

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2016)  
**Heft:** 2110

**Artikel:** Gothard : le temps d'éviter un gaspillage monstrueux : au lieu de creuser un ixième tube, il faut réfléchir aux solutions moins coûteuses pour le temps des travaux de modernisation du tunnel routier dès 2027  
**Autor:** Béguelin, Michel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1023364>

### **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:** 31.01.2025

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

# Gothard: le temps d'éviter un gaspillage monstrueux

Au lieu de creuser un ixième tube, il faut réfléchir aux solutions moins coûteuses pour le temps des travaux de modernisation du tunnel routier dès 2027

Michel Béguelin - 24 janvier 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/28835>

Admettons que le peuple suisse dise oui au deuxième tube routier au Gothard le 28 février prochain. Imaginez alors la situation lors de son inauguration, disons en 2027.

Entre Göschenen et Airolo, pour quelque 17'000 véhicules/jour en moyenne annuelle à ce moment-là, vous n'aurez pas moins de trois tunnels, tous équipés d'un dispositif anticollision!

A savoir: *primo*, le tunnel routier actuel dûment rénové, ramené de deux à une seule voie de circulation autorisée, *secundo*, une centaine de mètres à côté, le deuxième tube neuf du même grand diamètre, également exploité à moitié et, *tertio*, entre les deux, un troisième tube plus petit, composé de la galerie de sécurité actuelle élargie à une voie de circulation à sens unique avec places d'évitement.

N'oublions pas que, tout à côté, se trouvera encore un autre tube, de même longueur, le tunnel ferroviaire actuel, sans plus aucune utilité économique, sauf celle du genre culture de champignons. Ainsi, à Göschenen, sur un front d'environ 250 mètres de large, l'ensemble des entrées des quatre tubes constituera à coup sûr le plus somptueux portique du monde, véritable monument

célébrant le record planétaire du gaspillage multi-trous de la planète.

Je doute que les citoyens-contribuables apprécient. Et qui va croire le conseiller fédéral de service lorsqu'il répétera, en 2027, que les deux tunnels routiers ne devront pas absorber davantage de trafic qu'en 2016, date de la décision populaire? Quelle énorme farce!

Visiblement, les CFF ont reçu l'ordre d'y croire. Et pourtant, ils savent pertinemment qu'ils devront assumer les inéluctables conséquences financières d'une dilapidation en chaîne.

## Pour une vision d'ensemble

Pour ne pas en arriver là, il existe une autre solution, délibérément escamotée jusqu'à aujourd'hui.

Il faut inverser la donne: plutôt que de se focaliser sur la toute petite partie épisodique, la modernisation d'un tube routier du Gothard, il s'agit de prendre une vue de l'ensemble et de considérer la mise en service intégrale du système NLFA (y compris l'axe Lötschberg-Simplon), système national transalpin rail-route représentant le plus important investissement jamais consenti par le peuple.

Vu sous cet angle global, tout change. En 2027, quel trafic marchandises transalpin la Suisse veut-elle traiter au mieux de ses intérêts, compte tenu de l'ensemble des infrastructures routières et ferroviaires disponibles, dorénavant complémentaires? La réponse implique de prendre en compte une série d'éléments.

Tout d'abord, quelles seront les capacités des axes routiers permettant d'éviter le tunnel durant les travaux de modernisation, San Bernardino, route du col du St Gothard, Simplon, compte tenu des investissements massifs en cours depuis 2010 et qui interviendront encore d'ici 2027?

En trafic de transit, quelles seront les capacités de la chaussée roulante ([Rola](#)) du Lötschberg-Simplon - tout ce qui y passe allège le Gothard - qui en 2015 a été utilisée à 85% malgré le franc fort et qui dès l'été 2016 pourra encore améliorer ses performances au départ de Fribourg-en-Brigau?

Avec la mise en service de la ligne de base du Gothard et du [couloir de feroutage](#) de 4 mètres à l'angle jusqu'en Italie, combien de semi-remorques et de conteneurs traverseront la Suisse, embarqués sur des trains de 750 mètres de long,

déchargeant d'autant notre réseau routier?

Car c'est bien pour cela que le pays a investi 18,2 milliards de francs pour les deux axes de la NLFA, plus un milliard pour le couloir de ferroutage, sans oublier les quelque 250 millions dépensés à l'étranger. Il faut tout faire pour rentabiliser ces investissements!

Pour le trafic marchandises interne à destination du Tessin, il existe depuis quelques années un système combiné rail-route ne nécessitant pas d'installations spéciales, comme le démontre le système [RailCare](#). Ce système parfaitement fonctionnel, d'une efficacité économique démontrée, dispose déjà de *hubs* à Castione et à Chiasso/Stabio; avec la ligne de base, la porte lui est ouverte pour qu'il devienne un modèle d'efficacité pour le Tessin et pour le reste du pays.

### **Le mythe perturbateur de la ligne de faite**

Dans cette vision d'ensemble, un mythe perturbateur doit être traité sans tabou: celui de la célèbre ligne de montagne du Gothard. Le tunnel de base et ses accès constitueront une ligne de plaine (*Flachbahn* dans toutes les publicités). La ligne de montagne, aux coûts d'exploitation naturellement démesurés de l'ordre de 50 millions par an, deviendra par conséquent, à brève échéance, un non-sens économique.

Depuis une bonne vingtaine d'années, le trafic régional se fait déjà par la route, plus directe - elle n'a pas besoin de tourner trois fois autour de l'église de Wassen!

Quant au trafic interrégional qui emprunte la rampe nord à destination d'Andermatt, il est estimé par les CFF à 600 voyageurs par jour en moyenne annuelle, ce qui représente un volume de trafic bien insuffisant pour justifier une exploitation de la ligne par les CFF. Par contre, comme liaison touristique combinée avec le Glacier Express, elle constitue un marché à saisir, par exemple par le Matterhorn Bahn déjà présent à Göschenen, moyennant bien sûr une simplification de la ligne.

Les CFF ont toujours imaginé conserver la ligne de faite comme un complément à la ligne de base, en particulier pour les cas où cette dernière subirait une interruption de son exploitation. Mais les conditions ont changé: les trains plus longs et plus lourds de la ligne de plaine ne pourront pas passer par la ligne de montagne, sauf à engendrer des surcoûts totalement disproportionnés (système de sécurité différent, importante réserve de locomotives de renfort, manœuvres lourdes) que personne ne voudra payer.

Les itinéraires naturels de détournement du Gothard ferroviaire resteront les autres lignes à travers les Alpes: Lötschberg-Simplon, Brenner

et Mont-Cenis.

Ainsi, il faut se rendre à l'évidence: la ligne de faite du Gothard n'aura plus d'utilité économique. C'est un fait. Il faut oser en tirer les conséquences.

Un autre aspect doit être pris en compte. Celui du côté technique de la modernisation proprement dite de la galerie routière actuelle. Deux questions profanes, mais fondamentales pour les citoyens-contribuables: le tunnel routier de l'[Arlberg](#) en Autriche, d'une longueur équivalente à celle du Gothard et doté d'un équipement technique semblable est en cours de modernisation; pourquoi la durée des travaux est-elle beaucoup plus courte et les coûts très sensiblement moins élevés? Pourquoi ce qui est possible en Autriche ne peut-il pas l'être en Suisse ([DP 2109](#))?

En récapitulant les réponses aux questions qui précèdent, il apparaît évident qu'en 2027 les conditions auront totalement changé par rapport à celles officiellement présentées aujourd'hui en vue de la votation de 28 février. En particulier, la variante deuxième tube apparaît clairement comme la pire des solutions aussi bien en termes de coûts que d'effets négatifs à long terme sur la rentabilité du système NLFA. Cette variante du deuxième tube doit être catégoriquement rejetée le 28 février.

Ce refus nous laissera le temps

de trouver la meilleure solution pour le trafic qu'il faudra détourner en 2027 pour permettre de moderniser le tube routier actuel, y compris par exemple l'utilisation, d'une façon ou d'une autre, du tunnel

ferroviaire de faîte. L'option raisonnable pourra être prise en connaissance de cause, après avoir développé toutes les potentialités des diverses composantes, ferroviaires et routières, dont l'une pourrait

s'avérer intéressante, celle qui mettrait la route du col du Gothard au niveau d'utilisation de celle du Simplon.

La pire des solutions n'est pas une fatalité.

## Les universités suisses sont très internationales, mais jusqu'à quand?

Quatre hautes écoles suisses parmi les dix plus internationales du monde

Jacques Guyaz - 20 janvier 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/28817>

Les classements mondiaux des meilleures universités sont aujourd'hui bien connus et très utilisés par les établissements supérieurs pour soigner leur image de marque ([DP 2098](#)).

La source la plus fiable en la matière, le *Times Higher Education*, vient de publier la [liste des universités les plus internationales](#) en combinant trois critères: tout d'abord la part de personnel étranger chez les chercheurs et les enseignants, ensuite la proportion d'étudiants en provenance d'autres nations, enfin le taux de publications scientifiques issues de l'établissement avec au moins un coauteur étranger.

Ces critères créent des biais statistiques. Ainsi les deux premiers établissements, l'Université du Qatar et celle du Luxembourg fondées respectivement en 1973 et 2003, sont des institutions quasiment hors-sol, ayant tout

importé, le corps enseignant comme la grande majorité des étudiants; les Qataris sont dans les profondeurs du classement en ce qui concerne la qualité de leur haute école alors que le Luxembourg occupe une très honorable 193e place.

Mais, pour nous, l'intérêt de cette liste est la présence de quatre universités suisses dans les dix plus internationales de la planète: l'EPFL est quatrième juste derrière Hong Kong, Genève cinquième, l'EPFZ se retrouve au septième rang et St-Gall occupe la huitième place.

Inutile de se gonfler les biceps. Un pays de taille moyenne comme le nôtre ne peut trouver sur place toutes les compétences nécessaires et doit les recruter à l'étranger. Il ne bénéficie pas d'un «marché» de 320 millions d'habitants comme les USA ou de 65 millions comme la Grande-Bretagne, ce qui explique que

les universités les plus célèbres de ces deux pays apparaissent fort peu internationales à l'exception d'Oxford en 18e position.

Le recrutement très international des hautes écoles helvétiques est par ailleurs un [phénomène ancien](#). La proportion d'étudiants étrangers était même plus élevée avant la première guerre mondiale, de l'ordre de 50% contre 27% en 2010. Même durant le grand repli de l'entre-deux-guerres, la part des allogènes s'est maintenue autour de 25%, ce qui est très élevé comparé aux pays voisins. Les étudiantes étrangères représentaient près de 22% des effectifs en 1907. Beaucoup d'entre elles étaient des Russes juives venues étudier la [médecine](#) dans notre pays, à la suite des limitations antisémites dans l'empire russe.

La leçon à tirer de ces