propositions doivent être comprises comme des pistes à explorer, des idées

- TR: Mais ce sont des projets sérieux, puisque le professeur Ulrich Weidmann, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) est arrivé avec un projet semblable, passant un peu plus au nord et, surtout avec une jonction près de Wohlen ou Lenzbourg.

- OF: Il est évident que les projets sont sérieux. Bien que le tracé proposé par le PLR ne passe pas par Wohlen, la possibilité de desservir Lenzbourg reste importante.

- TR: En effet, une jonction permet aux trains de s'arrêter à Olten et Aarau, tout en utilisant la ligne nouvelle et en s'y raccordant.

- OF: C'est pourquoi j'ai mis en évidence les nœuds ferroviaires.

- TR: On remarque une sorte de consensus. L'Office fédéral des transports (OFT) va soumettre ces trois options: la variante historique par le Chestenberg, qui semble être abandonnée; la variante du professeur Weidmann, proche de la vôtre; la version Rail 2000+, plus au sud et sans cette jonction.

- OF: Si nous calculons théoriquement le gain de temps Genève – Saint-Gall selon les propositions du PLR, celui-ci serait d'environ

100 minutes. C'est impressionnant! Aujourd'hui, on achète du matériel qui peut rouler de 200 à 250 km/h, alors qu'on a un réseau qui, trop souvent, ne permet que de rouler à 80 km/h, en particulier sur la ligne sinueuse Lausanne – Berne. Donc il faut vraiment améliorer l'infrastructure de base. Cette réduction du temps de parcours grâce à une vitesse accrue accroît considérablement l'attractivité du transport ferroviaire.

- TR: Vous trouvez aussi la solution de la traversée du Jura, prévue à long terme via le Wisenberg.

- OF: D'autres variantes existent. Tout le monde veut passer par Olten, mais c'est un autre choix.

- TR: Selon vous, les moyens financiers sont énormes pour l'articulation avec le FAIF; parlez-vous d'une première étape jusqu'en 2025 et d'une deuxième jusqu'en 2030?

- OF: Nous demandons que le Conseil fédéral se prononce en 2016 pour la stratégie 2025 - 2030. C'est clairement ce dossier auquel nous réfléchissons. Il faut aussi tenir compte de la pression des régions, notamment de Lucerne et de Zurich.

- TR: Envisagez-vous ces grands travaux dans la période 2025 à 2030 ou après 2030?

- OF: Après 2030 et voilà pourquoi. Il faut bien se rendre compte qu'en 2019, voire en 2020, le Monte Ceneri devrait être mis en exploitation. En 2020-2025, lorsque le

FAIF aura payé le milliard pour le corridor des quatre mètres sur l'axe ferroviaire Bâle – Saint-Gothard – Chiasso et sur la ligne de Luino, l'axe nord-sud sera terminé et fonctionnera avec efficacité. Tout l'argent alloué à la NLFA sera alors dépensé. Pour mener à bien le projet de la Croix fédérale de la mobilité, il faudra prévoir, en accord avec les partis, un montage financier. Ce qui est sûr, c'est que l'exploitation sera à la charge du consommateur. En revanche, les investissements seront à la charge de l'impôt au sens large du terme (nouvelle répartition des recettes de la RPLP; taxes complémentaires sur les voitures; centime «transports collectifs» sur les carburants par analogie au centime climatique; augmentation de la vignette autoroutière et/ou TVA; nouvelle répartition des taxes sur les carburants; suppression des déductions kilométriques au profit d'un forfait abonnement général dans les déclarations d'impôt). L'idée générale c'est que l'utilisateur doit payer son moyen de transport.

- TR: Le Conseil des Etats a tranché en faveur de la tranche à 6,4 milliards de francs, au lieu des 3,5 milliards du Conseil fédéral, avec une hausse de la TVA de 0,1%, entre 2018 et 2030. Qu'en pensez-vous?

- OF: La discussion a été confiée aux commissions du parlement. Il n'y a pas d'unanimité au sein du PLR. Ce qui gêne le parti, c'est qu'il n'y a pas eu de débat sur les 0,4% de TVA affecté jusqu'en 2017 à l'assainissement de l'assurance-invalidité (AI). Il faut que ce débat se fasse afin que la contribution de la TVA soit clairement affectée. Cependant, nous félicitons la conseillère fédérale Doris Leuthardt d'avoir lancé une augmentation de 0,1 % de la TVA permettant ainsi d'investir 3,5 milliards pour le FAIF.

- TR: La commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national suivra-t-elle cette proposition?

Suite page 16

# Lausanne au cœur du projet

Suite de la page 15

- OF: Oui. Elle suivra le vote du Conseil des Etats qui était très clairement favorable. Au PLR, il y aura des réticences sur la question financière ainsi que sur deux ou trois projets du FAIF, mais globalement le parti suivra.

- **TR: Vous préconisez un RER cadencé au quart d'heure et des rames plus courtes. Y aura-t-il des incidences pour les gares de Lausanne et de Genève? Faut-il renoncer aux quais portés à 420 mètres?**

- OF: Ce n'est pas gênant d'avoir des gares «surdimensionnées». Il faut penser à l'avenir. Nous serons bien obligés de transporter toujours davantage de personnes, donc il faut prévoir des trains de la longueur voulue. Cependant, j'ai plutôt un souci sur le nombre de quais disponibles demain. Selon moi, à l'horizon 2040, les projets en gare de Lausanne et de Genève seront déjà sous-dimensionnés. Il existe des plans pour une gare en sous-sol à Lausanne, mais ce n'est pas la priorité pour l'instant. Pourtant à l'avenir, l'extension de ces gares devra se faire notamment par des solutions souterraines.

- **TR: Cela rejoint un peu la proposition de la citrap-vaud.ch. A l'époque, les CFF travaillaient déjà à une option souterraine à Lausanne, variante difficile, et il semblerait que sans l'exclure, ils l'aient retenue comme solution à long terme (2050).**

- OF: Un projet de gare souterraine, comportant quatre voies et deux quais est projeté sur le long terme sous la colline de Saint-François. Et c'est évident qu'à terme, il faudra planifier l'extension du réseau ferroviaire lausannois.

- **TR: Par rapport à la Croix fédérale de la mobilité, les cantons de l'Arc jurassien ne risquent-ils pas de dire qu'on oublie leur région?**

- OF: C'est une fausse crainte. L'Arc jurassien n'a pas été oublié par Rail 2000 et le FAIF. D'autres régions de l'axe est-ouest, notam-

ment la ligne Lausanne – Fribourg, ont peu bénéficié des investissements ferroviaires. Je ne nie pas que la ligne du Pied du Jura ait un rôle indispensable pour assumer une bonne part du trafic envisagé sur le réseau ferré suisse en 2040. D'ailleurs, la liaison de Bienne en direction de la Suisse orientale va sans doute encore s'améliorer.

- **TR: L'itinéraire Bienne – Delémont – Bâle ne risque-t-il pas de perdre son statut de grande ligne si l'on reporte le trafic via Olten?**

- OF: De Bienne à Bâle, on peut effectivement passer par Olten. En revanche, sur le Plateau, l'importance d'avoir deux lignes reliant la Suisse orientale à la Suisse occidentale est indéniable. Reste le problème de capacité entre Lausanne et Genève. Compte tenu du territoire à disposition sur cet axe il est très difficile, voire impossible de construire une nouvelle ligne. Des solutions souterraines permettraient cependant de résoudre le problème.

- **TR: Une nouvelle ligne souterraine, éventuellement en tranchée couverte, près de l'autoroute, pourrait-elle être envisagée?**

- OF: Il y a cinq ou six ans, l'un de mes collègues et moi-même avons imaginé un train passant sur l'autoroute. Par ailleurs, je pense qu'en termes d'aménagement du territoire, il faut inclure une planification souterraine pour les infrastructures de demain. D'ailleurs, nous travaillons actuellement sur le cadastre du sous-sol en ville de Lausanne où je suis conseiller municipal, directeur des travaux.

- **TR: La haute fréquence des correspondances entre les agglomérations à 15 minutes est un concept extraordinaire. Mais on est confronté à des conflits aux heures de pointe. Avec des trains au quart d'heure, la question des correspondances ne se pose plus. Les Néerlandais ont introduit des lignes cadencées à dix minutes dans la région de Randstad.**

- OF: Effectivement c'est une excellente idée. D'ailleurs c'est ce qui est pratiqué avec le métro lausannois m2 avec une fréquence variable des rames de trois à six minutes. Les voyageurs disposent d'un service optimal sans avoir à se soucier de l'horaire.

- **TR: Vous évoquez une association suisse des transports. Réunit-elle des politiques et d'autres cercles; est-ce un organe de réflexion, un groupe de clients?**

- OF: La problématique des transports doit réunir l'ensemble de la population et des partis. Il faut qu'il y ait un consensus. On ne veut pas de conflits entre la route et le rail, l'un n'allant pas sans l'autre. On parle de la mobilité plurielle, tant pour le piéton que pour le vélo dans la ville, le bus, le tram... Bref, on doit travailler tous ensemble. L'association serait un organe de réflexion qui permettrait de trouver ensemble des solutions en évitant les querelles de régions. Cette association devrait avoir une représentation équilibrée des différents milieux politiques, économiques, associatifs, publics, etc.

- **TR: Vous parlez d'une vitesse maximale de 200 km/h et de vitesse commerciale de 160 km/h, en notant que les trains récents, notamment ceux qui assurent le trafic nord-sud, sont conçus pour rouler à 250 km/h. Pourquoi se limiter aux 200 km/h?**

- OF: Quand j'ai fait ma première déclaration sur l'axe est-ouest, on m'a répondu qu'il n'était pas possible de construire une ligne à grande vitesse (LGV) en Suisse. Alors, j'ai suggéré un concept dans lequel les trains ne sont pas des TGV. Toutefois, si demain il est possible de rouler à 250 km/h, je ne m'y opposerai pas.

- **TR: On connaît trois courtes lignes à grande vitesse (60 km) chez nos voisins: Vienne – Sankt-Pölten en Autriche, avec une gare intermédiaire; Stuttgart – Ulm, sur la magistrale reliant Karlsruhe à Munich; le futur contour-**



Olivier Français, conseiller national et conseiller municipal. (sp)

**nement de Montpellier à Nîmes. En Suisse, le plus petit tronçon, 60 km, est sur l'axe Genève - Lausanne; puis Lausanne-Berne (100 km) et Berne-Zurich (120 km). Alors pourquoi dire que la Suisse est trop petite pour un TGV?**

- OF: Tout d'abord, à partir d'une certaine vitesse, les coûts d'exploitation et d'entretien du réseau sont plus élevés. Ensuite, la Suisse ne possède pas de motrice TGV, nous n'avons que des motrices qui roulent entre 200 et 250 km/h. Le TGV est, lui, associé à une plage de vitesse oscillant entre 300 et 350 km/h.

- **TR: Abordons pour conclure la question du système de péage dont le coût pour l'utilisateur serait variable selon le trajet et l'heure.**

- OF: Le postulat de base est le suivant: l'investissement est à la charge des impôts; l'exploitation qui ne doit pas être déficitaire est, elle, à la charge de l'utilisateur. On devrait, si possible, avoir un prix au kilomètre uniforme sur la totalité du réseau suisse. Si l'on commence à dire qu'à telle ou telle période, on paie plus cher, on marche sur des œufs. Le PLR ne souhaite pas entrer dans ce débat mais est intéressé à partager des idées nouvelles pour rendre attractifs les transports publics. *Propos recueillis par Philippe Claude et Daniel Mange*