

Voici le temps gagné si les CFF avaient des trains à grande vitesse



Les trains suisses sont bons. Mais ils sont aussi plutôt lent

(ph. keystone/montage Watson)

Le réseau ferroviaire suisse est peut-être de bonne qualité, mais il est aussi le plus lent d'Europe. Watson a calculé combien de minutes les voyageurs pourraient économiser avec des lignes de train à haute vitesse.

Les trains suisses sont peut-être ponctuels, mais ils sont aussi plutôt lents. C'est bien simple: en termes de vitesse moyenne des trains, la Suisse est le pays le plus lent d'Europe. Les lignes à grande vitesse ne sont toutefois pas une priorité: ni pour le patron des CFF, Vincent Ducrot, ni pour l'Office fédéral des transports (OFT). La régularité des trains leur est préférée.

La Suisse connaît de nombreux tronçons où la vitesse moyenne est de 100 kilomètres à l'heure. Si on nous compare aux autres pays, il n'y a pas photo: la vitesse de 200 ou 300 km/h est depuis longtemps la norme en Europe. En Chine, le train le plus rapide circule même à des vitesses maximales de 430 km/h entre la ville de Shanghai et son aéroport.

Par trafic à grande vitesse, on entend des vitesses de plus de 200 km/h sur les lignes existantes et d'au moins 250 km/h sur les nouvelles lignes.

Nous avons donc calculé, en collaboration avec l'expert Guido Schoch, ancien directeur des transports publics zurichois, où il serait possible de construire de nouvelles voies ferroviaires rapides et combien de temps on pourrait ainsi économiser.

Voici le temps que vous gagneriez:

- **Lausanne-Genève**

C'est la ligne la plus utilisée de toute la Romandie et une des plus importantes de Suisse. Les 35 minutes du trajet le plus rapide de la ligne pourraient ainsi se transformer en 20 minutes — une économie de près d'un tiers du temps.

Il n'empêche, le trajet en train reste avantageux par rapport à la voiture. Ceux qui prennent l'autoroute pourront le confirmer: il n'est pas rare de faire près d'une heure de trajet entre Genève et Lausanne, en fonction des conditions de circulation et des bouchons autour de Morges.

- **Lausanne-Berne**

Vous travaillez à l'administration fédérale et habitez dans la capitale vaudoise? Cela pourrait vous intéresser: un trajet rapide entre Lausanne et Berne pourrait permettre de passer d'une heure et sept minutes à 45 minutes.

On rappelle qu'un trajet en voiture entre les deux villes prend environ 70 minutes.

- **Genève – Zurich**

Un trajet direct et rapide entre les deux grandes villes? En portant certaines lignes à une vitesse maximale de 300 km/h, d'importantes réductions de temps de trajet seraient envisageables. Il serait possible de se rendre de Zurich à Genève en 1 heure et 20 minutes, contre 2 heures et 41 minutes actuellement..

C'est en tout cas ce que proposent le professeur Daniel Mange de l'EPFL et Ulrich Gygi, ancien président des CFF, dans le livre Plan Rail 2050: plaidoyer pour la vitesse, sorti en 2010.

- **Genève - Saint-Gall**

C'est sur les longues distances que la différence commence réellement à devenir intéressante: entre Genève et Saint-Gall, c'est actuellement 3h48 de train dans les conditions optimales. Avec une ligne rapide, cela tombe à 2h30 uniquement. Pas mal, non?
En voiture, on n'en parle même pas: le trajet dure 3 heures et 50 minutes.

- **Genève – Coire**

En cas d'extension de l'axe est-ouest entre Genève et Saint-Gall à 200 km/h, de nombreuses autres lignes adjacentes bénéficieraient également de réductions massives du temps de parcours.

Le temps de trajet entre Genève et Coire est de 250 minutes, soit 4h10. Si l'on construisait une ligne à grande vitesse là où c'est possible, le temps de trajet serait réduit d'une heure et passerait à 190 minutes, soit 3h10.

- **Bienne – Zurich**

Une ligne à grande vitesse serait aussi possible sur la ligne entre Bienne et Zurich, où le temps de trajet passerait de 70 à 53 minutes.

A titre de comparaison, le même trajet en voiture dure 90 minutes, selon les conditions de circulation.

- **Bâle – Zurich**

Les voyageurs en train pourraient également gagner environ 11 minutes entre Zurich et Bâle. En voiture, le trajet de 80 kilomètres prend environ 70 minutes.

Combien cela coûterait-il?

L'exploitation de lignes plus rapides devrait couvrir les coûts du trafic longue distance. «Les trains à grande vitesse sont plus chers à l'achat et à l'entretien que les trains régionaux. Mais avec un temps de trajet réduit de moitié, on a besoin de deux fois moins de trains et de deux fois moins de personnel. De plus, un temps de trajet réduit apporte plus de passagers et donc plus de recettes», explique Guido Schoch.

«Une nouvelle ligne peut être moins chère que l'extension d'une ligne existante»

- Guido Schoch -



Guido Schoch se concentre sur le développement de lignes ferroviaires rapides

(image: zvg/tom kawara)

Les coûts de construction d'une ligne à grande vitesse dépendent toutefois fortement de la topographie et d'éventuelles expropriations. Les lignes en tunnel sont en outre nettement plus chères que les lignes à ciel ouvert, et plusieurs tunnels courts sont moins chers qu'un long. Guido Schoch souligne cependant: «Une nouvelle ligne peut s'avérer largement moins chère que la modification d'une ligne existante, où toutes les gares doivent être entièrement retapées et où les travaux doivent être effectués sous exploitation».

La nouvelle ligne demandée par le comité Rail 2000 plus, de Zurich-Altstetten (ouest de la ville) à Roggwil dans le canton de Berne, aurait une longueur totale de 55 kilomètres et coûterait 4,6 milliards de francs. Elle serait environ 17% plus rapide que la ligne actuelle prévue par l'OFT.

«D'autres études sont nécessaires pour estimer les coûts des autres tronçons»

- Guido Schoch -

La motion de la commission des transports du Conseil des Etats «Perspective Rail 2050» a été adoptée par le Parlement l'année dernière. Le Conseil fédéral a ainsi été contraint de présenter des estimations de coûts plus précises d'ici 2025.

Ce qu'en dit la Confédération

Interrogé par Watson, l'Office fédéral des transports (OFT) a fait savoir qu'il se concentrait sur l'aménagement des grandes lignes, où «le train n'est pas encore compétitif par rapport à la route en termes de temps de trajet». Et d'ajouter : «De nouvelles voies rapides, comme le propose Guido Schoch, ne sont pas à l'ordre du jour. Elles entraîneraient un surcroît de trafic, un étalement urbain croissant et une forte consommation de sol et d'énergie. En conséquence, l'OFT n'a pas commandé d'études de faisabilité pour de telles lignes»

On peut dire que les choses sont claires. Les trains suisses resteront donc les champions de la lenteur.