

Un tunnel et des questions : le point sur la Suisse ferroviaire d'aujourd'hui et de demain

Autor(en): **Auger, Denis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Suisse magazine = Swiss magazine**

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

Heft 323-324

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-864606>

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.

Un tunnel et des questions

Le point sur la Suisse ferroviaire d'aujourd'hui et de demain

par Denis Auger

Inauguré le 1^{er} juin en grande pompe après 25 ans de travaux, le tunnel du Gothard sera mis en service en décembre prochain. Dès le 11, les trains y circuleront à des vitesses de 200 km/h et jusqu'à 250 km/h en pointe et les trajets entre Zurich et Milan seront raccourcis d'une demi-heure. Mais ce tunnel est surtout une prouesse technologique. Le Gothard est tout simplement le tunnel ferroviaire le plus long du monde avec ses 57,104 km, battant le précédent record japonais (Seikan, 53,850 km). Plus que jamais, les Suisses montrent leur amour inconditionnel du train, eux qui possèdent le réseau le plus dense au monde.

Les NLFA en bonne voie

Approuvées en référendum en 1992, les Nouvelles liaisons ferroviaires alpines (NLFA)¹ se concrétisent. Européen, ce projet vise à relier à grande vitesse les Pays-Bas à l'Italie, via l'Allemagne et la Suisse. Dans notre pays, les NLFA impliquent la construction de tunnels « passe-montagnes ». Après le Gothard, la prochaine étape sera le tunnel du Ceneri (Tessin) qui devrait être mis en service en décembre 2020.

Les coûts des NLFA sont estimés à 23,5 milliards de francs (prix actuels y compris intérêts et TVA) soit environ 3,5 % du PIB de la Suisse. Dans le détail : Lötschberg 5,3 milliards, Gothard 12,5 milliards, Ceneri 3,5 milliards, et aménagement des voies d'accès 2,2 milliards.

Malheureusement, tout ne sera pas terminé en 2020. La Suisse attend des efforts de ses voisins immédiats pour accélérer le transfert de la route au rail sur l'axe Rotterdam (NL)-Gênes (I), colonne vertébrale économique de l'Europe. En 2030, il est prévu de transporter 40 millions de tonnes de marchandises via les Alpes (25 millions actuellement). Le chantier stratégique est le « Terzo Valico dei Giovi », un tunnel de 37 km de long qui est percé en ce moment dans le nord de la chaîne des Apennins, afin de mieux connecter

ter Gênes et Milan (6,2 milliards d'euros et un achèvement en 2021). Du côté allemand, on a également pris du retard. Les voies d'accès aux NLFA ne seront terminées qu'en 2029 dans la vallée du Rhin, soit dix ans après la date prévue initialement.

Si la Suisse attend des efforts de ses voisins, elle peut améliorer encore son dispositif ; par « mesure d'économie », seuls 14 des 35 km du second tube du tunnel du Lötschberg sont percés. Certaines voix réclament la poursuite de l'équipement du Lötschberg afin de pouvoir augmenter le nombre de trains.

Un corridor de quatre mètres

Afin de favoriser au maximum le trafic des marchandises par le rail, la Suisse réalise un corridor de quatre mètres reliant Bâle à Chiasso. Il s'agit de permettre l'accès aux trains des véhicules (et containers) ayant une hauteur de 4 m aux angles, soit les cotes les plus courantes. Les tunnels du Gothard, du Lötschberg et du Ceneri sont conçus pour ces nouvelles normes, mais il reste à aménager les lignes y conduisant. D'ici la fin 2020 et l'achèvement de quelques tunnels dont celui du Bötzingen (AG), les chargements de quatre mètres pourront être transportés de Bâle à Chiasso. Les coûts globaux de ces travaux s'élèvent à environ un milliard de francs.

On aménage...

Les NLFA et le corridor de quatre mètres ne sont que quelques aspects de la politique des transports de la Suisse.

Conformément au plébiscite de l'Initiative des Alpes, la Suisse a décidé, afin de faire baisser le trafic des camions par ses cols, de développer le transport ferroviaire à travers le pays. Cela ne va pas sans soucis : avec des Suisses toujours plus nombreux à emprunter le train (pour le travail ou dans le cadre

de leurs loisirs), le réseau est saturé dans de nombreux endroits. Les lignes s'avèrent insuffisantes en nombre et en cadence. Avec le programme ZEB (*Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur* – développement de l'infrastructure ferroviaire), la Confédération entend dénouer les goulets d'étranglement à l'échéance de 2025. Sont notamment prévues la construction de tunnels entre Zurich et Zoug, l'amélioration de la liaison entre Bâle et Lausanne/Genève. Les gares de Genève et Lausanne devraient être dotées, comme celle de Zurich l'est déjà, d'extensions souterraines permettant d'augmenter les cadences horaires sur les lignes les plus fréquentées.

En outre, la Suisse va développer le raccordement au réseau à grande vitesse européen (LGV). Elle s'est également lancée dans un vaste projet de réduction du bruit qui s'est achevé en 2015 (amélioration du matériel roulant, parois antibruit, fenêtres antibruit...). Environ 260 000 personnes étaient exposées à un bruit ferroviaire excessif en 2000. À suivre : l'interdiction des wagons de marchandises non assainis (2020) et un renforcement de l'absorption phonique sur les rails.

Toutes ces mesures (Corridor, ZEB, raccordement au réseau LGV et mesures antibruit) sont financées à hauteur de 44,4 milliards de francs.

L'ensemble du réseau suisse à voie normale passera également d'ici l'an prochain au système ETCS (European Train Control System), qui affiche les informations directement sur un écran dans la cabine de conduite. Les trains peuvent ainsi circuler plus vite et à intervalles plus courts. L'ETCS est destiné à remplacer les nombreux différents dispositifs d'arrêt automatique européens.

La bataille du rail

Toute la question est de savoir si le pari suisse de préférer le train à la route peut être gagné. La bataille est incertaine.



© AlpTransit Gotthard AG

En 2015, la part du rail dans le fret transalpin en Suisse s'est établie à 69 %. C'est le meilleur résultat depuis l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et l'augmentation progressive de la limite de poids à 40 tonnes depuis 2001. En comparaison, la proportion du fret routier était de 85 % en 2013, en France...

Un million de courses transalpines de camions ont été enregistrées en Suisse en 2014 (1,4 million en 2000). Sans les mesures du transfert route-rail, les experts estiment que chaque année 700 000 camions supplémentaires traverseraient les Alpes.

Le prochain objectif de transfert inscrit dans la loi (pas plus de 650 000 camions en 2018) ne sera pas atteint, concède l'OFT qui estime malgré tout que, grâce à l'exploitation de l'axe ferroviaire du Gotthard et la finalisation d'ici 2020 du corridor de 4 m, le nombre de courses transalpines devrait rester au même niveau qu'aujourd'hui.

En ce qui concerne la régulation du trafic marchandises sur les routes, les espoirs suisses se sont évanouis. Les Européens ne veulent pas d'une bourse de transit alpin (qui aurait permis de limiter le nombre de courses de poids lourds en mettant aux enchères le droit de passage).

On peut malgré tout espérer que les Européens, impressionnés lors de l'inauguration du tunnel du Gotthard, suivront

l'exemple suisse et favoriseront davantage le train.

Quel financement ?

Faute de bourses de transit alpin, l'exploitation et l'entretien, le renouvellement et la modernisation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont financés exclusivement par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) depuis le 1^{er} janvier. Sont affectés en permanence au FIF : deux tiers au plus du produit net de la RPLP, 1 % de la TVA, 2 % des recettes de l'impôt fédéral direct des personnes physiques, 2,3 milliards de francs des finances fédérales générales, 500 millions de francs de contributions cantonales annuelles.

La RPLP sera augmentée l'an prochain, le comité mixte Suisse-UE sur les transports terrestres ayant donné son accord. La Suisse en attend 180 à 190 millions de francs de plus par an.

La Suisse souhaite tout faire pour favoriser le rail par rapport à la route. Les trains de marchandises longs et lourds bénéficieront ainsi de la baisse du prix du sillon (coût de location de l'infrastructure pendant le temps de circulation du train), entre 2017 et 2021 (allègement prévu de 10 millions de francs par an).

Grâce aux aménagements en cours, le nombre de trains de marchandises en cir-

culatation pourra être augmenté. Aujourd'hui limité à 180 convois par jour, il devrait atteindre 210 convois l'an prochain et 260 dès l'ouverture du tunnel du Ceneri.

Les Suisses ont toujours des idées... C'est ainsi qu'un consortium privé a proposé de construire un réseau de tunnels qui permettrait le transport de marchandises à 50 m sous terre. Le projet est examiné par l'Office fédéral des transports. On lui souhaite plus de succès que celui rencontré par Swissmetro, super-métro interurbain souterrain à plus de 600 km/h. En raison de son coût, le projet a fini aux oubliettes... Quoi qu'il en soit, le tunnel du Gotthard lui, est une réalité qui fait à juste titre la fierté du pays. On peut également retenir les importants efforts de réutilisation des matériaux excavés et la gestion consensuelle du chantier qui s'est déroulé sans aucun procès, même si sept accidents mortels ont malheureusement été enregistrés. Du 2 août au 27 novembre, les CFF proposent durant la phase d'essai du tunnel des traversées spéciales grâce au train Gottardino, avec visite de la station multifonctions de Sedrun. Une occasion unique à saisir d'urgence, car les places sont limitées... ■

¹ Voir notamment nos numéros 138 (2001) et 259 (2011) et apprécier le peu de glissements en coûts et en délais.