

# La Suisse rate-t-elle son raccordement au réseau européen?

Les pays de l'UE ont de grands projets de trains express. Les CFF veulent sauter le pas mais Berne s'y oppose. C'est faux, disent les experts.



Le Giruno est à gauche et le TGV à deux étages à droite, en gare centrale de Zurich

(ph. © WALTER BIERI/KEYSTONE)

L'Europe construit un réseau de trains à grande vitesse et la Suisse est en plein dedans, mais pas dedans. C'est ainsi qu'il faut interpréter les projets actuellement à Bruxelles et à Berne. D'ici à 2030, les États européens veulent doubler le volume du trafic à grande vitesse par rapport à 2015, et même le tripler d'ici à 2050. On parle de trafic à grande vitesse lorsque la vitesse est supérieure à 200 kilomètres-heure.

Au Palais fédéral, en revanche, après le Conseil des États, le Conseil national a pris acte lundi, sans protester bruyamment, du projet de ne procéder à «aucun développement substantiel du trafic grandes lignes ou du trafic voyageurs international» au cours des prochaines décennies. Les jeux de planification proviennent du Conseil fédéral et sont intitulés «Perspective Rail 2050».

Au cours des prochaines années, la Confédération consacra des dizaines de milliards de francs à l'extension du réseau ferroviaire par le biais de son fonds d'infrastructure. La majeure partie de cette somme est et sera consacrée à des projets d'importance régionale. Ainsi, les lignes passant par les tunnels du Gothard et du Lötschberg et la nouvelle ligne Olten-Berne resteront, dans un avenir prévisible, les seuls tronçons à grande vitesse de Suisse.

## Depuis 2010, la part du rail stagne

Un certain nombre d'acteurs importants, dont les CFF, estiment qu'il s'agit d'une stratégie erronée. Lorsque le Conseil fédéral a mis ses projets en consultation il y a un an et demi, ils ont exigé pour les transports publics suisses la «meilleure intégration au réseau ferroviaire européen». Ils estiment qu'il est «indispensable de concevoir en complément pour le système ferroviaire suisse un réseau express européen pensé à l'échelle européenne».

Le Conseil fédéral n'a pas donné suite à cette demande. Il justifie sa décision en se référant aux études qu'il a fait réaliser. Celles-ci auraient montré que la répartition modale, c'est-à-dire la part du rail dans l'ensemble du trafic, pourrait être augmentée de la manière la plus efficace par des aménagements sur les courtes et moyennes distances. L'espoir est que le secteur des transports émette ainsi moins de gaz à effet de serre.

D'ici à 2050, le Conseil fédéral veut augmenter la répartition modale de 3 points de pourcentage pour la faire passer à 24%. Après le dernier grand projet d'aménagement à l'échelle nationale, «Rail 2000», elle avait fortement augmenté en peu de temps, mais depuis 2010 elle stagne.



Le ICE 4 de la Deutsche Bahn, train à grande vitesse, se faufile à travers la Suisse, ici près d'Interlaken, dans le canton de Berne (ph. © PETER SCHNEIDER/KEYSTONE)

«L'orientation recommandée met l'accent sur le développement à long terme de l'offre ferroviaire sur les courtes et moyennes distances jusqu'à environ 50 kilomètres», écrit le Conseil fédéral dans son message sur la «Perspective Rail 2050». Les gares de banlieue devraient notamment devenir davantage des plaques tournantes du trafic et être davantage desservies par des trains interrégionaux et régionaux, «ce qui permettrait de nouvelles correspondances tout en désengorgeant les gares centrales».

### **La Confédération travaille-t-elle sur les bonnes hypothèses?**

Guido Schoch, ancien directeur des transports publics zurichois et de la Südostbahn, attribue à cet égard une erreur de raisonnement à l'Office fédéral des transports (OFT) compétent: «L'OFT regarde le nombre de trajets parcourus et non les personnes-kilomètres, comme si cela n'avait aucune importance pour le climat que quelqu'un fasse 300 mètres en voiture pour se rendre au supermarché ou qu'il aille de Zurich au canton du Valais.» En revanche, si la Confédération avait tenu compte de la distance parcourue dans ses calculs, elle mettrait désormais davantage l'accent sur le trafic longue distance.

L'expert pose une question fondamentale: depuis que la planification des aménagements de l'infrastructure a été transférée des CFF à l'OFT il y a environ 20 ans, la perspective globale a été perdue. «Maintenant, on construit sans que personne ne se demande au préalable comment un nouveau projet s'intègre dans l'horaire global.» Les cantons peuvent faire part de leurs besoins. «On ne voit si le puzzle s'emboîte qu'après la mise en service.» Il cite en exemple les grands projets prévus, tels que la gare souterraine de Lucerne, le «cœur» de Bâle ou le tunnel entre Zurich-Altstetten et Aarau.

Les CFF ne veulent pas s'exprimer sur les décisions actuelles du parlement. Leur réponse à la consultation d'il y a un an et demi allait cependant dans le même sens que la critique du spécialiste. À l'époque, ils avaient écrit que le développement des chemins de fer devait «être déduit de manière conséquente du point de vue de la clientèle et de la demande, en complément de l'objectif proposé». En d'autres termes, cela signifie qu'il faut d'abord un concept global.

Alors que cette discussion n'est qu'une vision pour un avenir lointain, le parlement a en outre adopté lundi des projets concrets. Il est notamment prévu de construire un tunnel de 9 kilomètres entre Morges et la ville voisine de Perroy afin de désengorger la ligne aérienne surchargée qui longe le lac Léman.

Le parlement a également voté les fonds pour la poursuite du tunnel du Zimmerberg jusqu'à Baar (ZG), y compris une bifurcation en direction de Wädenswil sur le lac de Zurich. L'extension complète du deuxième tube du tunnel du Lötschberg est désormais planifiée. Les différents aménagements décidés à une large majorité coûtent près de 3 milliards de francs. C'est 350 millions de plus que la proposition du Conseil fédéral. La Suisse reste donc un pays ferroviaire, grande vitesse ou pas.