Oubliés...

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **33 (1996)**

Heft 1254

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Perspectives de l'offre et de la demande

PRINCIPALES SOURCES

Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, Message du Conseil fédéral du 23 mai 1990 (FF 1990 II 1015).

Initiative des Alpes, Message du Conseil fédéral du 12 février 1992 (FF 1992 II 865).

Accord sur le transit, Message du Conseil fédéral du 13 mai 1992 (FF 1992 III 1001).

Bonnard et Gardel, ingénieurs conseils: *Initiative des Alpes - Transport par le rail de marchandises en transit*, Lausanne, juillet 1994, sur mandant de l'Office fédéral des transports.

(*pi*) Les NLFA n'ont presque jamais été abordées sous l'angle de la demande, mais sous celui de l'offre. Ainsi, dans l'Accord sur le transit, la Suisse a offert à l'Union européenne une capacité de 55 mios de tonnes par année (t./an) en 2003 et de 90 mios de t./an en 2010. Ces chiffres correspondent à l'addition des possibilités de transport des deux axes alors envisagés (Gothard et Lötschberg complets).

Le Message de 1990 sur les NLFA prévoyait un doublement du trafic entre 1988 et 2010-2020. Selon ces prévisions, la part «naturelle» de la Suisse au transport nord-sud de marchandise, rail et route confondus, aurait dû être de 70 mios de t./an environ (ce chiffre tient compte du report sur la Suisse d'une partie du trafic qui la contourne actuellement en raison de la limite de 28 tonnes imposée aux camions).

Ces chiffres tablent sur une croissance continue des transports, qui ne s'est toutefois pas vérifiée ces dernières années. Ils n'intègrent en outre pas une donnée politique essentielle: tant la Suisse que l'Union européenne ont pris la décision de principe de faire payer le juste prix des transports. La Suisse est plus avancée dans ce domaine, puisqu'elle dispose de la base constitutionnelle nécessaire à l'application d'une taxe poids lourds proportionnelle aux prestations. L'application d'un tel instrument au niveau européen aura pour conséquence d'augmenter le prix du transport routier. On peut prévoir d'une part un report partiel sur le rail et d'autre part une diminution des transports sur route. Le report sur le rail ne doit pas être surestimé: le prix de ce mode de transport est en effet actuellement artificiellement bas, parce qu'il est fortement subventionné (plusieurs centaines de francs par chargement, camion ou conteneur, traversant les Alpes).

Une offre théorique

Des études plus récentes, notamment celle de Bonnard et Gardel concernant la mise en œuvre de l'Initiative des Alpes, commandée en 1994 par l'Office fédéral des transports, prévoient d'autres chiffres. Selon le bureau lausannois, la demande au niveau européen, rail et route confondus, va passer de 82 mios de t./an en 1993 à 110 millions en 2004. Si la tendance se poursuivait par la suite, la Suisse devrait absorber «naturellement» entre 40 et 55 mios de t./an en 2010, rail et route confondus.

Quelle offre est prévue pour répondre à cette demande? On constate que l'offre actuelle, Gothard et Lötschberg, n'est pas loin de pouvoir satisfaire en théorie à la demande prévue; les deux axes offrent à ce jour en effet une capacité théorique maximale de 40 à 55 mios de t./an, selon le poids des trains qui y circulent, et ceci en préservant le trafic voyageur. Il s'agit bien de capacités théoriques; dans la réalité, il faut savoir que la demande est plus forte du nord au sud que dans le sens inverse. Pour cette raison, et pour d'autres encore, cette capacité théorique ne peut donc pas être pleinement utilisée.

La Suisse: le chemin le plus court

La réalisation du Lötschberg telle que prévue améliorera sa capacité de 50% environ, alors que celle du Gothard sera doublée. Ainsi, malgré son coût plus faible, le prix de l'ouvrage rapporté à l'augmentation de sa capacité est plus cher entre Berne et le Valais qu'entre Uri et le Tessin. Chaque tonne de capacité supplémentaire revient en effet à près de 600 francs au Lötschberg, contre 350 au Gothard. Quant à l'apport du nouveau Lötschberg au réseau, puisque c'est ce concept qui a été retenu, il augmente de 10% environ la capacité de transit par rapport à la réalisation du seul Gothard.

En définitive, les ouvrages prévus permettront de transporter de 70 à 95 mios de t./an. Ce qui devrait largement suffire à absorber tout le trafic de transit pour lequel le passage par la Suisse représente le chemin le plus court, aussi bien celui qui emprunte la route que celui qui passe par le rail. D'un point de vue technique, l'Initiative des Alpes sera donc applicable, sans que la Suisse doive limiter le passage des marchandises européennes sur son territoire.■

Oubliés...

(*jd*) Il y a 50 ans, la population de la vallée d'Urseren, avec l'appui du gouvernement uranais, a résisté avec succès à un projet de barrage qui devait noyer Andermatt, Hospental et Realp sous un lac de 10 km de long. Dans la nuit du 19 janvier 1946, la population en colère détruisit les locaux du bureau technique du projet et chassa sans ménagement l'ingénieur responsable hors de la vallée. Les meneurs bénéficièrent d'un non-lieu. Pour commémorer cet événement, les Uranais organisent une exposition au musée d'Urseren, visible jusqu'à fin octobre, une manifestation du souvenir le 19 mai et des représentations théâtrales en juin à Andermatt.