

Bac translémanique: quelle faisabilité?

Autor(en): **Schmidt, Félix**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **123 (1997)**

Heft 17/18

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79144>

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.

Bac translémanique: quelle faisabilité ?

Par Félix Schmidt,
ing. dipl. EPFL
CSD ingénieurs-
conseils SA
1052 Le Mont-sur-
Lausanne

Déjà ancienne, l'idée d'une liaison par bac entre les rives française et suisse du Léman a été à l'origine de plusieurs démarches restées sans suite à ce jour. Ainsi, peu avant l'Exposition nationale de 1964, Georges-André Chevallaz, alors syndic de Lausanne, répondait déjà à une sollicitation pour la participation à un projet de bac dans ces termes: «l'important programme de travaux auxquels la commune de Lausanne devra faire face ces prochaines années contraint la Municipalité [...] à renvoyer la réalisation du projet en question à des temps moins chargés en travaux et en dépenses». Ces temps seraient-ils venus ?

Pour répondre à cette question et surtout pour établir les conditions pour la réalisation d'une telle traversée, une étude de faisabilité a été lancée. Réalisée dans le cadre du programme INTERREG II (programme de l'Union européenne pour l'encouragement de la coopération transfrontalière) avec la collaboration du Conseil du Léman (institution de coopération transfrontalière regroupant deux départements français: l'Ain et la Haute-Savoie et trois cantons suisses: Genève, Vaud et Valais), cette étude est soutenue par un grand nombre de partenaires suisses et français, publics et privés, regroupés dans une société simple nommée «Les Traversiers du Léman», qui est présidée par le syndic de Lausanne et le Syndicat intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon-les-Bains (SIBAT) et assistée par l'association «Chablais-Léman-Développement» (CLD).

A la suite d'un concours international, le mandat d'étude a été attribué à un groupement franco-suisse formé des sociétés *SOGREAH Ingénierie SA* (Grenoble) et *CSD ingénieurs conseils SA* (Le Mont-sur-Lausanne), appuyé pour certains travaux spécifiques par l'ITEP (Institut des transports et de planification) de l'EPFL.

Ce projet de liaison lacustre s'inscrit dans le cadre de la promotion, par les diverses autorités des deux côtés de la frontière, d'une politique globale de développement du bassin

lémanique. Le renforcement des liens, à tous points de vue, entre les deux rives du lac est un des éléments susceptibles de conférer une dynamique profitable à l'ensemble des habitants du bassin.

Une telle liaison est a priori susceptible d'intéresser une large clientèle, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises, de caractère régulier (pendulaires) ou occasionnel (commerce local, tourisme local ou international). Les divers aspects de la future demande sont toutefois très liés au choix des sites, de la conception des terminaux et des modes d'exploitation, raison pour laquelle ces éléments doivent être examinés comme un tout.

Le plan de l'étude prévoit trois étapes. La première a pour objet de définir la situation actuelle des transports sur le lac, d'établir le bilan des études antérieures et de préparer les étapes suivantes en montrant le contexte juridique et réglementaire applicable à un service lacustre international. Il s'agit en particulier de définir les contraintes juridiques ainsi que de clarifier et planifier les procédures applicables, les autorités concernées et les délais réalistes. Cette étape est terminée.

La deuxième étape, dont l'achèvement est prévu pour fin 1997, vise à recenser et analyser de façon comparative les différents itinéraires et sites de terminaux envisageables. En même temps, il importe d'analyser et de comparer les types de bateau possibles et leurs effets sur le mode d'exploitation.

Ces analyses aboutiront à la définition d'un certain nombre de scénarios possibles, portant à la fois sur les parcours desservis, le matériel naval et les capacités, les fréquences et les vitesses commerciales, l'offre, le contexte physique, environnemental et réglementaire. Une analyse multi-critères de ces différents scénarios de traversée permettra de les évaluer et de les comparer, pour en retenir deux qui seront déclarés prioritaires et feront l'objet de la phase suivante de l'étude. Celle-ci s'appuiera sur un

examen du contexte socio-économique et des moyens de transport des régions lémaniques et voisines, afin de mettre en évidence différents types de demande potentiels. En effet, contrairement à la plupart des projets routiers ou ferroviaires habituels, l'estimation des potentiels de clientèle ne peut pas être basée sur la seule extrapolation des données existantes, mais doit également identifier de nouveaux besoins potentiels non encore exprimés aujourd'hui, faute d'offre de transport correspondante.

La dernière étape de l'étude correspondra à l'analyse de faisabilité technique, économique et environnementale des deux variantes retenues. Elle s'appuiera sur les quatre volets suivants:

- embarcations: nombre et caractéristiques, mode d'embarquement et de débarquement, coûts d'investissement et d'exploitation;
- terminaux: définition des infrastructures et superstructures nécessaires, des emprises et des coûts;
- raccordement aux réseaux de transports existants;
- impact sur l'environnement et contraintes en découlant.

L'analyse de faisabilité juridique et financière s'appuiera sur les bilans prévisionnels sur la base de différentes hypothèses tarifaires. Elle devra également proposer la forme juridique optimale pour la future société d'exploitation, compte tenu de sa condition binationale, des droits de concession et des procédures d'ouverture à la concurrence de tels services.

Au printemps 1998, les autorités et les principaux intéressés disposeront ainsi de tous les éléments permettant d'apprécier la faisabilité du projet et les conditions nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison. Du fait des délais de procédure, l'inauguration du premier bac devrait pouvoir être envisagée dans les premiers mois du siècle prochain, c'est à dire peu avant l'Exposition nationale de 2001...

L'histoire se répétera-t-elle ?