

Les irréductibles de la grande vitesse ferroviaire

La grande vitesse ferroviaire n'est manifestement pas la tasse de thé de la majorité des Helvètes. Mais, à l'image des irréductibles Gaulois de la saga d'Astérix, une poignée de Suisses restent persuadés que l'avenir du chemin de fer passe par la grande vitesse : les défenseurs de Swissmetro, le groupe d'experts Rail 2000 plus, le groupe de travail Plan Rail 2050 de la citrap-vaud et, last but not least, Carlo Pfund, le père de l'Observatoire de la grande vitesse européenne.

Swissmetro : un concept durable

Le projet de Swissmetro, train sans roue ou avion sans aile, a marqué durablement le paysage de la mobilité suisse. Si la société éponyme est aujourd'hui dissoute, il n'en reste pas moins une association très active, Pro Swissmetro (proswissmetro.ch), dont le site rappelle les caractéristiques de ce nouveau mode de transport : grâce à la combinaison de la sustentation magnétique, d'un tracé totalement souterrain dans un vide d'air partiel, les convois de Swissmetro devaient se déplacer à une vitesse d'environ 500 km/h, sans frottement et sans aucune nuisance pour l'environnement. Sur un tracé Genève-Saint-Gall via Lausanne, Berne, Lucerne et Zurich, les promoteurs planifiaient une cadence de 6 minutes, et une durée de 15 minutes de centre à centre.

Rail 2000 plus : pour un axe direct d'Olten à Zurich

Une trentaine d'experts suisses alémaniques soutiennent le projet d'une ligne ferroviaire nouvelle reliant par le plus court chemin Roggwil (à l'extrémité orientale de la ligne nouvelle Berne-Olten) à Zurich-Altstetten, évitant du même coup les nœuds surchargés d'Olten et d'Aarau. En réduisant la longueur du trajet Roggwil-Altstetten de 17 %, les trains InterCity relieront Berne à Zurich en 42 minutes (aujourd'hui 56) à la vitesse maximale de 200 km/h ; à terme, les 106 km pourraient être franchis en une demi-heure. Au moment où l'Office fédéral des transports (OFT) décide d'abandonner la variante par les tunnels du Chestenberg et du Honeret au profit d'un long tunnel direct de Lenzbourg à Altstetten, les arguments du groupe Rail 2000 plus pourraient infléchir le trajet de l'OFT en direction de Roggwil (site citrap-vaud.ch : Groupes de travail -> Plan Rail 2050 -> [Rail 2000 plus](#)).

Plan Rail 2050 : urgence entre Genève et Lausanne

Sous la houlette de la communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud (site citrap-vaud.ch : Groupes de travail -> [Plan Rail 2050](#)), le groupe de travail Plan Rail 2050 propose depuis 2010 une vision pour un chemin de fer moderne, reposant notamment sur deux axes à grande vitesse reliant Genève à Saint-Gall et Bâle à Chiasso ; le Plan Rail 2050 intègre totalement le tronçon Roggwil-Altstetten du projet Rail 2000 plus. Les travaux plus récents du groupe se concentrent sur l'axe Genève-Lausanne où quatre voies seront nécessaires de bout en bout pour réaliser l'offre promise par les CFF, soit 4 trains par heure pour chacune des trois catégories InterCity, InterRegio et RegioExpress. Enfin, l'étude d'une direttissima de Morges à Lausanne, desservant les hautes écoles

(32'000 résidents, soit la 2^e ville du canton de Vaud), constitue un point fort de la ligne nouvelle Genève-Lausanne défendue par le groupe Plan Rail 2050.

Carlo Pfund, le père de l'Observatoire de la grande vitesse européenne

Carlo Pfund, qui a régné à la tête de l'Union des transports publics (UTP) de 1969 à 2000, s'est voué à dresser méticuleusement les moindres sursauts de la grande vitesse européenne, des Pyrénées à l'Oural : lignes en exploitation, en travaux ou planifiées, rien n'a échappé à sa vigilance. Ses travaux, présentés sous forme de tableaux synoptiques, ont été publiés jusqu'en 2015 par la LITRA, le Service d'information pour les transports publics.

Dès le printemps 2016, c'est la citrap-vaud qui a le privilège d'accueillir sur son site Internet la nouvelle édition des travaux de Carlo Pfund, dans une rubrique bilingue intitulée [Grande vitesse ferroviaire/Eisenbahnhochgeschwindigkeit](#) (site citrap-vaud.ch : Groupes de travail -> Plan Rail 2050 -> Grande vitesse ferroviaire).

Grâce à Carlo Pfund, la citrap-vaud offre à ses membres, ainsi qu'aux visiteurs de son site, un véritable Observatoire de la grande vitesse européenne. Nous remercions Carlo Pfund pour son engagement et espérons que sa vision retiendra l'attention des décideurs politiques qui façonnent l'aménagement ferroviaire de notre pays.

Daniel Mange
responsable du Comité d'édition de
TRANSPORTS ROMANDS

Biographie express du Dr Carlo Pfund

Carlo Pfund est né à Saint-Gall en 1935 ; après une licence, il devient docteur ès sciences économiques de l'Université de Saint-Gall avec une thèse consacrée à la problématique des transports au service du tourisme. A l'âge de 34 ans, il est nommé directeur de l'Union des transports publics (UTP), fonction qu'il occupera jusqu'à sa retraite en 2000 ; il assumera dans ce cadre la direction de la nouvelle association des Remontées mécaniques suisses, et siègera au comité exécutif de l'Union internationale des transports publics (UITP). Dès 2000, il reste très actif dans le domaine des transports publics et se voue, entre autres, à l'analyse du développement des chemins de fer à grande vitesse.