

Nouvelle traversée ferroviaire alpine: pas un instant à perdre

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **114 (1988)**

Heft 26

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76860>

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.

Nouvelle traversée ferroviaire alpine : pas un instant à perdre

Les données sur lesquelles se basera le choix d'une nouvelle ligne ferroviaire alpine ont été exposées le mois dernier dans ces colonnes (*IAS* N° 23 du 2 novembre 1988). On sait que le temps presse et que le conseiller fédéral

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL,
RÉDACTEUR EN CHEF

Adolf Ogi est décidé à mener ce projet tambour battant. Les milieux intéressés sont conscients de cette urgence : les premières prises de position ont déjà été publiées.

Le conseil d'administration des CFF, par exemple, a exprimé le 2 décembre dernier sa « préférence marquée » en faveur de la ligne de base du Saint-Gothard.

Les CFF : prisonniers de la tradition

Dans sa prise de position, le conseil d'administration des CFF (présidé par le Romand Carlos Grandjean, rappelons-le) constate l'urgence d'une décision en vue de la réalisation de la nouvelle ligne. Il poursuit en affirmant la nécessité d'une construction pouvant être menée à bien par étapes et souligne qu'il convient de bénéficier à cet effet d'une grande liberté de décision et d'action.

Dans cette optique, les CFF arrivent rapidement à la conclusion que les deux seules solutions praticables sont celles du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon.

Rien à redire jusque-là, mais c'est au chapitre des conclusions que les choses se gâtent. En effet, la « préférence marquée en faveur du Saint-Gothard » va à l'encontre des prémisses, puisque le temps de réalisation de cette solution et son coût sont supérieurs à ceux de la ligne Lötschberg-Simplon.

En outre, l'aménagement des accès au tunnel de base du Saint-Gothard comporte des difficultés de réalisation, tant sur le plan politique que technique, qui risquent de peser fort lourd sur les délais de mise en service de la ligne. Un coup d'œil sur les cartes publiées en pages 366 et 367 de notre numéro du 2 novembre permet d'imaginer la lourdeur des procédures de consultation pour les nouvelles lignes liées au tunnel de base du Saint-Gothard.

Il est permis d'imaginer que les CFF n'ont pas entièrement saisi la portée de

ces procédures - pensons aux études d'impact sur l'environnement - sur le temps de réalisation des travaux. La liberté de décision et d'action mentionnée par la prise de position de la régie s'accommode assez mal de ce contexte administratif - nouveau pour elle, faut-il le rappeler.

Les CFF redoutent que le choix de la solution Lötschberg-Simplon n'entraîne la construction d'une seconde galerie routière au Saint-Gothard. C'est oublier que le choix de l'itinéraire des poids lourds est déterminé par le temps de parcours et par le coût résultant (la limite de 28 tonnes pouvant être admise comme acquise pour la circulation sur nos routes). Quelle que soit la solution choisie, le ferroutage ou le transport combiné par la NLFA offriront pour une partie du trafic une voie plus rapide que le Brenner, aujourd'hui principal cheminement du trafic routier nord-sud de plus de 28 tonnes. Jusqu'à cette limite, c'est le coût de la traversée des Alpes qui est déterminant pour le choix de l'itinéraire. Il est réaliste de reconnaître que le seul moyen d'amener au rail une part significative du trafic réside dans un tarif avantageux. Dans la conjoncture actuelle, c'est aux pouvoirs publics de déterminer la mesure dans laquelle ils inciteront par des subventions à une utilisation plus intensive du ferroutage et du trafic combiné à travers notre pays. Le choix d'une solution moins onéreuse que le Saint-Gothard faciliterait évidemment une telle aide.

Les CFF se préoccupent également de l'incidence de la nouvelle ligne sur le trafic des voyageurs, bien que la question du transit des poids lourds soit absolument prioritaire, et constate que la solution Lötschberg-Simplon ne permettrait pas d'améliorer les temps de parcours entre le Tessin et le reste du pays. C'est la reconnaissance implicite d'une lacune criante de Rail 2000, soit dit en passant. Mais il est évident que cet aspect ne saurait être déterminant dans le choix de la NLFA et encore moins justifier des retards dans sa réalisation.

Curieusement, les CFF envisagent une ligne de base du Simplon comme complément de la solution du Saint-Gothard, mais ne mentionnent pas une amélioration du Saint-Gothard en complément de la ligne Lötschberg-Simplon ! Cette seconde solution coû-

tant trois à quatre milliards de moins que la première, elle permet d'envisager un complément en faveur du Tessin, alors que le choix de la ligne de base du Saint-Gothard exclut pratiquement qu'on puisse investir quoi que ce soit en Suisse occidentale...

On ne peut se défendre de l'impression que les CFF sont confits dans la tradition qui veut que le Saint-Gothard soit l'épine dorsale de son réseau et confortés par plus d'un siècle d'expérience sur cette artère. L'apparition récente de la solution du Lötschberg-Simplon a probablement été ressentie comme un fait dérangeant, intervenant à un moment qui laissait fort peu de temps pour son étude approfondie et bousculant l'idée acquise que le Saint-Gothard était la seule solution envisageable. De surcroît, le projet NLFA offrait une occasion de remettre à jour une ligne devenue vétuste, de l'aveu même des CFF.

Lötschberg - Simplon : une approche moderne

Nous donnerons dans notre prochain numéro la parole aux promoteurs de la solution Lötschberg-Simplon, qui ont su réaliser l'union des cantons romands et de celui de Berne. Dernière en date, leur proposition est sans aucun doute la plus intéressante, non seulement pour la Suisse occidentale, mais aussi sous l'angle de l'économie publique à l'échelle du pays.

Alors que les CFF ont abordé le problème de l'intérieur vers l'extérieur, en partant de la situation existante, ces promoteurs ont procédé à une approche tenant compte du contexte européen, pour en tirer les conclusions propres à notre pays et à ses régions. Ils ont su compenser le handicap d'un départ tardif par un consensus politique rapidement atteint, gage d'une plus grande facilité de réalisation, donc d'un plus court délai de mise en service. L'avantage d'un coût inférieur de plus d'un quart à celui du Saint-Gothard leur permet d'offrir une contrepartie à la Suisse centrale et au Tessin. On ne peut faire mieux que renvoyer nos lecteurs à notre prochain numéro et espérer que les autorités fédérales sauront saisir tout l'intérêt de cette prise de position.

Jean-Pierre Weibel