Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger

Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger

Band: 34 (2007)

Heft: 5

Artikel: Nouveaux tunnels ferroviaires à travers les Alpes : le Lötschberg-Express roule

Autor: Lenzin, René

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912931

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le Lötschberg-Express roule. Dès décembre, les trains de marchandises et de voyageurs passeront par le tunnel de base de 34 kilomètres de long entre Frutigen et Rarogne. Il s'agit d'une étape-clé pour la politique suisse des transports. Toutefois, le Lötschberg est seulement la première partie, insignifiante, des NLFA, les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. La ligne directe à faible déclivité pour le transit Nord-Sud ne sera opérationnelle qu'avec les tunnels du Gothard et du Monte Ceneri. Par René Lenzin

Le chantier de la NLFA à Mittholz (à gauche). Le chantier du portail à Rarogne, près du Rhône, en Valais (au centre). Fête d'inauguration, le 15 juin 2007, également à Rarogne (à droite).

Le tunnel de base du Lötschberg a été inauguré officiellement le 15 juin de cette année. Mais il ne sera totalement exploité que lors du changement d'horaire en décembre. De nombreuses personnalités nationales et internationales ont assisté à l'inauguration, dont le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. «Le tunnel du Lötschberg est, en toute admiration pour l'exploit technique et la grande prestation de toutes les personnes impliquées, bien plus qu'un impressionnant trou dans la montagne», a déclaré le ministre des transports. Il représenterait en effet «la concrétisation cohérente de la politique suisse de transfert sur le rail du trafic routier, qui sert aujourd'hui de modèle dans toute l'Europe».

En réalité, le nouveau tunnel permet de renforcer les capacités du trafic de transit à travers la Suisse. C'est pourquoi il constitue une étape importante sur la voie de l'objectif du transfert sur le rail du trafic routier que la Suisse a fixé dans la loi, à savoir la réduction du nombre de trajets des camions traversant les Alpes à 650 000 par an.

Plus de 16 millions de tonnes excavées

Les données-clé techniques de la construction sont impressionnantes. Le tunnel à deux tubes a une longueur de 34,6 kilomètres. Il existe 104 liaisons transversales entre les deux tubes. La durée de construction, y compris l'équipement de la ligne, aura duré huit ans. Au cours de la phase la plus intense, 2600 personnes travaillaient sur le chantier, dont 2000 ouvriers. Ils ont excavé en tout 16,6 millions de tonnes de matériaux. Aux prix de 1998, le coût final du tunnel se montait à 4,3 milliards de francs. C'est un milliard de plus que ce qui avait été prévu à l'origine. En tenant compte de l'inflation, des intérêts et de la TVA, les coûts s'élèvent à 5,3 milliards.

Le Lötschberg est le premier bras des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), dont le concept a vu le jour à la fin des années 1980. Les premières idées d'un tunnel de base à travers les Alpes ont été publiées immédiatement après la Seconde Guerre mondiale. En 1983 encore, le Conseil fédéral ne voyait pourtant pas l'urgence de la construction de tels tunnels, après avoir chargé trois ans auparavant le département responsable des transports de préparer une sélection de variantes. Ensuite, tout est allé

JUSQU'OÙ DANS LE SUD?

L'axe du Gothard des NLFA devrait être terminé au plus tard en 2020. Toutefois, la façon dont les deux tunnels de base seront ensuite prolongés vers le sud n'est pas encore claire. Dans un accord, la Suisse et l'Italie ont certes convenu que notre voisin du sud crée les capacités pour recueillir le trafic sur l'axe du Gothard et du Lötschberg. Mais, concrètement, peu, voire rien, n'a encore été entrepris en Italie.

Cet été, un haut fonctionnaire des chemins de fer étatiques italiens s'est fait remarquer en qualifiant le tunnel du Ceneri de superflu. Car l'Italie voudrait faire passer le trafic de marchandises à l'ouest de Milan, c'est-à-dire soit sur la ligne Lötschberg-Simplon, soit à travers le Gothard et ensuite sur la ligne actuellement encore à voie unique le long du lac Majeur. Cette déclaration a fait des vagues surtout en Suisse et la situation ne s'est détendue que grâce à l'intervention du ministre italien des transports, Antonio Di Pietro. Pour l'Italie, l'axe du Gothard serait prioritaire, a-t-il assuré. Son pays devrait aménager la ligne directe Côme-Milan sur quatre voies et renforcer ainsi la ligne historique du Gothard via Lugano-Chiasso-Côme. Quant à savoir d'où proviendront les fonds nécessaires à cet aménagement, rien n'est encore moins clair. Car en Italie de nombreux projets d'infrastructure restent en suspens en raison de l'état misérable des finances publiques, à tel point que de douloureuses restrictions sont inévitables.

Mais des moyens supplémentaires sont également nécessaires en Suisse. Les tunnels de base ne sont pas seulement plus chers que prévu. Si la ligne du Gothard doit devenir une ligne directe rapide, des investissements supplémentaires salés sont encore requis entre Lugano et Chiasso. La ligne actuelle, plus que centenaire et assez sinueuse, passe par la digue de Melide. L'Office fédéral des transports a commandé une étude qui examine et compare quatre variantes pour un nouveau tracé approprié à la ligne rapide. Pour toutes les variantes, une traversée du lac, souterraine ou en surface, ainsi que plusieurs tunnels sont nécessaires. Les coûts devraient se monter au moins à trois milliards de francs. Cette somme n'est pas prévue dans le fonds destiné au financement des grands projets de construction des transports publics. RL

vite: en 1990, le gouvernement a adopté le concept du Gothard et du Lötschberg, que le Parlement a approuvé en 1991.

Par de nettes majorités dans deux votations, le peuple s'est déclaré favorable aux NLFA. En 1992, il s'est prononcé pour la variante avec deux tunnels. Et en 1998, il a adopté un concept de financement pour les grands ouvrages de construction des transports publics, après que les hypothèses originales relatives à la rentabilité des NLFA se furent révélées totalement irréalistes. Le concept prévoyait un fonds constitué de recettes affectées (TVA, redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, impôt sur les huiles minérales) et de prêts et avances remboursables. Toutefois, les nouvelles hypothèses étaient également trop optimistes. Depuis peu, on ne part plus du principe que les chemins de fer vont pouvoir rembourser un jour une partie des frais de construction. C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement ont transformé les prêts accumulés jusqu'à fin 2004 pour environ 2,5 milliards en avances cumulées.

Une seule voie aménagée

Des querelles ont encore lieu en Suisse quant à la nécessité réelle de l'existence de deux tunnels de base et quant à savoir lequel des deux axes est le plus important. Dans le compromis financier de l'époque, il a été décidé qu'une seule voie serait aménagée dans un premier temps dans le tunnel du Lötschberg. Ceci limite ses capacités et par là même son potentiel de transfert de la route au rail. Toutefois, le Lötschberg complètement aménagé n'aurait qu'une utilité limitée pour le trafic de transit international. Car la poursuite vers le Sud par le tunnel du Simplon et jusqu'à Domodossola reste une ligne de montagne. Pour le trafic des marchandises, cela signifie deux locomotives, une vitesse réduite et des trains plus courts.

Daniel Nordmann, chef de CFF Cargo, l'a déclaré clairement il y a peu dans une interview: «Peu de choses changent pour le trafic des marchandises, car le Lötschberg n'est pas un tunnel de base, la différence d'altitude persiste. Il relie l'Oberland bernois au Haut-Valais et non le Mittelland à Domodossola. Seul le tunnel de base du Gothard permettra d'augmenter sensiblement la productivité.» Telle était également la teneur d'un congrès de l'entreprise Hupac, active depuis 40 ans dans le transport combiné. Seule la ligne à travers le Gothard et le Monte Ceneri, qui doit être inaugurée entre 2017 et 2020, sera une ligne directe à faible déclivité.

Mais ces réserves ne sont pas à même de troubler pour l'instant la joie relative au nouveau tunnel du Lötschberg. Pour ce qui est du transport des passagers en tout cas, il permet des temps de voyage nettement réduits. Ainsi, le trajet de Bâle et Berne à Milan durera à l'avenir presque une heure de moins. D'un point de vue purement suisse, il convient surtout de souligner le rapprochement entre le Valais et la Suisse allemande. Pour les Haut-Valaisans, la ville fédérale devient une destination pour les pendulaires. Tant du côté sud que du côté nord, on espère attirer davantage de touristes grâce à la liaison rapide. L'avenir nous dira dans quelle mesure ces espérances sont légitimes.

Publicité

www.asn.ch

Assurance maladie et accident internationale

- Couverture privée en cas de maladie et d'accident
- Libre choix du médecin, de l'hôpital et de la clinique
- Couverture garantie à vie et dans le monde entier
- Service d'urgence multilingue 24h sur 24
- Prestations de médecine alternative

ASN
Services for Expatriates

Vous êtes à la recherche d'une assurance maladie? Nous vous aiderons volontiers à trouver la meilleure couverture possible: contactez-nous.

ASN AG, Bederstrasse 51, CH-8002 Zurich
Tél +41 43 399 89 89, Fax +41 43 399 89 88
e-Mail info@asn.ch, Internet www.asn.ch

Nomination pour le prix des Suisses de l'étranger 2008

Qui démontre un engagement hors du commun en faveur de la cinquième Suisse?

Le prix des suisses de l'étranger est doté d'un montant de 10 000 CHF afin de récompenser une personne ou une institution qui exerce une activité hors du commun et qui met ainsi en valeur la cinquième Suisse.

Nommez dès-à-présent votre favori!
Les personnes ou institutions candidates ne doivent pas forcément résider en Suisse; la nationalité Suisse n'est d'autre part pas obligatoire afin de participer à ce prix. Toutes les candidatures seront étudiées avec la plus grande attention par un jury dont la composition est très relevée.

Vous trouverez le formulaire de candidature et de plus amples informations sur le lien suivant: www.fdp-schweiz-international.com.
Les candidatures doivent être déposées au plus tard le 31 octobre 2007.

FDP SCHWEIZ – INTERNATIONAL Wir Liberalen. PRD SUISSE – INTERNATIONAL Les Radicaux. PLR SVIZZERO – INTERNAZIONALE I Liberali.