

Stratégie ferroviaire: le dogme central revisité

L'horaire offert aux usagers détermine les infrastructures nécessaires, mais cette approche a des limites.

Daniel Mange Au royaume de la biologie règne le dogme central: le programme génétique, notre ADN, produit mécaniquement le flot de protéines nécessitées par le développement de notre corps et par son fonctionnement. La règle de cette production est universelle pour tous les organismes vivants. Moins connu, le dogme central de la stratégie ferroviaire se résume à la règle suivante: l'offre détermine l'infrastructure; en d'autres termes, l'horaire offert aux usagers définit les installations de voie et les gares nécessaires. A première vue, ce dogme n'est pas choquant; l'exemple de la ligne Genève – Coppet va démontrer les limites de cette approche.

Le cas Genève – Coppet

Dans le cadre du projet Rail 2000, la décision a été prise de renforcer massivement le trafic régional entre ces deux agglomérations, à la cadence de 30 minutes (soit deux trains par heure, dans chaque sens). A partir de cette offre, une ligne à voie unique, réservée au seul trafic régional, est construite au sud des deux voies de l'artère existante Genève–Lausanne; un seul point de croisement, à Creux-de-Genthod, suffit pour en assurer l'exploitation et permettre le croisement des convois. Avec le nouveau tronçon Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), c'est un réseau régional franco-suisse de grande envergure qui sera mis en service le 15 décembre 2019. Les convois du Léman Express circuleront alors tous les quarts d'heure entre Genève et Coppet (quatre trains par heure) et vice-versa: le doublement de la cadence entraîne mécaniquement le doublement du nombre des gares de croisement, et les stations de Chambésy et de Mies ont été alors aménagées à grands frais (116 millions de CHF) et après d'interminables procédures pour lever les recours et acquérir les terrains nécessités par l'élargissement de l'infrastructure.

Une hypothétique amélioration de l'offre, un passage à la cadence de 7,5 minutes (soit huit trains par heure, dans chaque sens), nécessiterait théoriquement un nouveau doublement du nombre des

points de croisement, soit quatre stations supplémentaires... On imagine le coût et les procédures générés par une telle opération. On constate que le changement de l'offre affecte très profondément les besoins en infrastructure. Et le doute surgit: faut-il, à chaque changement d'horaire (une fois par an), modifier substantiellement l'infrastructure dont la durée de vie est beaucoup plus longue, de l'ordre de 50 à 100 ans?

Le cas Genève – Lausanne

Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire), le seul changement de l'offre des convois RegioExpress sur l'axe Genève–Lausanne (cadence au quart d'heure au lieu de la demi-heure) entraîne, d'après les planificateurs, la construction d'une troisième voie entre Allaman et Saint-Prex (4,6 km) pour un budget de 810 millions de CHF. La fragilité

d'une telle démarche saute aux yeux: le moindre changement supplémentaire de l'horaire 2035 (dans 16 ans!) bouleversera les données d'aujourd'hui et conduira à d'autres plans.

Retour aux pionniers

Les pionniers du chemin de fer n'avaient pas d'offre à satisfaire: ils ont bâti des lignes avec une vision à long terme des flux de trafic potentiels; la plupart du temps, ils ont vu juste, et les dimensions généreuses de leurs infrastructures sont encore d'actualité. A l'image de ces pionniers, soyons généreux dans notre approche: une ligne nouvelle, à double voie, devra tôt ou tard relier Genève à Lausanne, puis à Fribourg et Berne. Revisitons le dogme qui subordonne l'infrastructure – bâtie pour le long terme – à l'offre qui reflète les besoins du court terme. Bâtissons d'abord pour l'avenir lointain, en fonction d'une vision, puis adaptions l'offre aux péripéties du moment.

Langfristige Visionen nötig

Daniel Mange Das zentrale Dogma der Eisenbahn lautet: Das Angebot bestimmt die Infrastruktur. Konkreter ausgedrückt: Der Fahrplan definiert die dazu nötigen Gleise und Bahnhöfe. Auf den ersten Blick sieht dieses Dogma korrekt aus – am Beispiel der Linie Genf – Coppet möchte ich im Folgenden die Grenzen dieses Ansatzes aufzeigen.

Die Linie Genf – Coppet

Im Rahmen von Bahn2000 wurde beschlossen, auf diesem Teilstück den Regionalverkehr mit einem Halbstundentakt zu verbessern. Dazu wurde südlich eine Einspurstrecke ausschliesslich für den Regionalverkehr gebaut. Es gibt einen Kreuzungspunkt in Creux-de-Genthod, und der genügt für dieses Angebot. Am 15. Dezember wird nun die CEVA in Betrieb gehen. Ab diesem Datum verkehren die Léman Express-Züge im Viertelstundentakt. Das bedingt nun auch eine Verdoppelung der Kreuzungstationen, also werden die Haltestellen in Chambésy und Mies

für 116 Mio Franken entsprechend erweitert. Ein 7,5 Minuten-Takt würde in dieser Logik den Ausbau weiterer vier Kreuzungspunkte bzw. Haltestellen erfordern. Es ergibt sich klar, dass eine Ausweitung des Angebots die Bedürfnisse der Infrastruktur tiefgehend beeinflusst. Ist das sinnvoll?

Zurück zu den Pionieren

Die Eisenbahn-Pioniere des 19. Jahrhunderts hatten keine Nachfrage zu befriedigen: Sie bauten die Linien mit einer langfristigen Vision der potentiellen Passagierströme. Machen wir es ihnen nach und denken im Grossen. Das heisst konkret etwa: Eine total neue doppelspurige Linie Genf–Lausanne, später eine solche zwischen Lausanne, Freiburg und Bern. Bauen wir Neues für eine weit vorausliegende Zukunft auf der Basis einer Vision, und passen wir das Angebot entsprechend der Nachfrage auf diesen neuen Linien an.

(Zusammenfassung Res Theiler)

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud