

**Zeitschrift:** Défis / proJURA  
**Herausgeber:** proJURA  
**Band:** 3 (2005)  
**Heft:** 9: Transports et mobilité urbaine

**Artikel:** Saga ferroviaire : Suisse - Europe : état des lieux 2005  
**Autor:** Béguelin, Michel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824078>

### **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:** 01.02.2026

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



## Saga ferroviaire

## Suisse - Europe

Etat des lieux 2005

**Le dossier est aussi vaste qu'actuel et sa dimension ne cesse de s'élargir. La présente synthèse en est obligatoirement incomplète et subjective.**

**Elle est conçue pour apporter un maximum d'informations aux lecteurs.**



### L'impérative dimension européenne

L'Union européenne veut la libéralisation du rail. Elle avait commencé en 1994 avec une première directive visant à unifier la structure des entreprises, entre autre, en séparant l'infrastructure de l'exploitation. Elle a continué en 2001 par la libéralisation du trafic des marchandises; le trafic voyageurs suivra vers 2009. La Suisse applique ces directives; elle a même un temps d'avance: le trafic régional y est déjà soumis à la concurrence par cantons interposés. Pour le personnel des entreprises, les risques de dumping social sont réels, bien que la productivité des cheminots suisses soit supérieure à celle de tous leurs voisins européens.

Par ailleurs, pour faire face aux dérives de la libéralisation (voir l'expérience britannique), la Suisse dispose de deux garde-fous naturels incontournables: l'horaire cadencé avec son jeu complexe de correspondances et son corollaire tarifaire (abonnements généraux, communautés tarifaires). L'ensemble constitue un système public de transports très performant pour la clientèle qui fait

l'admiration des experts étrangers, en particulier des Européens.

En trafic des marchandises, la concurrence joue totalement entre CFF et BLS, aussi bien en trafic de transit que sur le plan intérieur. Les deux entreprises, soit directement, soit indirectement, assurent des prestations en Allemagne et en Italie. La qualité de leurs services leur ouvre des marchés prometteurs. Mais elles aussi doivent s'accommoder des contraintes prioritaires de l'horaire cadencé voyageurs en trafic suisse.

Cependant, pour que l'objectif supérieur de transfert de trafic de la route au rail puisse être atteint, l'organe de surveillance, l'office fédéral des transports doit s'engager beaucoup plus, en particulier dans l'utilisation optimale des capacités existantes. Exemple criant: les collectivités publiques investissent massivement dans de nouvelles transversales alpines (Mont-Cenis, Lötschberg/Gothard) alors que celle qui existe entre les deux, l'axe Dijon-Vallorbe-Simplon, est sous-utilisé. Sur le parcours suisse, il suffirait de 170 millions pour le mettre au gabarit des autres axes transalpins. Un organe de régulation européen est nécessaire d'urgence. Il est en train d'être mis en place, parallèlement au

développement de la libéralisation. Ainsi, des garde-fous sont créés également au niveau européen.

Le rail européen souffre encore en trafic des marchandises d'un handicap dont il n'arrive pas à se débarrasser: l'héritage historique des réseaux nationaux avec leurs multiples effets-frontières. A contrario, sur le continent nord-américain, le rail sans frontières est en plein boom avec 42% de part de marché (CH 34%, Europe 10%), alors que le trafic routier y est le plus libéralisé du monde. Le chemin de fer est donc très concurrentiel, mais sans obstacles historico-techniques (types de courant, normes de sécurité, etc.).

En trafic des voyageurs par contre, grâce à la grande vitesse, ces obstacles commencent à être surmontés et le rail européen peut conquérir des marchés si les investissements dans les infrastructures suivent.

### Les transversales alpines: pas de gouffre à millions

Les deux lignes de base transalpines sont en construction. Celle du Lötschberg, avec son tunnel partiellement



à simple voie, sera mise en service comme prévu en juillet 2007. Ainsi, la Suisse honorera ses engagements de capacités offertes à l'égard de l'Union européenne. En contrepartie, elle pourra percevoir l'entier de la taxe PL (poids lourds) sur les camions en transit. Sur l'axe du Gothard, les difficultés géologiques retardent de quatre ans, sur la base des données actuelles, la mise en service prévue (2016 au lieu de 2012). Contrairement aux titres répétitifs d'une certaine presse, il n'y a pas de «gouffre à millions». Certes, des surcoûts sont enregistrés, mais ils restent dans la limite des 15%, norme usuelle pour ce chantier d'une ampleur absolument extraordinaire: le plus long tunnel du monde et le quatrième, construits simultanément, dans la plus grande profondeur de montagne. La longueur cumulée des galeries percées (diamètre de 9 mètres) est de 250 km. Les surprises géologiques sont inévitables. De plus une bonne part de ces surcoûts est due à des exigences renforcées de sécurité.

En 1988, le Conseil fédéral a pris la décision de principe que les NLFA seraient payées par la Suisse seule. Cette décision stratégique constitue toujours un atout dans le long processus de rapprochement avec l'UE. Mais en plus il y avait une expérience historique forte. Le royaume d'Italie et l'empire allemand avaient participé au financement de la première ligne du Gothard, avec des conséquences gênantes pour la souveraineté nationale: chaque adaptation tarifaire suisse devait obtenir l'accord de Rome et de Berlin.

Du côté européen, les projets pourtant déclarés prioritaires des tunnels alpins du Brenner et du Mont-Cenis peinent à se concrétiser. Pour ce dernier, les tours de table se succèdent sur le financement, à ce jour sans succès.

## TGV Rhin-Rhône et principe de territorialité

Certains milieux politiques allemands sont très attachés au principe de territorialité (chaque pays paye les infrastructures sur son sol). Pour le TGV Rhin-Rhône, avec sa première étape déjà (Mulhouse – région de Dijon à 320 km/h), les études de marché démontrent qu'un potentiel

important de la clientèle suisse bénéficiera en phase finale d'avantages importants. Par exemple, Zurich à 3 h 30 de Paris, centre-ville - centre-ville, signifie, entre autre, moins d'avions à Kloten. En outre, pour les destinations au-delà de Paris, vers l'Atlantique, Lille et Bruxelles, les améliorations seront également massives. La contribution financière suisse au TGV Rhin-Rhône, 125 millions au départ ramenés à 100 millions, est ainsi parfaitement justifiée. Il faudra en convaincre les récalcitrants allemands. Heureusement, il y a des précédents plus importants: en 1957, le total des investissements suisses dans les pays voisins au titre de l'électrification des lignes conduisant à notre pays s'élevait à 517 millions.

La décision politique sur le financement des raccordements avec la France (au minimum 305 millions en première étape, soit 165 pour le Bourg-en-Bresse – Genève, 40 pour Vallorbe – Dijon et 100 pour le TGV Rhin-Rhône) a heureusement été prise lors de la session de mars 2005. Dans le cas contraire, la France aurait changé ses priorités et investi d'abord dans les liaisons Paris-Sud-Ouest, en attendant que la Suisse se décide...

Un nouvel aspect politique immédiat pourrait brouiller les cartes: la décision du peuple en juin prochain sur les accords de Schengen/Dublin. En cas de victoire du non, la France annonce qu'elle se trouvera contrainte de réintroduire les contrôles des trains à la frontière même et non plus dans les trains; ainsi tous les gains de temps conquis à coups d'investissements massifs seraient en grande partie perdus.

Par  
**Michel  
Béguelin**

Conseiller  
aux Etats, Lausanne



## Bibliographie

«Livre blanc des transports 2010»,  
Commission européenne, Bruxelles, 2001

«La libéralisation du trafic ferroviaire  
de marchandises et le transfert du trafic  
à travers les Alpes suisses»,  
par Kurt Metz, LITRA & VAP,  
novembre 2004, [www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch)

«Interconnexions des LGV européennes»,  
rapport à Monsieur le Premier ministre  
sur les projets de lignes à grande vitesse,  
les enjeux d'interopérabilité et les  
conséquences de l'ouverture  
à la concurrence», par le sénateur  
Bernard Joly, octobre 2003,  
[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)

«Le chemin de fer et la concurrence»,  
La Vie économique 12-2003, publication  
du secrétariat d'Etat à l'économie.

## En bref

Les décisions claires du peuple en automne 1998 à propos des grands investissements ferroviaires et de leur financement ont dégagé le terrain et fixé les grands principes. Mais la répartition des investissements, le rythme des travaux, les possibilités pour la Suisse d'investir à l'étranger, les concepts d'exploitation des nouvelles transversales alpines, la conception puis la réalisation de la deuxième étape de Rail 2000, entre autres choses, engendrent des débats animés, voire des confrontations. La Suisse occidentale a fort à faire pour préserver ses intérêts et les faire valoir. Voir vos journaux préférés...

La Suisse occidentale (à l'ouest d'une ligne Bâle-Brigue) existe sur le plan ferroviaire. Depuis bientôt douze ans, les sept cantons concernés, par-dessus la barrière des langues, ont progressivement mis en place une collaboration qui s'est institutionnalisée à travers l'organisation Ouest Rail. Le secrétariat est financé par les cantons, alors qu'un «groupe technique», composé notamment des sept chefs des transports des cantons et de deux professeurs de l'Institut des transports de l'EPFL, assure le suivi des dossiers et de l'information, garantit la coordination, prépare le terrain pour des développements futurs et surtout s'efforce de voir venir les problèmes afin de suggérer des solutions aux gouvernements cantonaux. Ouest Rail, dont le président est le conseiller aux Etats Pierre-Alain Gentil, fonctionne pleinement depuis l'année dernière.