

Tunnels ferroviaires : le Lötschberg, une erreur? : En marge de l'inauguration du tunnel de base du Gothard, un rappel historique

Autor(en): **Erard, Lucien**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 2124

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1023420>

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.

Tunnels ferroviaires: le Lötschberg, une erreur?

En marge de l'inauguration du tunnel de base du Gothard, un rappel historique

Lucien Erard - 01 juin 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/29400>

Au début des années 80, l'accroissement du trafic de marchandises nord-sud a incité le Conseil fédéral à chercher une alternative à l'afflux de poids lourds à travers les Alpes.

On lui présenta cinq variantes de tunnels ferroviaires et il décida de faire procéder à une étude plus approfondie pour deux d'entre elles: [le Lötschberg et le Gothard](#).

Le rapport montrait que la distance de Bâle à la frontière italienne était la même pour les deux parcours. Mais la capacité du Lötschberg était, assez curieusement, inférieure à celle du Gothard. La proposition soumise au Conseil fédéral penchait clairement en faveur du Gothard des CFF plutôt que pour le Lötschberg du BLS, décentré et n'intéressant qu'un bassin de population bien moindre.

L'affaire semblait réglée quand le dossier parvint au département des affaires étrangères, sensible à l'urgence d'une solution face aux pressions de nos voisins pour libéraliser le transit des poids lourds et surtout en faveur de l'ouverture aux camions de 40 tonnes, devenus la norme en Europe.

Or le tunnel du Lötschberg, beaucoup plus court puisque complété par le Simplon, pouvait être terminé nettement plus vite, comme les faits l'ont confirmé par la suite. Il était surtout bien meilleur marché. Il sembla aussi curieux que deux tunnels identiques n'aient pas la même capacité. Ce problème venait en réalité d'un court tronçon de la ligne d'accès au tunnel qu'occupaient les trains d'Interlaken, section qu'il aurait été facile de dédoubler.

Il y avait donc de bonnes raisons pour choisir alors la variante Lötschberg-Simplon, permettant de faire transiter autant de marchandises et de camions que le Gothard et ceci plus rapidement et à meilleur compte. Cela n'excluait pas que la Suisse s'intègre ultérieurement au réseau grande vitesse qui s'ébauchait alors en Europe, mais qui aurait exigé de nouvelles lignes d'accès sur le Plateau suisse et, pourquoi pas, un tunnel au Gothard, cofinancé par l'Europe.

Le Conseil fédéral s'est montré sensible aux atouts de la variante Lötschberg-Simplon, puisqu'il l'a retenue. Mais il a en même temps décidé de creuser également le Gothard. Est-ce l'imaginaire de notre

pays, voire une véritable mythologie, qui impose qu'on puisse construire un tunnel n'importe où dans les Alpes à condition que ce soit au Gothard?

Que s'est-il passé ce jour-là pour que l'on choisisse à la fois la variante la plus onéreuse, chiffrée à 12,4 milliards de francs, mais aussi l'autre variante dont le principal atout était son coût, largement inférieur, de 5,3 milliards seulement?

La suite de l'histoire, on la connaît: Otto Stich, préoccupé par l'avenir des finances fédérales, s'est battu pour limiter les dégâts. Dès l'instant où la Suisse s'offrait le tunnel le plus cher, elle aurait pu au moins se passer du Lötschberg dont ne profitaient que les Bernois et les Valaisans du Haut, âprement défendus - avec succès - par Adolf Ogi, attaché à son Kandersteg natal.

Il a donc fallu économiser ailleurs, en particulier sur les lignes d'accès. Actuellement, la Suisse peine encore à soutenir financièrement le transfert des marchandises de la route au rail, alors que cette opération constituait la primordiale finalité d'un investissement faramineux, à la mesure du symbolique [Gothard](#).