

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les alpes : le Triangle d'or gagnant

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 998

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020360>

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.

Le Triangle d'or gagnant

(p) Nous avons déjà dit dans notre dernier numéro qu'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) était une étape obligée de notre politique de coopération avec la Communauté européenne. Le projet présenté par le Conseil fédéral, s'il est juste dans son principe, n'est pourtant pas à l'abri des critiques dans ses détails.

L'exercice est certes difficile. Les dimensions restreintes de la Suisse, son système fédéraliste et la possibilité de référendum dont dispose le peuple, qui sera certainement utilisée pour un projet si important et déjà combattu par certains, restreignent considérablement la marge de manœuvre du gouvernement. Il eût été impensable de ne proposer qu'un ouvrage dont les avantages se seraient concentrés sur une seule région du pays. Les cantons non concernés auraient crié au scandale et leurs populations avec, avec le risque d'un rejet en votation populaire. Or le temps presse,

les travaux devant s'échelonner sur une quinzaine d'années alors que la CE maintient la pression en vue de faire sauter le bouchon que constituent à ses yeux les limites suisses au transit des poids lourds. Et même si cette pression a quelque chose d'hypocrite — le bouchon est autant constitué par les Alpes elles-mêmes et ses vallées étroites que par les normes suisses qui en découlent — notre pays se doit de participer à l'Europe des transports, sans quoi elle risque de se retrouver isolée dans d'autres domaines, où elle est demandeuse. Cette situation explique le choix du Conseil fédéral de proposer la réalisation d'un tunnel de base au Gothard, enfant chéri des CFF, et un autre au Lötschberg, ainsi que diverses améliorations du réseau en Suisse romande et orientale. Car si la NLFA est avant tout destinée au trafic marchandise, elle permettra d'intéressants gains de temps pour les déplacements de personnes.

Les Romands perdants

Vu sous cet angle, le projet du Conseil fédéral fait la part belle aux métropoles alémaniques, mais n'offre aucun avantage nouveau pour les villes romandes. Nous ne tenons pas compte ici du soutien apporté au projet de raccordement TGV Genève – Mâcon: il se limite à des mesures diplomatiques, mais pas un franc n'est prévu pour l'instant à son sujet; ni des améliorations prévues en Valais sur la ligne du Simplon qui font partie du programme Rail 2000. Ainsi Zurich, Bâle ou Lucerne bénéficieront de gains de temps (jusqu'à deux heures) par rapport à la situation actuelle dans leurs relations avec l'Italie, alors que Berne tirera directement profit du nouveau tunnel du Lötschberg. Côté romand, seul le Valais depuis Sion et plus à l'est aura un avantage direct à la réalisation de ce percement, en raison notamment du transport de voitures par le

train. Mais là encore, cette retombée n'est pas directement liée au projet de NLFA puisque le Conseil fédéral avait mandat de proposer une solution de remplacement à l'autoroute du Rawyl abandonnée par les Chambres fédérales. Le tunnel de base du Lötschberg y trouve partiellement sa justification. Genève, Lausanne, Neuchâtel ou Fribourg ne tirent pour leur part aucun avantage immédiat des fonds investis. Voilà qui méritait d'être dit, non pas pour réclamer que chaque ville du pays touche sa part, ce qui n'est guère possible, mais pour mettre en question le discours officiel qui cherche à accréditer cette thèse.

Dans un pays dont le système repose sur la décentralisation, il est pourtant permis de s'interroger sur un choix dont les répercussions les plus spectaculaires se concentreront dans le fameux triangle d'or, qui a déjà tiré profit, dans le domaine ferroviaire, de Rail 2000 et du RER récemment inauguré dans la région zurichoise.

Tunnel suisse à 100%

Le projet Lötschberg-Simplon (deux tunnels de base, l'un au Lötschberg et l'autre au Simplon), défendu par tous les cantons romands et Berne, aurait offert des avantages directs à la Suisse occidentale tout en revalorisant effectivement la ligne du Simplon. Mais aux yeux du Conseil fédéral, il avait notamment le défaut d'être à cheval sur deux pays (voir citation ci-dessous). Un argument surprenant s'agissant d'une réalisation européenne. Il est vrai que les signes de collaboration avec l'Europe ne sont pas un élément prédominant du message gouvernemental. On s'étonne

Moins en raison de sa durée de réalisation que par sa situation, le St-Gothard est la solution la plus favorable sous l'angle du calendrier. Le Simplon, comme le Splügen et finalement comme le tracé en Y, requiert une coordination internationale qui peut avoir des effets ralentisseurs et exiger toute une panoplie de conventions. or celle-ci devraient être établies avant que la construction ne puisse commencer.

Extrait du Message du Conseil fédéral sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Qui négocie?

Lausanne a décidé d'adhérer à l'Association pour le TGV Rhin – Rhône. Plus la ligne à grande vitesse se rapprochera de la Suisse, plus les chances de maintenir de bonnes liaisons internationales par Vallorbe et le canton de Vaud sont grandes.

On continue pourtant à se demander qui suit ces dossiers à Berne et dans les cantons. Au niveau fédéral, il y a des cercles d'influence surprenants où le pouvoir politique et l'administration brillent par leur absence. A Genève, c'est officiellement Jean-Philippe Maître qui est en charge du dossier; mais rien ne se passe. Et si le canton de Vaud a pris en son temps une position où son intérêt propre était mis de côté au profit d'une position commune, apportant son soutien au projet de liaison Genève – Mâcon, il ne se manifeste plus guère maintenant. L'enjeu, pourtant, est de taille. Qu'on perce des trous dans nos montagnes pour nos voisins, d'accord. Mais qu'on sache aussi défendre nos intérêts à l'étranger! Nous dira-t-on une fois qui négocie, sur quelle base, et à qui des comptes sont rendus?

même de ne pas trouver trace d'une coordination avec nos partenaires à propos de l'utilisation des trous que nous allons percer. Il ne reste plus qu'à espérer que la Communauté européenne va effectivement aménager les terminaux nécessaires au bon fonctionnement du système de transport combiné rail-route sur lequel repose la NLFA. Même si le virage semble être pris à Bruxelles, une convention internationale sur ce sujet eut été une assurance loin d'être superflue. ■

Petits et grands trous

Le projet Lötschberg-Simplon peut surprendre, puisqu'il propose le percement de deux nouveaux tunnels sous des ouvrages existants (ce qui est d'ailleurs aussi le cas du Gothard). Il faut pourtant savoir que le tunnel actuel du Lötschberg ne permet pas le passage des trains chargés de camions au gabarit européen et qu'il n'est pas un tunnel de base; sa capacité s'en trouve limitée. Notons en passant que même si l'utilisation de la hauteur d'angle maximale ne représente qu'une petite part du trafic, ce gabarit doit être respecté, d'ailleurs pour des raisons politiques que de technique des transports. Quant au Simplon, si les camions de 4 mètres vont bientôt y passer chargés sur des wagons — après le remplacement de la ligne de contact par un rail électrifié fixé au plafond — ils devront obligatoirement être déchargés à Iselle, la suite de la ligne jusqu'à Domodossola ayant un gabarit et une pente qui limitent aussi considérablement la capacité de l'ouvrage. La pente et le tracé sinueux entre Iselle et Domodossola constituent également une limite pour le transport classique de marchandises (par conteneurs, caisses mobiles ou wagons complets); tous systèmes pour lesquels les gabarits actuels sont suffisants. Dans tous les cas les tunnels existants resteraient en service, pour le trafic régional et touristique, pour une partie du trafic marchandise et comme itinéraires de secours.

RER ZURICHOIS

Du neuf avec du vieux

(pi) Le RER zurichois est entré en service voilà bientôt deux semaines. Les Romands ont une nouvelle fois le sentiment d'être en retard sur leurs voisins alémaniques, encouragés il est vrai par les reportages et articles parus ici, qui décrivent comme un nouveau réseau ce qui n'est finalement — soyons provocants — guère plus qu'une opération de marketing rondement menée doublée d'une sérieuse réforme administrative.

Le «nouveau» réseau ne s'est agrandi en fait que de 5,88 kilomètres, soit 1,54% de ce que représente le réseau express régional (RER); si 11,49 kilomètres de lignes ont été construits, 5,61 kilomètres ont été abandonnés. Le truc donc du RER fut la construction d'une nouvelle gare où convergent désormais toutes les lignes régionales, ce qui permet des relations d'un bout à l'autre du canton, sans que la gare principale de Zurich ne constitue un cul-de-sac. Administrativement, la mise en place du RER correspond avec celle de la communauté d'exploitation des transports publics: les courses inscrites à l'horaire de toutes les entreprises du canton sont commandées et payées par un organe central, de manière à assurer une coordination et des correspondances optimales. Les titres de transport ont bien sûr été unifiés.

Le RER constitue donc une excellente valorisation d'un réseau existant à près de 98,5%. Et les fameux trains à deux étages qui ont servi depuis plusieurs années à la promotion du système, les voyageurs ne les rencontreront à coup sûr que sur une seule ligne, et avec un peu de chance sur deux autres. Enfin, même si le nombre de trains/kilomètres a été augmenté de 50%, plusieurs lignes ne connaissent que la cadence horaire, des passages plus fréquents résultant d'un tronçon commun à plusieurs lignes. Si les Zurichois ont leur RER et pas les Vaudois ou les Genevois, ce n'est pas seulement dû au dynamisme alémanique. Le canton de Zurich (le réseau comprend en fait encore Zoug) compte 1'122'000 habitants, les trois-quarts résidant dans 22 localités de plus de 10'000 âmes. Sur un espace presque deux fois plus grand, le canton de Vaud compte moins de la moitié des habitants de Zurich, un sur deux résidant dans 10 communes de plus de 10'000 habitants.

Quant à Genève ce n'est guère d'un RER qu'il a besoin en priorité, comme le démontrent les récentes statistiques de trafic, mais bien d'un réseau urbain performant auquel les autorités travaillent sur mandat populaire.

Autre élément important, le réseau ferroviaire zurichois se prêtait à merveille à la réalisation d'un RER en raison de nombreuses lignes à caractère uniquement régional. Essayez d'introduire une cadence semi-horaire pour les trains régionaux entre Villeneuve et Genève! La chose est possible... à condition d'y supprimer les trains directs et internationaux. Ce ne sont pas quelques kilomètres de rail qui suffiront à inaugurer le premier RER romand.

Cela dit, il ne faut pas sous-estimer l'importance du climat politique: il est bien clair que le renouveau des transports publics a quelques années d'avance dans les villes alémaniques, qui cherchent depuis longtemps à utiliser ce moyen de transport pour résoudre en partie leurs problèmes de trafic. Et depuis un siècle, Vaudois et Genevois sont passés à côté de plusieurs occasions d'améliorer considérablement leur réseau de transports publics. ■

ÉCHOS DES MÉDIAS

«Publicitas» a fêté son centenaire et donné quelques informations sur l'état de ses finances. En fait, l'entreprise dans sa forme juridique actuelle est centenaire, mais elle est plus ancienne puisqu'elle remonte à la représentation bâloise, en 1868, de l'agence de publicité allemande Haasenstein & Vogler. La raison sociale actuelle date de 1916 pour manifester que tous les liens avec la maison mère avaient été rompus.

Les ménages bernois reçoivent ces jours le premier numéro d'un journal consacré à *La Nouvelle constitution*. D'autres numéros suivront en fonction des progrès de la révision. Vote populaire prévu pour le printemps 1993.