Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1997)

Heft: 101

Artikel: Lötschberg + Gothard

Autor: Boyon, Jérôme

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847825

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

Lötschberg + Gothard

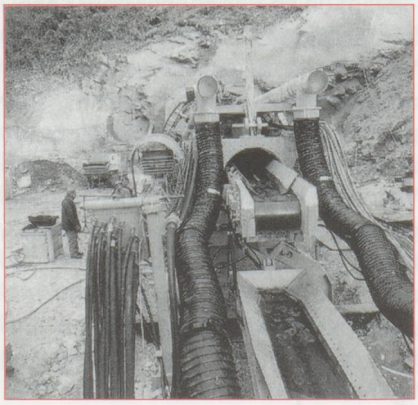
Le Conseil national garde le cap : la construction des deux tunnels transalpins sera maintenue mais échelonnée - Lötschberg puis Gothard - et financée par un plan de 30 milliards de francs sur 25 ans.

L'affaire des NLFA (Nouvelles Liaisons Ferroviaires Transalpines) demandait réexamen. Les problèmes géologiques découverts dans la zone de Piora et les difficultés budgétaires imposaient un redimensionnement des projets. C'est chose faite depuis le 20 juin dernier : le Conseil National a tranché, mettant fin à l'affrontement des lobbies. Depuis des mois, les pro-Gothard (11 cantons de la Suisse orientale dont Zurich, les deux Bâle et le Tessin) et les partisans du Lötschberg (les cantons romands et Berne) étaient aux prises pour tenter d'arracher, sinon l'exclusivité, du moins la priorité de l'un ou l'autre des tunnels. Il était fortement improbable que le pouvoir choisisse l'abandon d'une des deux transversales. Une telle décision serait allée à l'encontre du vote populaire pro NLFA de septembre 1992 et de l'accord de transit signé avec l'Union Européenne en 1993. La découverte de la faille de Piora aura eu le mérite d'établir des priorités claires : le Lötschberg sera entrepris le premier. Pour ne pas trop temporiser sur le Gothard, on s'attaquera à ses deux tunnels annexes dits du Zimmerberg et du Ceneri. Les travaux du tunnel de base du Gothard ne pourront véritablement commencer qu'une fois levées les incertitudes géologiques de la zone de Piora, c'est-à-dire dans le meilleur des cas en 2001, et après feu vert du Conseil Fédéral.

L'option choisie par le Conseil National se justifie par un effort de transfert d'une partie du transport routier sur le rail. En effet, le million de véhicules qui traverse chaque année les Alpes suisses pourrait passer sur les axes actuels. Cependant, les coût d'exploitation excessivement élevés (principalement en raison de l'altitude des tunnels existants) entraîneraient inévitablement un contre-effet de transfert du rail sur la route, à ce jour plus rapide et plus compétitive. La construction des tunnels de base a l'avantage d'abaisser les coûts du rail et les temps de parcours et donc de permettre la résorption d'une part du trafic que la Suisse ne veut ni ne peut accueillir sur ses routes.

11 milliards de francs

Le coût annoncé des NLFA sera de 11 milliards de francs suisses plus au moins un demi-milliard en fonction des difficultés techniques dans la zone de Piora. Pour les financer, le Conseil National a approuvé la création d'un fonds pour les transports publics de 30 milliards de francs suisses sur les 20 à 25 prochaines années. Ce fonds financera l'ensemble des initiatives prises dans le domaine du transport (outre les NLFA, Rail 2000, les ouvrages de



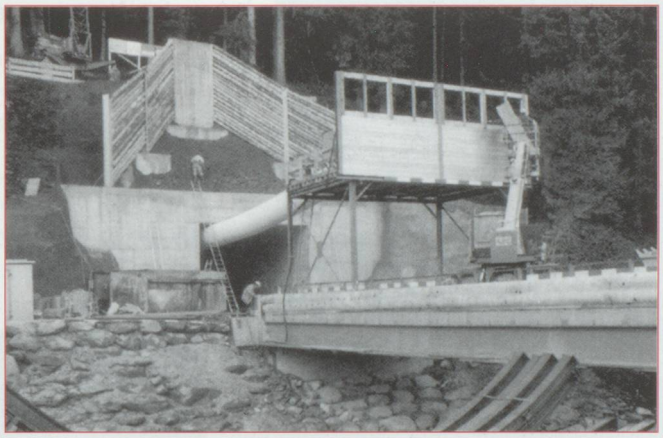
protection contre le bruit et de raccord avec les lignes TGV européennes). Il sera financé pour 25% par l'emprunt et à 75% par les usagers de la route (taxe poids lourds, droits sur les carburants). Le Conseil National a finalement suivi le lobby routier en préférant à une taxe de 5 centimes sur l'essence une hausse de la TVA de 0,1%.

Les principales critiques viennent des rangs de l'UDC (Union Démocratique du Centre) et de l'ASTAG (Association des Transporteurs Routiers) : pour les uns et les autres, le projet des NLFA reste surdimensionné dans la mesure où les capacités de transport transalpin - 25 millions de tonnes par année à l'heure actuelle - suffiront très largement jusqu'en 2020, notamment grâce aux travaux d'aménagement entrepris au Lötschberg-Simplon qui permettront le transport des camions sur le rail (l'option dite de «chaussée roulante»). Dans ces conditions, la rentabilité très discutable des NLFA dans un contexte de pénurie budgétaire aurait dû conduire le pouvoir à renoncer à l'un des deux tunnels. En privilégiant le respect des engagements européens de la Suisse et en échelonnant les charges financières, le Conseil National a choisi de maintenir la cohérence de sa politique de transport, qui sert à long terme des objectifs politiques, tout en permettant le transfert du trafic poids lourds de la route au rail et l'intégration de la Suisse au réseau TGV européen. Avec deux arrière-pensées : un petit espoir de relance de l'activité et la volonté de ne pas mettre en péril la conclusion attendue des négociations bilatérales.

Un romantisme ferroviaire dépassé

De l'avis des transporteurs routiers, cette politique reste axée sur un «romantisme ferroviaire dépassé» et injustement financée par les usagers de la route alors que le réseau autoroutier hors des Alpes est loin d'être achevé.

L'ensemble du plan approuvé par le Conseil National devra pour entrer en application obtenir l'aval du Conseil des États avant d'être soumis au peuple - puisqu'il implique des modifications constitutionnelles - sans doute l'année prochaine.



Toutes les incertitudes du dossier ne sont en tout cas pas levées : les intérêts divergents des cantons donneront vraisemblablement encore lieu à d'âpres discussions. D'autre part, on sait d'ores et déjà que le percement du Gothard dans la zone de Piora demandera de véritables prouesses techniques, et par conséquent des risques financiers importants. L'expérience a montré aussi que le calendrier et les budgets de ces chantiers pharaoniques et de haute technologie avaient une fâcheuse tendance à s'étirer en cours de travaux. Il sera, le cas échéant, délicat de soumettre au peuple un projet dont l'issue reste encore à ce jour soumise au diagnostic des géologues. Le Conseil National a néanmoins su préserver l'essentiel : sa ligne politique, ses chances de «prendre le train de l'Europe».

Jérôme Boyon

Repères

Le trafic marchandises total à travers les Alpes suisses (route et rail) a augmenté de 70% au cours des 15 dernières années, au bénéfice du trafic routier, qui gagne 20 points sur la période. Le rail reste dominant dans le trafic marchandises à travers les Alpes suisses - même s'il perd quatre points en 1996 - puisque 79% des marchandises traversant la Suisse ont emprunté le rail.

Le trafic se fait en grande majorité par le Gothard : en 1996, 935 000 camions de plus de 3,5t (pour un poids de 5,9 millions de tonnes) ont emprunté le Gothard contre 24 000 camions de plus de 3,5t (pour 100.000 tonnes) le Lötschberg. Pour le rail : Gothard, 11,7 millions de tonnes transportées, Lötschberg, 4 millions de tonnes.

Les clés du dossier

La construction des NLFA est conditionnée par quatre votations populaires et un accord international :

- Le plan Rail 2000 de 1987 (budgété à hauteur de 7,5 milliards) qui visait une amélioration de l'offre de trafic voyageurs (horaires cadencés, diminution des temps de parcours, nouvelles liaisons directes, acquisition de nouveaux trains et rénovation des gares).
- le oui populaire de 1992 aux NLFA et aux travaux préliminaires d'élargissement du Lötschberg-Simplon
- L'initative des Alpes en 94, qui interdit toute construction à venir d'axes autoroutiers dans les Alpes.
- L'acceptation en 1994 par votation d'une taxe poids lourds à la prestation (au kilomètre et au poids), par souci d'équité entre grands et petits transporteurs.
- L'accord de transit avec l'UE signé le 22 janvier 1993 et valable jusqu'en 2005 : il prévoit que l'Europe se plie à certaines règles confédérales (pas de transport routier au-dessus de 28 tonnes, pas de circulation la nuit, les dimanche et jours fériés). En échange, la Suisse s'est engagée à réaliser les deux transversales alpines, le Lötschberg dans un délai de 7 à 10 ans (à l'horizon 2005) et le Gothard dans un délai de 12 à 15 ans (à l'horizon 2012).