

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1254

Rubrik: Eclairages : infrastructures ferroviaires

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Perspectives de l'offre et de la demande

PRINCIPALES SOURCES

Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, Message du Conseil fédéral du 23 mai 1990 (FF 1990 II 1015).

Initiative des Alpes, Message du Conseil fédéral du 12 février 1992 (FF 1992 II 865).

Accord sur le transit, Message du Conseil fédéral du 13 mai 1992 (FF 1992 III 1001).

Bonnard et Gardel, ingénieurs conseils: *Initiative des Alpes - Transport par le rail de marchandises en transit*, Lausanne, juillet 1994, sur mandant de l'Office fédéral des transports.

(pi) Les NLFA n'ont presque jamais été abordées sous l'angle de la demande, mais sous celui de l'offre. Ainsi, dans l'Accord sur le transit, la Suisse a offert à l'Union européenne une capacité de 55 mios de tonnes par année (t./an) en 2003 et de 90 mios de t./an en 2010. Ces chiffres correspondent à l'addition des possibilités de transport des deux axes alors envisagés (Gothard et Lötschberg complets).

Le Message de 1990 sur les NLFA prévoyait un doublement du trafic entre 1988 et 2010-2020. Selon ces prévisions, la part «naturelle» de la Suisse au transport nord-sud de marchandise, rail et route confondus, aurait dû être de 70 mios de t./an environ (ce chiffre tient compte du report sur la Suisse d'une partie du trafic qui la contourne actuellement en raison de la limite de 28 tonnes imposée aux camions).

Ces chiffres tablent sur une croissance continue des transports, qui ne s'est toutefois pas vérifiée ces dernières années. Ils n'intègrent en outre pas une donnée politique essentielle: tant la Suisse que l'Union européenne ont pris la décision de principe de faire payer le juste prix des transports. La Suisse est plus avancée dans ce domaine, puisqu'elle dispose de la base constitutionnelle nécessaire à l'application d'une taxe poids lourds proportionnelle aux prestations. L'application d'un tel instrument au niveau européen aura pour conséquence d'augmenter le prix du transport routier. On peut prévoir d'une part un report partiel sur le rail et d'autre part une diminution des transports sur route. Le report sur le rail ne doit pas être surestimé: le prix de ce mode de transport est en effet actuellement artificiellement bas, parce qu'il est fortement subventionné (plusieurs centaines de francs par chargement, camion ou conteneur, traversant les Alpes).

Une offre théorique

Des études plus récentes, notamment celle de Bonnard et Gardel concernant la mise en œuvre de l'Initiative des Alpes, commandée en 1994 par l'Office fédéral des transports, prévoient d'autres chiffres. Selon le bureau lausannois, la demande au niveau européen, rail et route confondus, va passer de 82 mios de t./an en 1993 à 110 millions en 2004. Si la tendance se poursuivait par la suite, la Suisse devrait absorber «naturellement» entre 40 et 55 mios de t./an en 2010, rail et route confondus.

Quelle offre est prévue pour répondre à cette demande? On constate que l'offre actuelle, Gothard et Lötschberg, n'est pas loin

de pouvoir satisfaire en théorie à la demande prévue; les deux axes offrent à ce jour en effet une capacité théorique maximale de 40 à 55 mios de t./an, selon le poids des trains qui y circulent, et ceci en préservant le trafic voyageur. Il s'agit bien de capacités théoriques; dans la réalité, il faut savoir que la demande est plus forte du nord au sud que dans le sens inverse. Pour cette raison, et pour d'autres encore, cette capacité théorique ne peut donc pas être pleinement utilisée.

La Suisse: le chemin le plus court

La réalisation du Lötschberg telle que prévue améliorera sa capacité de 50% environ, alors que celle du Gothard sera doublée. Ainsi, malgré son coût plus faible, le prix de l'ouvrage rapporté à l'augmentation de sa capacité est plus cher entre Berne et le Valais qu'entre Uri et le Tessin. Chaque tonne de capacité supplémentaire revient en effet à près de 600 francs au Lötschberg, contre 350 au Gothard. Quant à l'apport du nouveau Lötschberg au réseau, puisque c'est ce concept qui a été retenu, il augmente de 10% environ la capacité de transit par rapport à la réalisation du seul Gothard.

En définitive, les ouvrages prévus permettront de transporter de 70 à 95 mios de t./an. Ce qui devrait largement suffire à absorber tout le trafic de transit pour lequel le passage par la Suisse représente le chemin le plus court, aussi bien celui qui emprunte la route que celui qui passe par le rail. D'un point de vue technique, l'Initiative des Alpes sera donc applicable, sans que la Suisse doive limiter le passage des marchandises européennes sur son territoire.■

Oubliés...

(jd) Il y a 50 ans, la population de la vallée d'Urseren, avec l'appui du gouvernement uranais, a résisté avec succès à un projet de barrage qui devait noyer Andermatt, Hospental et Realp sous un lac de 10 km de long. Dans la nuit du 19 janvier 1946, la population en colère détruisit les locaux du bureau technique du projet et chassa sans ménagement l'ingénieur responsable hors de la vallée. Les meneurs bénéficièrent d'un non-lieu. Pour commémorer cet événement, les Uranais organisent une exposition au musée d'Urseren, visible jusqu'à fin octobre, une manifestation du souvenir le 19 mai et des représentations théâtrales en juin à Andermatt.

Les lignes courbes de la raison politique

La récente décision du Conseil fédéral apporte un peu de clarté à un feuilleton ferroviaire en passe de sombrer dans la plus totale confusion. Mais la solution globale proposée par le gouvernement doit encore obtenir le feu vert financier du peuple et certains de ses éléments restent dans le flou.

FINANCEMENT:

Il est directement lié au plan de financement qui s'étalera jusqu'en 2007. Quatre mesures:

- taxe de 10 ct sur l'essence
Total: 11 mia
- taxe sur les poids lourds
Total: 9,3 mia
- emprunts
Total: 6,8 mia
- prélèvements sur la taxe actuelle sur les carburants
Total: 3,2 mia

(jd) Tout avait pourtant commencé en fanfare. En signant un accord de transit avec Bruxelles, la Suisse s'engageait à construire deux nouveaux tunnels ferroviaires sous les Alpes. En échange de quoi elle obtenait le maintien des limitations à la circulation des poids lourds en vigueur sur son territoire (28 tonnes, interdiction du trafic nocturne et dominical), indispensable frein au déferlement du trafic routier de transit à travers le pays. En septembre 1992, dans la foulée, le peuple acceptait les nouvelles transversales alpines (NLFA), avec l'assurance très officielle que le financement et la rentabilité de l'opération étaient garantis.

Une rentabilité mise en doute

Pourtant le bel optimisme d'Adolf Ogi, maître d'œuvre de l'accord de transit et des NLFA, ne fait pas longtemps illusion. Très rapidement la nécessité d'un double axe ferroviaire et sa rentabilité présumée sont mises en doute. Des doutes confirmés par une expertise commandée par le Conseil fédéral et par les projets européens à l'étude aussi bien à l'est (Brenner) qu'à l'ouest (Mont-Cenis) du massif alpin. Pour compliquer l'affaire le peuple suisse, dans l'intervalle, accepte l'Initiative des Alpes contre l'avis de ses autorités. Cette décision indispose fort nos voisins européens, toujours à l'affût de la moindre discrimination depuis que la Suisse, qui a refusé d'entrer dans l'Espace économique, cherche à tirer son épingle du jeu par des négociations bilatérales. D'expertises en contestations, de propositions en variantes, le dossier s'enlise: comment concilier les intérêts régionaux, condition nécessaire à l'obtention d'une majorité populaire, avec les engagements internationaux et les contraintes économiques et financières?

Le Conseil fédéral n'a pas découvert la quadrature du cercle, mais sa décision constitue un compromis acceptable et présente deux qualités majeures. En réunissant dans un projet unique les NLFA allégées, Rail 2000, le raccordement au réseau T.G.V. et les mesures d'assainissement qu'impose la lutte contre le bruit, le gouvernement dispose enfin d'une vue d'ensemble et établit les priorités en matière d'investissements ferroviaires pour les vingt prochaines années. En avertissant que le démarrage des travaux n'interviendra pas avant l'adoption des bases financières de l'opération, il annonce clairement la cou-

leur: le projet constitue un tout équilibré qu'il faut accepter de payer et non un programme à la carte dont on peut transmettre les coûts aux générations futures. Malheureusement, la procédure n'est pas à la hauteur; ponctuelle, elle risque de mettre en péril l'ensemble.

Intérêts régionaux, intérêts européens

La réalisation de ce projet est donc tout sauf assurée. La taxe poids lourds, qui représente l'un des piliers du financement, est fortement contestée par les partis bourgeois et les transporteurs routiers. La nouvelle surtaxe sur l'essence est loin d'être acquise; à cet égard on attend avec intérêt le soutien des Valaisans, partisans inconditionnels du Lötschberg mais adversaires traditionnels des charges fiscales sur le trafic. L'Union européenne, malgré tous ses livres blancs ou verts, rechigne à une taxe dont le montant excéderait la seule couverture des frais d'infrastructures. Or le respect de l'initiative des Alpes exige une taxe d'incitation à même d'opérer un transfert de la route au rail et qui prenne donc en compte aussi les coûts environnementaux. Si la décision de réaliser simultanément le Gothard et le Lötschberg réjouit Berne et le Valais, l'amaigrissement des accès au premier suscite la colère de la Suisse orientale et centrale ainsi que du Tessin. Enfin le raccordement de la Suisse romande au réseau T.G.V. reste bien imprécis et dépend d'une décision française.

Respecter les engagements internationaux, veiller à l'équilibre des intérêts régionaux dans un cadre financier acceptable, coordonner sa politique avec une Europe encore trop préoccupée par les seuls intérêts des transporteurs routiers: la tâche du Conseil fédéral n'est décidément pas facile. Moins facile que celle des dirigeants d'entreprise, préoccupés par le seul critère de la rentabilité immédiate. ■

Médias

Si vous voyez à votre kiosque un journal se nommant *Fanatik*, vous saurez qu'il s'agit de l'édition imprimée en Allemagne d'un journal sportif turc.