Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1202

Artikel: Nouvelles lignes ferroviaires : prendre de la hauteur
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1015395

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: 05.07.2025

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

NOUVELLES LIGNES FERROVIAIRES

Prendre de la hauteur

(*pi*) La Suisse n'a plus les moyens de ses singularités... C'est la première conclusion à tirer du nouveau débat autour des tunnels alpins. Leur construction avait été décidée pour résister aux pressions de l'Union européenne qui souhaitait l'ouverture du pays aux camions de 40 tonnes; et le surdimensionnement de l'infrastructure se justifiait pour des raisons de politique intérieure, pour répartir investissements et nouvelles lignes sur le territoire. La Suisse a donc choisi, comme à son habitude, la variante luxe, ce qu'elle avait déjà fait pour Rail 2000. Pour ces deux projets, on est d'ailleurs rétrospectivement étonné de la minceur de l'argumentation qui avait servi à les défendre devant le parlement, puis face au peuple: décisions prises en solitaire, sans concertation internationale; aucune étude sérieuse de capacité, qu'il s'agisse du nombre d'envois que peut supporter le réseau actuel réaménagé ou qu'il s'agisse de la demande prévisible, études lacunaires sur la rentabilité. A cela s'ajoutent ensuite des erreurs politiques, à commencer par l'inscription dans l'Accord sur le transit des moyens (les tracés NLFA dans le détail) plutôt que des objectifs (en termes de capacité, de calendrier et de temps de parcours par exemple). Ceux-ci figurent bien, mais ils sont relégués au second plan par l'engagement pris face à Bruxelles de construire deux axes plutôt qu'un seul. Ces deux axes sont d'ailleurs présentés comme une nécessité technique, destinés à créer un réseau, alors que leur utilité est avant tout politique, le Lötschberg servant à faire admettre le Gothard à la Suisse romande. Enfin, le parlement s'est davantage occupé à gonfler le projet qu'à discuter de l'essentiel: son utilité et, surtout, les mesures d'accompagnement nécessaires.

L'Initiative des Alpes est venue combler ce manque de façon plutôt grossière et le débat se concentre enfin sur l'essentiel: l'utilité du projet, sa capacité en regard de la demande européenne et sa rentabilité. On se rend enfin compte de la charge financière disproportionnée que représente le percement de deux axes en regard des services attendus. On prend conscience que ces services pourraient être offerts à moindre coût. On admet que l'avantage du Lötschberg pour la Suisse romande n'est pas évident, sauf à considérer principalement les travaux que son percement procurera.

Mais comment se situer dans cet embrouillamini. Quelques pistes.

● Il faut en principe respecter les décisions et les engagements pris; mais il ne faut pas pour autant exclure d'en prendre d'autres si le contexte le justifie. Rien n'empêche le parlement de redimensionner le projet par une décision soumise au référendum facultatif.

● Il ne faut pas être naïf: il sera difficile de faire admettre une construction échelonnée commençant par le Lötschberg. A cause du poids politique des gothardiens, certes. Mais aussi parce que les faits sont têtus: le Lötschberg n'est que la moitié de l'axe prévu à l'origine qui comprenait également un nouveau tunnel du Simplon. Or, ce demi-axe, s'il est meilleur marché que son concurrent en chiffres absolus, se révèle coûteux si l'on tient compte de la capacité supplémentaire qu'il offrira (voir en marge).

● Il convient aussi de relativiser les passions et de mettre dans la balance les intérêts réels des Romands à voir le Lötschberg se réaliser: ces intérêts sont minces, y compris pour les Valaisans qui ont admis qu'il soit renoncé au transport des voitures – et dont on se demande s'ils n'admettraient pas aussi qu'il soit renoncé au transport de marchandises, pourvu qu'ils puissent bénéficier des retombées économiques du percement. Il est par ailleurs toujours question de renforcer, grâce au Lötschberg, la ligne du Simplon. Mais ne vaudrait-il pas mieux investir sur la ligne du Simplon elle-même, à partir de la sortie sud du tunnel?

● Dans une éventuelle nouvelle décision, il convient de tenir compte en priorité des besoins du transit et d'intégrer également d'autres éléments de notre politique des transports. On sait en effet que les jours (ou les années) des 28 tonnes sont comptés, que l'Initiative des Alpes devra entrer en vigueur et que nous disposons d'un instrument nouveau qui devrait permettre de rétablir un semblant de vérité des coûts entre le rail et la route: la taxe poids lourds, selon les prestations dont le principe est désormais inscrit dans la Constitution.

● Cette priorité aux besoins européens ne doit pas empêcher de parvenir à une décision équilibrée, notamment pour les Romands. Mais alors que les Romands se mettent d'accord sur les investissements qui leur seraient utiles. On peut gager qu'à cet exercice, le percement du Lötschberg arriverait en quatrième ou cinquième position, après le trafic d'agglomération (les RER ont davantage fleuri en Suisse alémanique que chez nous), l'achèvement complet de Rail 2000 (y compris le tronçon abandonné Vauderens – Villars-sur-Glâne) et le raccordement au réseau TGV.

Et qu'on ne vienne pas nous dire qu'on lâche la proie pour l'ombre. L'obtention de garanties sur une décision équilibrée intégrant des éléments autres qu'un axe alpin est possible. Les juristes et les politiques sauront bien imaginer les formes adéquates. ■

CAPACITÉS

Gothard	
Tunnel de base	300 trains
Tronçon actuel	250 trains
Total	550 trains

En tenant compte des lignes d'accès, la capacité réelle sera de 400 trains par jour. Il y a donc augmentation pour le trafic à longue distance de 150 trains.

Lötschberg	
Tunnel de base	300 trains
Tronçon actuel	250 trains
Total	550 trains

En tenant compte des lignes d'accès, la capacité réelle sera de 300 trains par jour. Elle sera toutefois réduite pour le trafic à longue distance, si on tient compte de la capacité du tunnel du Simplon (220 trains, mais il faut également y faire passer une soixantaine de trains Lausanne – Italie).

Rappelons qu'il y a d'autres moyens d'augmenter la capacité des axes ferroviaires. En modifiant les systèmes de sécurité pour raccourcir la distance entre les convois et en harmonisant leur vitesse, par exemple.