Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2017)

Heft: 2150

Artikel: Gothard : moins de fret, plus de frais. Teil 2, Le trafic des marchandises en transit ne fonctionne pas encore à plein rendement, mais engendre déjà des surcoûts

Autor: Béguelin, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014250

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

Bienne et de Berne, tandis que les épreuves de patinage artistique, qui jouissent du plus grand retentissement mondial, se dérouleront à Lausanne.

St-Moritz mettra à disposition les pistes de bob et de luge, utilisant les seules installations permanentes existant en Suisse pour ces sports. Le saut à ski se déroulera à Kandersteg et un village olympique sera décentralisé à Thoune en plus de celui prévu dans le Chablais, belle manière de mettre en évidence l'utilité du tunnel du Lötschberg.

Si la candidature suisse est choisie, faut-il s'attendre à un afflux de touristes dans nos stations de ski lors des saisons suivantes? Sans doute pas. Crans-Montana, Verbier, et même Leysin et Veysonnaz, autres sites prévus, n'ont pas besoin des Jeux olympiques.

Est-ce une bonne affaire pour les finances publiques? Pas davantage. Rappelons que les droits de télévision qui constituent l'essentiel des revenus sont captés par le CIO et les fédérations sportives. Même si fort peu d'infrastructures lourdes seront construites, les coûts d'organisation, de communication et de sécurité seront très importants et une garantie de déficit sera demandée aux Chambres fédérales qui vont certainement regimber.

En fait, les arguments rationnels pour recevoir les Jeux olympiques paraissent presque inexistants. L'image de la Suisse dans le monde ne dépend pas d'une manifestation de deux semaines vite oubliée dès l'extinction de la flamme. Notre pays n'a rien retiré de la co-organisation avec l'Autriche de l'Euro de football en 2008. Nous avons montré que nous sommes de bons organisateurs et que tout fonctionne sans anicroche chez nous. Mais cela, le monde entier le sait déjà et cette capacité fait partie des clichés universels les plus fondés sur la Suisse.

Disons-le franchement: organiser des Jeux olympiques est un vaste gaspillage ludique au fond assez attirant, une fête de deux semaines avec bénévoles en badge, mascottes stupides, incidents à répétitions, foule de journalistes et de télévisions, athlètes et dirigeants en costumes officiels plus ou moins ridicules, fans emballés dans des drapeaux, *«maisons»* nationales où l'on fête les médailles, vaste capharnaüm qui nous fait sortir de la vie quotidienne pendant quinze jours…

Les anthropologues ont montré le rôle du gaspillage et de la fête dans l'équilibre des sociétés amérindiennes, à travers des pratiques cérémonielles chez les tribus Kwakwaka'wakw ou Haida des côtes pacifiques du Canada. Après tout, c'est toujours mieux que de passer des journées sur Facebook et YouTube.

On peut être pour ou contre les Jeux en Suisse, en sachant que l'on va perdre de l'argent, que l'on n'aura pas de touristes supplémentaires et que le pays n'a rien à y gagner, mais que tout cela peut être finalement assez amusant. Nous sommes tous des Kwakwaka'wakw.

Gothard: moins de fret, plus de frais (2/2)

Le trafic des marchandises en transit ne fonctionne pas encore à plein rendement, mais engendre déjà des surcoûts

Michel Béguelin - 19 janvier 2017 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/30840

Il faut inlassablement le rappeler: le nouveau tunnel ferroviaire du Gothard a été conçu en priorité pour le trafic des marchandises en transit à travers la Suisse, sur la ligne Rotterdam-Gênes (DP 2119).

Or, présentement, la capacité

«marchandises» chute, victime des efforts faits pour pousser la vitesse des trains de voyageurs vers les 200 km/h. En effet, les conditions d'exploitation voulues pour ces derniers réduisent de trois à deux par demi-heure le nombre de tracés pour les trains de marchandises.

Pour 2017, le trafic attendu sera limité du fait des travaux prévus sur la ligne, au nord et au sud du tunnel pour le *«couloir de 4 mètres»* et autres aménagements, pour un coût total de deux milliards – tunnel du Monte Ceneri non compris. En particulier, l'interruption durant six mois de la ligne à simple voie de Luino va nécessairement détourner de nombreux trains sur d'autres lignes. 40 trains par jour selon l'OFT, sans plus de précisions. Que va-t-il donc se passer?

La loi fondamentale de la physique des flux

Durant la phase 2017, à cause de cette interruption via Luino, la capacité globale du fret de l'axe du Gothard ne peut augmenter par rapport à 2016 ni en longueur ni en nombre de trains. En effet, la ligne de faîte du Monte Ceneri avec sa rampe nord de 2,6% impose les mêmes besoins de traction et les mêmes charges réduites que sur l'ancienne ligne du Gothard. Sur ce tronçon du Monte Ceneri, le nombre de trains de marchandises va donc augmenter, s'ajoutant ici au trafic régional tessinois et provoquant la saturation de la ligne Bellinzona-Chiasso.

Une seule solution possible pour que tous les trains puissent passer: ils doivent rouler à la même vitesse, toutes catégories confondues. Ce que prévoit précisément l'horaire 2017, avec l'allongement des temps de parcours des trains EuroCity/InterCity. A noter que, pour les autoroutes aussi, la capacité est maximale lorsque tous les véhicules roulent à la même vitesse, autour de 80 km/h.

C'est en partant de cette règle fondamentale de la physique des flux que l'exploitation du plus long tunnel du monde, conçu pour le trafic de fret, devrait être conduite. Et non pas selon le critère de la plus grande vitesse possible des trains de voyageurs.

La phase de 2018-2020 verra la mise en service du tronçon via Luino, toujours à simple voie, mais adapté aux trains de fret plus longs et au gabarit plus généreux. Le tronçon Bellinzona-Chiasso sera déchargé d'autant, ce qui permettra d'entreprendre les travaux d'élargissement des tunnels situés au sud de Lugano. Mais des trains de marchandises devront encore affronter les courtes rampes de la ligne de faîte du Monte Ceneri, cas échéant avec locomotive(s) de renfort jusqu'à Chiasso.

Après l'achèvement vers 2022 du *«couloir de ferroutage»* et du Monte Ceneri de base, le trafic marchandises pourra enfin imposer sa priorité. Trois à quatre tracés par demi-heure, à 100/120 km/h, devront lui être réservés dans le tunnel du Gothard. Le trafic voyageurs devra s'y adapter avec des tracés réduits à 140 km/h au mieux. Avec une différence de vitesse dûment optimalisée, la capacité de la ligne pourra être facilement doublée – et certainement améliorée encore.

Voir le tunnel sous la Manche (quatre kilomètres plus court) qui vit depuis de nombreuses années les mêmes contraintes que le Gothard et qui les a surmontées avec un écart des vitesses voyageurs – fret de 40 km/h. Il est incompréhensible que ce bel exemple d'efficacité ne serve pas.

Il y a une trentaine d'années, je fus le témoin de contacts très étroits entre les CFF et les promoteurs du tunnel sous la Manche. Ainsi, les deux galeries du Simplon, à l'époque le plus long tunnel du monde, ont servi pour de multiples essais. S'agissant d'infrastructures majeures européennes, la collaboration devrait aussi être évidente aujourd'hui!

Qui va payer les surcoûts générés actuellement?

Comme on le sait, la Confédération facture aux entreprises exploitantes du réseau (CFF, BLS et autres opérateurs privés) des coûts de location des lignes en fonction de la durée d'utilisation. En langage spécialisé, le prix des sillons (ou des tracés) sert de base aux adaptations tarifaires. Durant la période de rodage de l'axe Arth-Goldau-Chiasso, avec

les différentes étapes précitées, il ne sera pas facile de déterminer un prix du sillon stable pour chacun des trois trafics: marchandises, voyageurs InterCity et régional.

En l'occurrence, le précédent du Lötschberg de base n'est que de peu d'utilité. Du fait de la capacité limitée du tunnel de base à simple voie, il a été simple de faire admettre un même prix du sillon pour les trains de marchandises, qu'ils utilisent la ligne de base ou celle de faîte.

Le cas du Gothard est différent: tout le trafic de marchandises doit passer par la ligne de base annoncée à toute l'Europe comme *«ligne de plaine»*. Par conséquent, les opérateurs internationaux et suisses attendent désormais pour leurs trains de meilleures performances et des prix plus bas que du temps de l'ancienne ligne. A coup sûr, ces opérateurs ne sont pas disposés à payer des prix *«marchandises»* intégrant les sévères contraintes imposées à leurs convois. Pour eux, cela reviendrait à subventionner les trains de voyageurs afin que ces derniers puissent frôler les 200 km/h dans le tunnel.

Faire le bon choix

Il faudra choisir entre trafic de marchandises de transit et trafic de voyageurs. Les opposer en voulant maximiser ce dernier sur un même tronçon au détriment du premier ne peut conduire qu'à une impasse financière.
Les CFF avaient réussi, sur l'ancienne ligne du Gothard, le rapprochement optimal des deux trafics. Ils vont être obligés de le pratiquer à haute intensité dans quelques mois sur le tronçon Bellinzona-Chiasso. Ils connaissent la recette. A eux de l'appliquer aussi à l'échelle du plus long tunnel du monde.

Ils doivent démontrer aux usagers-contribuables, en pleine transparence, que l'exploitation d'une ligne de plaine du 21e siècle coûte effectivement moins cher qu'une ligne de montagne du 19e.

Article précédent: Gothard: après l'exploit, l'exploitation (1/2) *(DP 2149)*

Une étude universitaire est consacrée à plusieurs scandales en Suisse et à l'étranger

Scandale & histoire (sous la direction de Malik Mazbouri & François Vallotton), Lausanne, Antipodes, 2016, 238 pages

Pierre Jeanneret - 22 janvier 2017 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/30861

C'est une étude de caractère très académique, menée par dix-huit chercheurs – avec une belle parité hommes-femmes! – qui est consacrée au phénomène du scandale.

Celui-ci peut être défini comme *«signe d'une condamnation forte et unanime qu'une société exprime face à un événement (ou à une série d'événements) publiquement révélé, rentrant en contradiction radicale avec les valeurs partagées par elle.»* Le scandale peut donc être de nature politique, financière, sexuelle, toucher le sport, l'art, la santé, l'environnement – cette liste n'est pas exhaustive.

Dans leur introduction, Malik Mazbouri et François Vallotton prennent soin de préciser que les études rassemblées s'attachent moins à l'objet du scandale lui-même qu'au mécanisme qui conduit à le faire apparaître comme tel. Force est cependant de dire que, pour le lecteur moyen, c'est bien la nature même de ces différents scandales qui suscite l'intérêt!

On regrettera cependant le fait