Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine

Herausgeber: Suisse magazine

Band: - (2011)

Heft: 259-260

Artikel: Le Gothard et ses perspectives : la Suisse ferroviaire au cœur de l'Europe

Autor: Auger, Denis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849442

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

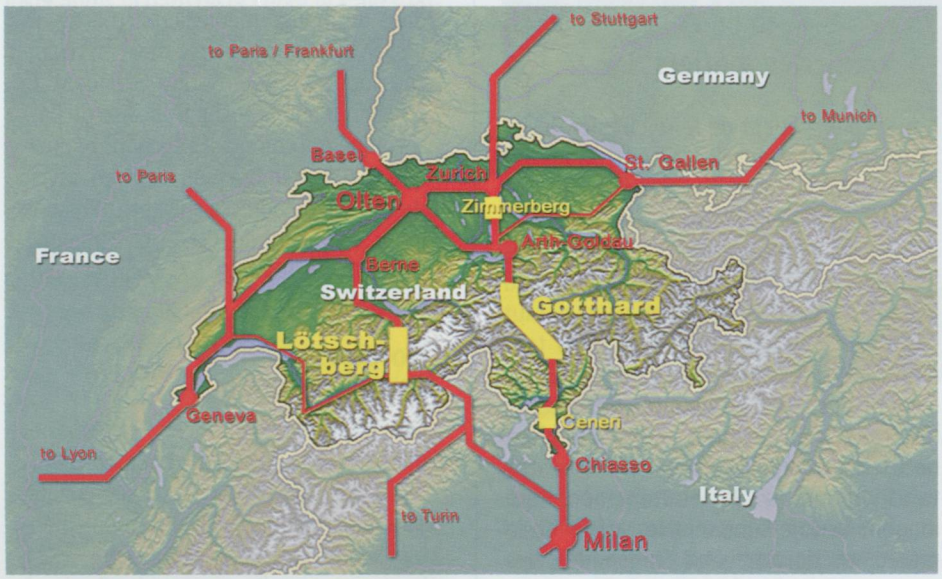
TRANSPORTS

Le Gothard et ses perspectives

La Suisse ferroviaire au cœur de l'Europe

par Denis Auger

Avec la fin des travaux de percement du Gothard le 14 octobre, la Suisse voit-elle la fin du tunnel de son isolement ferroviaire au cœur de l'Europe ? Loin de ne constituer qu'un record mondial en la matière avec ses 57 kilomètres de longueur, le tunnel du Gothard doit faciliter le transport des marchandises à travers les Alpes et désengorger ainsi le trafic sur les routes de Suisse. C'est le but avoué et recherché par le projet des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) adopté par le Conseil fédéral, dont le tunnel du Gothard est un des éléments essentiels.



AlpTransit Gottard SA

Les NLFA au sein du réseau européen

Les NLFA, c'est quoi ?

C'est tout simplement le plus grand projet de construction de toute l'histoire de la Suisse, avec l'aménagement de deux axes ferroviaires traversant le pays du nord au sud. L'un passe par Berne puis le tunnel du Lötschberg et celui du Simplon pour rejoindre l'Italie, l'autre passe par Lucerne puis les tunnels du Gothard et du Ceneri. Grâce à la construction de tunnels comme celui du Lötschberg, du Gothard et du Ceneri, les trains pourront circuler sur des pentes régulières comme en plaine. Résultat : les temps de parcours seront réduits, la vitesse des trains sera bien supérieure. Le tunnel du Lötschberg a été inauguré en 2007. Celui du Gothard devrait être ouvert en 2016 ou 2017. Un autre tunnel est en construction dans le Tessin, celui du Ceneri qui avec ses 15,4 km, doit relier la plaine de Locarno à celle de Lugano. Il devrait ouvrir en 2019. Enfin, il était prévu de construire le tunnel du Zimmerberg, entre Zoug et Thalwil. Sur les 20 kilomètres prévus, seuls 10 kilomètres ont été réalisés. Le financement manque encore pour la suite... Idéalement, dès 2019, un train reliera Zurich à Milan en 2 h 40 au lieu de 3 h 40 aujourd'hui.

Une politique de ferroutage

Le bruit, les gaz d'échappement et les bouchons sont omniprésents sur les routes d'Europe. La Suisse et l'Autriche sont spécialement touchées puisque les courants de trafic et de marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie convergent dans leurs étroites vallées. En 2009, pas moins de 1,2 million de camions ont traversé les Alpes suisses. Si rien n'est entrepris, ce nombre augmentera de 30 % d'ici à 2030. La Suisse ne veut pas de cette perspective, c'est pourquoi elle poursuit depuis les années 1980 une politique des transports durable, centrée sur le transfert maximal du trafic de la route au rail. La population suisse a confirmé cette volonté politique en plusieurs votations populaires. Elle a entre autres refusé la construction d'un deuxième tunnel autoroutier par le Saint-Gothard et s'est fixé pour but en 1994 de réduire à 650 000 par an le nombre de passages de camions à travers les Alpes.

La Suisse entend atteindre cet objectif très ambitieux par diverses mesures, dont la Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et le soutien financier au trafic marchandises ferroviaire. Elle investit environ 18,7 milliards de francs dans la construction des NLFA, et 31,5 milliards de francs au total si l'on considère l'ensemble du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Ces grands projets sont financés par le Fonds pour les transports publics (FTP). Les ressources de ce fonds proviennent pour les deux tiers de la RPLP, le tiers restant est prélevé sur les recettes de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant et d'un pour mille de la taxe sur la valeur ajoutée. Depuis dix ans, la RPLP a rapporté plus de 10 milliards de francs dans les caisses de l'État et des cantons, mais il n'est guère possible de l'augmenter davantage. Actuellement, un camion de 40 tonnes paie 325 francs pour effectuer le trajet Bâle-Chiasso...

La taxe poids lourds et l'ouverture du tunnel du Lötschberg en 2007 ont déjà produit leurs fruits. Sur la route, le trafic marchandises a enregistré un net revirement de tendance. Entre 2000 et 2009, le nombre de camions sur les axes de transit a diminué de 16 % bien que la quantité de marchandises transportées sur le rail et la route ait augmenté de cinq millions de tonnes. Sans les mesures d'accompagnement de transfert du trafic, on estime qu'il y aurait un demi-million de camions de plus sur les routes suisses. Le trafic des voyageurs sur l'axe nord-sud connaît une reprise inespérée grâce au tunnel de base du Lötschberg, et de nombreux trains sont combles.

AlpTransit Gottard SA

Le 15 octobre 2010, le percement du tunnel ferroviaire du Gothard est achevé

Droit de passage aux enchères

La Suisse souhaite pouvoir améliorer la régulation du trafic marchandises sur les routes. Un moyen efficace et économique est la « bourse du transit alpin », qui a pour but de limiter le nombre de courses transalpines de poids lourds, en mettant le droit de passage aux enchères entre les transporteurs. D'abord hésitante, la Commission européenne manifeste de l'intérêt pour cette solution innovante qu'il est tout à fait possible de rendre eurocompatible. Les ministres des transports des pays alpins (Autriche, Allemagne, France, Italie et Slovénie) s'y intéressent. Lors d'une rencontre en mai 2009, ils ont commandé une analyse approfondie. Si la bourse du transit alpin est mise en œuvre, la Suisse se rapprochera de son objectif de transfert, à savoir : limiter à 650 000 le nombre des courses de camions par an à travers les Alpes, soit environ la moitié du nombre actuel. Très réclamée par les cantons riverains du Gothard (Uri et Tessin), cette bourse du transit alpin est pour le moment encore à l'étude, malgré le temps qui presse...

Le problème sera de plus en plus aigu lorsque la réfection du tunnel routier du Gothard (17 km) devra être effectuée entre 2020 et 2025. Elle entraînera la fermeture de l'ouvrage pendant 900 jours. Le Conseil fédéral refuse le percement d'un second tube, car il entraînerait selon lui un accroissement de la capacité de l'axe routier nord-sud contraire à la volonté du peuple et des cantons et il exigerait une modification de la Constitution fédérale (à la suite du vote en 1994 de « l'Initiative des Alpes », l'obligation de transférer le fret transalpin de la route au rail est entrée dans la Constitution). Du côté des cantons d'Uri et du Tessin, c'est la consternation face aux répercussions économiques à prévoir. Mais on s'inquiète aussi dans les Grisons et dans le Valais qui craignent une augmentation inévitable du trafic poids lourds sur l'axe du San Bernardino et du Simplon.

Avec le ferroutage et le projet des NLFA, notre pays a réussi à convaincre l'Union européenne. Reste malheureusement à convaincre d'abord les transporteurs eux-mêmes. Du côté de l'Office fédéral des transports, on l'avoue : le tunnel ferroviaire du Gothard est une condition *sine qua non* du transfert de la route au rail sur l'axe nord-sud, mais pas une garantie.

Petit pays au cœur de l'Europe, la Suisse est tributaire, pour mettre en œuvre sa politique de transfert, d'une étroite collaboration internationale et d'une coordination harmonieuse entre pays alpins, afin d'éviter que le trafic lourd ne contourne la Suisse – en raison de son régime de taxation – pour emprunter d'autres passages alpins. L'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'Union européenne, signé en 1999, garantit cette coordination. Les deux partenaires contractuels se sont engagés à ouvrir leurs routes et leurs marchés de trafic ferroviaire au transport de voyageurs et de marchandises, et l'Union européenne à reconnaître explicitement les objectifs et instruments de la politique suisse des transports. Cet accord a donc autorisé la Suisse à percevoir la RPLP avec une progression de tarif sur tout le territoire national et à conserver l'interdiction générale de circuler la nuit et le dimanche. En contrepartie, la Suisse a accepté l'augmentation graduelle de la limite de poids des camions de 28 à 40 tonnes.

Les relations avec l'Europe

Les NLFA s'inscrivent dans un vaste plan européen de transport de fret entre Rotterdam et Gênes via l'Allemagne et la Suisse. Un corridor d'importance puisque le volume de fret sur cet axe de 1 400 kilomètres représente 28 milliards de tonnes-kilomètres par an, ce volume devant doubler d'ici à 2020, selon les prévisions. Les Allemands ont par exemple signé en 1996 une convention avec la Suisse, s'engageant à réaliser d'importants travaux de passage de deux voies à quatre voies sur 182 km entre Karlsruhe et Bâle, pour un coût estimé à près de 8 milliards de francs. Les travaux ont pris du retard : seuls 44 km sont à ce jour réalisés. Les riverains de certaines villes allemandes manifestent leur opposition au projet, réclamant notamment un tunnel à Offenburg et le contournement de Fribourg-en-Brisgau... Lors de sa rencontre fin janvier à Berlin avec Micheline Calmy-Rey, la chancelière allemande Angela Merkel a bien rappelé que l'Allemagne remplirait ses obligations internationales en réalisant le tronçon de la vallée du Rhin mais n'a pas avancé de date...

Côté italien, la situation n'est guère plus réjouissante. Un seul accord a été trouvé : une ligne pour le trafic voyageurs doit être construite entre Mendrisio et Varese en direction de Milan. Quant au fret, il devrait être acheminé vers Novare puis Gênes via une nouvelle ligne. Le coût des travaux est estimé à 5 milliards de francs. Mais les Italiens ne trouvent pas de quoi financer ce projet qui n'est visiblement pas prioritaire au regard d'autres transversales européennes comme celle du Brenner ou la liaison Lyon-Turin.

Lorsque le tunnel ferroviaire du Gothard sera effectivement ouvert à la circulation, soit normalement en 2016, le transport des marchandises sera toujours problématique dans le reste de l'Europe, faute d'achèvement des travaux. Bref, les Suisses ont fait le gros des efforts, les autres sont pour le moment à la traîne... ■