Entonnoir sud, entonnoir ouest, focus sur le réseau ferroviaire helvétique : alors que cet automne était inauguré le tunnel de base du Ceneri, qu'en est-il des problèmes et solutions actuelles et à venir?

Autor(en): **Béguelin, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2020)**

Heft 2309

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1024185

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

décision a eu un impact majeur et inédit sur l'agenda politique néerlandais. Un pas supplémentaire est franchi avec l'affaire des jeunes Portugais, car on se situe désormais à l'échelon européen… et les 33 États du Conseil de l'Europe sont concernés.

5. La mise en œuvre du droit international est complexe. Combien de traités internationaux sont restés lettre morte ou se sont cassé les dents sur la souveraineté des États, à un stade ou à un autre ? C'est tout l'enjeu autour de l'Accord de Paris: réussira-t-on à lui donner la portée nécessaire et à en obtenir les résultats escomptés ? Les droits de l'homme constituent l'un des rares domaines du droit international où l'on a pu aménager des voies de recours ouvertes à chaque individu touché. Si la CEDH vient à confirmer que l'un ou l'autre État européen viole ses obligations en matière climatique et porte atteinte à des droits fondamentaux – le droit à la vie (art. 2), l'interdiction des traitements dégradants (art. 3), le droit au respect de la vie privée et familiale (art. 8), l'interdiction des discriminations (art. 14)… ou plus simplement le droit à un environnement sain, déduit des droits précités – cela conduira à une décision contraignante pour l'État responsable de cette violation. Une telle décision européenne pourrait inspirer les juridictions chargées du respect des droits de l'homme sur d'autres continents…

Évidemment, il ne faut pas vendre la peau de l'ours trop tôt. Un long chemin reste à parcourir. Mais il y a de quoi se réjouir en cette année 2020 si morose. Dans un procès, il y a souvent un moment où tout bascule, un moment où l'on a subitement un fort pressentiment que l'on va perdre ou gagner. Pour l'enjeu du siècle qu'est la lutte contre le réchauffement climatique, cette décision de la CEDH pourrait bien représenter ce moment. Un moment d'Histoire, avec un grand H.

Entonnoir sud, entonnoir ouest, focus sur le réseau ferroviaire helvétique

Alors que cet automne était inauguré le tunnel de base du Ceneri, qu'en est-il des problèmes et solutions actuelles et à venir?

Michel Béguelin - 06 décembre 2020 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/37934

Le 4 septembre dernier, le «*corridor du siècle*» s'est grand ouvert avec l'inauguration du tunnel de base du Ceneri, célébrée par la Présidente de la Confédération et les autorités tessinoises. Lors de cette fête «*covidement*» fort modeste, deux aspects ont été mis en évidence: l'achèvement de la ligne de base du Gothard, d'une part, et le bond qualitatif extraordinaire apporté au canton du Tessin par ce «*petit*» tunnel de base de 15 km, d'autre part.

Or la mise en service de cet ouvrage signifie seulement l'achèvement de la ligne de base Erstfeld-Lugano, remplaçant le parcours de montagne de l'axe du Gothard. Il ne signifie pas du tout que l'axe européen du trafic de marchandises Rotterdam-Gênes soit achevé. Nous en sommes loin. Au mieux à mi-parcours, y compris pour la partie intérieure à la Suisse. Il est temps d'élargir la vision aux deux raccordements sud et ouest du pays au réseau européen, pratiquement bouchés sur notre territoire. Et d'en payer le prix.

Au-delà de nos frontières, tout d'abord. Pour

l'axe nord-sud, les lacunes au niveau de nouvelles capacités d'infrastructures sont encore nombreuses, en Allemagne surtout. Quant à l'Italie, elle achève la nouvelle ligne à travers les montagnes ligures vers Gênes – projet Terzo Valico avec un tunnel de base de 37 km, en vue d'une mise en service vers 2025 – alors que la saturation du nœud de Milan peine à trouver une solution.

Gestion interne suisse difficile

Dans l'immédiat, l'ouverture du tunnel de base du Monte Ceneri va transformer les prévisions théoriques en réalités à résoudre durablement. L'aspect principal: imaginé à l'origine pour achever la mise à plat du tracé de montagne de l'axe du Gothard (Flachbahn) afin de faciliter le rail pour le trafic transalpin des marchandises, cet ouvrage concentrera désormais tous les trafics.

En plus des trains de marchandises *«européens»* de 740 mètres – jusqu'à 260 convois par jour, dont 180 via le Ceneri – qui roulent entre 100 et 120 km/h, il y aura également les flux de voyageurs Eurocity et Intercity qui, eux, circulent en principe à 200 km/h. Surtout, il y aura aussi le système RER tessinois – cadence à la demi-heure. Ce *«triangle»* TILO à 160 km/h, qui relie Lugano-Locarno-Bellinzona/Biasca, représente un saut qualitatif extraordinaire pour la population tessinoise. À titre de comparaison, on peut évoquer l'effet dynamisant, sensible dans tout le canton, des 11,4 km de la ligne M2 dans l'agglomération lausannoise.

Concernant le trafic d'agglomération en général, il faut rappeler la décision de principe du Tribunal fédéral, datée du 25 juin 2020. Cet arrêt, méconnu hors du canton de Zurich qui avait soulevé le problème, affirme la priorité dudit *«trafic d'agglo»* par rapport à celui des marchandises. On voit d'ici la complication supplémentaire, à grande échelle, pour la ligne de base du Ceneri. Et si le canton du Tessin décidait dans cinq ans de passer à la cadence au quart d'heure pour son système TILO ?

Entonnoir Sud – *Forza!*

La nouvelle ligne de base du Ceneri part de Bellinzone et s'arrête juste avant Lugano – alors même que la ligne de faîte avec ses rampes de 26 pour mille est maintenue. Il y a donc deux doubles voies.

En revanche, depuis Lugano et jusqu'à Chiasso, à la frontière sud, il n'existe toujours qu'une seule double voie, dont le tracé sinueux impose une vitesse unique de l'ordre de 80 km/h à tous les trains. Cette limitation garantit à la fois une pleine capacité d'exploitation et une stabilité d'horaire optimale. Le tronçon ferroviaire en question, d'une longueur de 26 km, est parcouru en 23 minutes au mieux. Soit une vitesse commerciale de 68 km/h pour les trains Eurocity et Intercity !

Cette *«performance»* actuelle n'a aucune chance d'être améliorée avant une quinzaine d'années au moins. Pire, la détérioration semble irrémédiablement programmée, au fur et à mesure de l'augmentation du degré de saturation.

Axe Lötschberg-Simplon d'aucun secours

Fâcheuse coïncidence: l'axe jumeau ouest de la NLFA ne sera plus d'aucun secours dans un futur proche. Si la voie du Lötschberg a pu alléger le trafic via le Gothard lorsque ce dernier était en travaux, il n'en ira plus ainsi, pendant une douzaine d'années au moins. Le temps pour l'axe Lötschberg-Simplon de subir des travaux de grande ampleur.

Ce vaste chantier concernera d'abord le tronçon Sud-Simplon, dont les capacités seront enfin pleinement adaptées au trafic des semi-remorques et autres porteurs de grands conteneurs. L'enjeu est aussi de réduire les coûts d'exploitation, actuellement démesurés sur ce tronçon.

Principale amélioration: le tunnel de base du Lötschberg sera enfin mis à double voie sur les 15,3 km supplémentaires, déjà percés. On pourrait en faire autant sur les 7,4 derniers kilomètres à forer vers la sortie de Frutigen, si cette variante devait s'avérer la meilleure pour

assurer le maintien de la plus grande capacité possible durant toute la durée du chantier.

Par ailleurs, le tunnel de faîte se trouve en cours de modernisation et les travaux – présentement retardés par un conflit juridico-financier – s'étireront sur plusieurs années.

L'ensemble de ces trois chantiers va réduire sensiblement la capacité de cet itinéraire. Outre la fermeture totale de la ligne de base qui devrait durer jusqu'à huit mois, il y aura de multiples restrictions ponctuelles. De ce fait, dès 2021 et jusqu'en 2033 au moins, la ligne du Gothard devra supporter un important supplément de trafic, de marchandises principalement.

Aucun itinéraire européen ne pourra apporter de l'aide. Aux dernières nouvelles, la construction du Brenner semble prendre un sérieux retard par rapport à l'échéance de fin 2026, tandis que le premier coup de pioche est toujours attendu au Mont-Cenis, qui devrait devenir un tunnel de base aussi long que le Gothard.

Entonnoir ouest, saturation bis

L'axe longitudinal du Plateau, qui va du Bodensee au Lac Léman, se termine à l'ouest par le tronçon Lausanne-Genève. Ce bout de ligne de 60 km subit exactement la même saturation que le tronçon Lugano-Chiasso. En effet, si l'absence de trafic de marchandises européen en transit se trouve partiellement compensée par le trafic de marchandises intérieur, elle s'avère surtout largement augmentée dans une mesure au moins trois fois plus élevée du trafic de voyageurs, toutes distances et fréquences confondues. La saturation est une réalité permanente, avec une circulation de 670 trains par jour et une seule double voie sur la majeure partie du parcours.

Comme entre Lugano et Chiasso, quand les flux frisent la capacité disponible, les performances chutent. Comparaison éloquente: en 1953, les trains les plus rapides (125 km/h) parcouraient la distance Genève-Lausanne en 32 minutes ; aujourd'hui, 67 ans plus tard, l'optimisation de la capacité de la ligne impose 36 minutes aux trains de la dernière génération, qui peuvent rouler à 200 km/h, voire plus vite encore dans le cas du TGV ! (DP 2238). Évidemment, avec de telles contraintes, les coûts d'entretien et d'exploitation explosent.

Chance et longue patience, Covid et bonne nouvelle

Les deux entonnoirs, situés à l'extrémité de chacune des branches de la *«croix fédérale de la mobilité»* sont les deux maillons faibles du réseau national. De plus, ils possèdent une caractéristique unique: ils sont incontournables, dans le sens absolu du terme. Aucune voie d'évitement utilisable en cas d'interruption.

Logiquement, du fait de leur influence négative permanente sur l'horaire cadencé général, de tels tronçons devraient figurer en tête de liste des infrastructures à améliorer. C'est le cas pour les gares de Genève (DP 2304) et de Lausanne; la première, dans son ensemble plurisite, fait partie du bouchon, la seconde, gare de transit en l'occurrence, beaucoup moins.

S'agissant de la ligne elle-même, des projets partiels ont été réalisés – troisième voie Coppet-Genève, voie de dépassement de Founex – ou bien ils sont intégrés dans le programme Prodes 2035 (DP 2234). Ces projets se réaliseront par étapes successives, compatibles avec les contraintes du fédéralisme prises en compte dans le plan sectoriel des transports (Partie Infrastructure, Rail, Adaptations et compléments 2021).

Pour le tronçon Lugano-Chiasso, la solution d'une nouvelle ligne directe sous le Monte-Generoso est étudiée, de même qu'un nouveau tunnel à simple voie pour augmenter encore une fois la capacité marchandises de la ligne de Luino (Fiche d'objet SC 6.2). Mais l'ampleur des coûts impose un financement particulier.

Il pourrait en aller de même en ce qui concerne le tronçon Lausanne-Genève. Par rapport aux multiples petites étapes, les CFF, d'entente avec le canton de Vaud, étudient la variante d'une nouvelle ligne souterraine.

Dans les deux cantons, Tessin et Vaud, cette

variante présenterait un avantage primordial pour la clientèle. Les perturbations dues aux travaux seraient bien moindres. Par ailleurs, le financement de ces infrastructures de base pourrait trouver des sources originales adaptées à l'évolution du marché post-pandémie.

Momentanément, la chute du trafic allège les problèmes de capacités entre Lausanne et Genève ainsi qu'entre Lugano et Chiasso. Mais, dans une année ou deux, la reprise sera là. La bonne nouvelle: le pays dispose d'un peu de temps afin de réfléchir aux meilleures solutions applicables.

Shopping et parking en ville, pratiques en question

Même si des mécontentements surgissent, l'attractivité des magasins en centre-ville n'est pas menacée par la politique restrictive de stationnement

Michel Rey - 07 décembre 2020 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/37942

Les commerçants en sont convaincus. La limitation du stationnement dans le centre-ville porte préjudice à leur activité. C'est pourquoi, majoritairement, ils manifestent leur opposition face à cette politique. Ces craintes peuvent se comprendre, mais l'adaptation aux nouvelles pratiques de mobilité urbaine est inéluctable.

En effet, la gestion du stationnement fait partie des politiques urbaines qui visent à améliorer la qualité du cadre de vie des villes et de leurs centres en particulier. La voiture y a occupé une grande place qui se réduit progressivement au profit des autres modes de déplacement (transports collectifs, mobilité douce et déplacements à pied).

Et cette tendance va se poursuivre à l'avenir. La diminution du nombre de places de stationnement et l'augmentation de leur prix sont donc au programme.

Le stationnement, instrument clé, mais clivant

La politique de stationnement doit répondre à des besoins contradictoires. Les pendulaires cherchent à stationner pour la journée, à proximité de leur lieu de travail, les résidents veulent bénéficier d'une place proche de leur domicile et les clients souhaitent accéder aux commerces et services du centre-ville.

Aussi l'offre de stationnement est-elle un des sujets les plus clivants en matière de politique de mobilité. Aucun élu n'échappe à des critiques lorsqu'il veut supprimer des places de parc ou simplement les rendre payantes et/ou à durée limitée. Mais à terme, les solutions proposées sont acceptées et les conflits s'apaisent.

La régulation du stationnement s'est faite en trois phases. On a d'abord réduit les espaces illimités (suppression progressive des zones blanches) et le temps de stationnement (augmentation des zones bleues). Puis on a introduit le parcage payant avec des tarifs différenciés dans les centres-villes, étendus progressivement à des zones plus vastes. Enfin, le stationnement a été intégré aux politiques de gestion de la demande de mobilité, notamment sous forme de limitation de l'accessibilité automobile aux centres et par la création de parkings-relais aux abords des villes.

La politique de stationnement offre des avantages évidents pour la collectivité. Elle n'exige pas de gros investissements, sauf à prévoir de nouveaux parkings souterrains. Elle peut se réaliser en peu de temps et met l'accent sur l'acceptabilité de la gestion du stationnement. Et la tarification du parking, assortie d'amendes, peut même générer des revenus substantiels pour la collectivité. Pour autant qu'ils soient alloués pour améliorer la