

link au sau journal



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT  
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE  
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE  
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Berne, en mars 1992

Article pour "Le Rail"

### **La Suisse au centre des réseaux ferroviaires européens à grande vitesse**

Par le Conseiller fédéral Adolf Ogi,  
Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie

*Les chemins de fer européens sont sortis de leur léthargie et se préparent à regagner les parts du trafic voyageurs et marchandises qu'ils détenaient dans le passé. Grâce au progrès de la technique ferroviaire, il est actuellement possible de mettre en place des réseaux à haute performance qui améliorent fortement, contre tout attente, la position du rail dans la compétition intermodale, alors que la position du trafic routier se détériorera pour différentes raisons. Etant donné la poussée technologique dans le secteur ferroviaire, la Suisse est contrainte de fournir des prestations supérieures à la moyenne pour maintenir sa situation centrale en matière de géographie des transports. En réalisant le projet Rail 2000 et la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, il est possible d'atteindre cet objectif et d'apporter simultanément une contribution importante en faveur de l'intégration des réseaux ferroviaires européens.*

### **Critère du temps le plus bref**

Au cours de son histoire, la Suisse a toujours su profiter de sa situation géographique centrale, mais elle a dû pour cela consentir de grands efforts en raison de sa topographie. En effet, une position géographique centrale n'est pas synonyme de position centrale en matière de géographie des transports, tout particulièrement dans un pays alpin tel que la Suisse. Il lui a toujours fallu construire des voies de communications par-dessus les Alpes et à travers celles-ci. Notre pays devait offrir aux divers moyens de transports des vitesses commerciales équivalentes à celles qui étaient possibles en plaine. Alors que des chemins pour muletiers étaient suffisants au début, il a fallu plus tard aménager des chemins carrossables, puis des semi-autoroutes et, finalement, des autoroutes, cela pour le trafic individuel, comme nous le disons maintenant. Dans le cadre du développement du transport collectif fondé sur les chemins de fer, il a aussi été nécessaire de construire des voies ferrées par-dessus les Alpes ou plutôt, comme cela est vite apparu indispensable, sous leur massif. Pour éviter le contournement des Alpes, l'extension des voies de communication a été absolument nécessaire, car le critère applicable à la gestion des courants de trafic, le plus banal mais aussi le plus performant, c'est le critère du temps le plus bref. On ne choisit pas l'itinéraire le plus court si des détours permettent d'arriver à destination en moins de temps.

Dans ces conditions, notre pays a risqué d'être mis à l'écart lors de chaque amélioration de la technique des transports, mais des prestations de pionniers telles que la construction de la route sur le Col du St-Gothard, du tunnel ferroviaire et de l'autoroute du même nom ont toujours permis d'éviter cette impasse.

### **Marche triomphale de l'automobile et les perdants**

Comme son nom l'indique de manière remarquable, l'automobile n'est pas seulement mobile, elle est aussi autonome. Moyennant un réseau suffisant, elle permet une souplesse maximale en matière de déplacements. Après la deuxième guerre mondiale, des routes à longue distance et des autoroutes ont vu le jour dans tout le pays. Elles ont intégré les réseaux des routes locales et régionales existantes, à fines ramifications, et en ont fait des réseaux globaux à haute performance. La marche triomphale de l'automobile était ainsi rendue possible. Les progrès incroyables réalisés dans la technique automobile et l'amélioration du niveau de vie ont permis que cette victoire devienne réalité.

Du côté des perdants, on trouve au premier rang l'environnement. Même des règlements toujours plus sévères en matière de protection du milieu ambiant n'ont pas réussi à éviter la hausse toujours croissante de la charge polluante résultant du trafic routier. Du côté des perdants, on trouve aussi le moyen de transport qui permettrait d'écouler le trafic d'une manière plus respectueuse de l'environnement: le rail. Alors qu'après la seconde guerre mondiale, les chemins de fer européens détenaient la part principale du transport des voyageurs et des marchandises, celle-ci s'est réduite comme une peau de chagrin dans ces deux secteurs. La navigation en mer et la navigation intérieure ont aussi perdu des parts du marché, mais dans une mesure moins importante que le trafic ferroviaire. Les raisons de cette évolution préjudiciable à la nature sont multiples, mais elles ont toutes un dénominateur commun:

### **Manque de compétitivité du rail**

Pendant longtemps, aucun progrès notable n'a été réalisé dans le domaine de la technique ferroviaire. De plus, les réseaux des chemins de fer n'ont été améliorés que ponctuellement ou à un rythme trop lent. Certaines lignes ont, bien sûr, été améliorées et ont pu être parcourues par des trains plus rapides. Mais les lignes ferroviaires locales, régionales et nationales n'ont pas été intégrées et n'ont pas été fondues en des réseaux nationaux et internationaux. Cela est dû notamment au fait que les systèmes étaient incompatibles sur le plan technique. Bien que cela soit possible en théorie, les chemins de fer n'ont donc pas réussi à se constituer en réseau et n'ont pas atteint la souplesse nécessaire pour pouvoir concurrencer le trafic routier. Comme ce dernier n'a pas été contraint de couvrir les coûts de sa pollution, il a bénéficié ainsi d'un avantage concurrentiel injustifié. Pour compenser cet avantage, les tarifs ferroviaires ont été réduits presque partout à l'aide de subventions de l'Etat. Il en est malheureusement résulté une situation paradoxale qui fait que les deux modes de transport sont actuellement trop bon marché.

### **Renaissance du chemin de fer**

La renaissance du chemin de fer européen découle - c'est étonnant - des conséquences des erreurs commises en matière de politique des transports. D'une part, le trafic routier menace de s'effondrer, étant donné que la circulation, en constante augmentation, est toujours plus entravée sur les principaux axes, ce qui lui fait perdre de sa compétitivité par rapport au rail. D'autre part, les mesures nécessaires pour la protection de l'environnement conduisent à la promotion du trafic ferroviaire. La technologie des chemins de fer a accompli en outre de grands progrès au cours de ces dernières années. Avec le trafic combiné rail/route dans le transport des marchandises, le rail offre une nouvelle qualité qui allie la souplesse du transport routier en surface, quasiment illimitée, à la très forte capacité du chemin de fer dans les transports sur de longues distances.

Comme pour la marche triomphale de l'automobile, la renaissance du rail passe par la mise en place d'une infrastructure performante. Le succès de l'automobile montre les exigences à remplir: le système routier étant actuellement un réseau international à haute performance, le système ferroviaire doit être développé en conséquence. Le réseau ferroviaire à grande vitesse doit répondre tant aux desiderata des voyageurs qu'aux impératifs d'une logistique moderne dans le transport des marchandises. Il s'agit là d'une condition que le système routier remplit déjà à l'heure actuelle. L'objectif de l'extension de toutes les infrastructures de transport doit être, dès lors, de parvenir à une répartition, efficace écologiquement et économiquement, des courants de trafic entre le rail et la route. Eu égard aux possibilités du transport combiné, on se rend compte que les systèmes ne doivent pas se concurrencer mais que le rail et la route doivent être optimisés simultanément, de manière à créer un système de transport global. Il ne faut pas oublier ici que ce dernier doit aussi comprendre le trafic aérien, la navigation et même le transport par des conduites.

### **Réseau à grande vitesse pour le trafic voyageurs**

Bien qu'il ne soit pas comparable sans autre avec la marche triomphale de l'automobile, le succès percutant du TGV Sud-Est français a montré de toute évidence que les trains à grande vitesse pouvaient concurrencer non seulement l'automobile mais aussi les avions. Il a montré également que ces trains peuvent aussi engendrer des bénéfices sur le plan commercial. Etant donné cette expérience positive, on a mis en service d'autres trains de ce genre, notamment en France, mais aussi en Allemagne, en Italie et dans d'autres pays européens. Jusqu'à présent, on a surtout exploité des liaisons de point à point. Le succès des trains en question offre cependant un immense potentiel d'amélioration, qu'il s'agit d'épuiser en tirant parti des avantages inhérents à la constitution de grands réseaux (concentration optimale du trafic). Nos voisins, à savoir la France, l'Allemagne et l'Italie, ont déjà entrepris cette démarche et sont en train de développer leurs réseaux ferroviaires selon les plans nationaux des voies de communication. Le prochain et dernier pas consistera à intégrer les réseaux nationaux à grande vitesse et à les fondre dans un réseau européen. Cette mesure se concrétise rapidement dans le territoire de la Communauté européenne.

### **Réseau à grande vitesse pour le trafic marchandises**

On ignore souvent que le trafic ferroviaire des marchandises peut être écoulé par des trains à haute performance et que les lignes correspondantes peuvent avantageusement être intégrées dans un réseau global. Cette méconnaissance s'explique par le fait que les choses sont un peu plus compliquées en trafic marchandises. Ce dernier est partiellement assuré sur les mêmes lignes que le trafic voyageurs, mais il est parfois écoulé sur ses propres lignes, ce qui complique l'optimisation des réseaux. Par ailleurs, les plus grandes chances du transport ferroviaire des marchandises résident dans le trafic combiné. Cela étant, la planification des réseaux à grand débit dans le trafic marchandises doit aussi tenir compte de la planification des infrastructures routières, afin de choisir des emplacements optimaux pour les interfaces entre les deux modes de transports (terminaux). Malgré ces difficultés, les démarches à entreprendre ne se différencient pas fondamentalement de celles qui concernent le trafic voyageurs. Elles sont aussi mises en oeuvre au niveau national et européen, peut-être avec un rythme un peu plus modéré.

### **Réseau suisse à grande vitesse**

Les lignes à grande vitesse ne sont judicieuses que si elles ne comportent pas un trop grand nombre d'arrêts. Aux yeux des usagers, des voyageurs comme des expéditeurs, ce qui est important, ce n'est pas la vitesse de pointe, c'est la durée effective du transport. Cela étant, le réseau à grande vitesse d'un petit pays comme la Suisse devrait se limiter à quelques relations, ce qui ne serait pas approprié au vu de notre dense structure d'urbanisation. Cela ne signifie absolument pas que nous ne pourrions mettre en place un réseau national à haute performance. Avec Rail 2000, nous réalisons un projet national d'horaire cadencé qui, conformément à la structure d'urbanisation et aux courtes distances, s'inspire plutôt de l'optimisation d'un trafic urbain. La Suisse est ainsi considérée comme une grande agglomération. Il faut donc élaborer une conception relative à un trafic voyageurs intérieur couvrant le territoire national. Notre pays est ainsi subdivisé en un certain nombre de points de jonction où chaque heure au moins, un train voyageurs ou un bus part en direction de tous les autres points de jonction, afin de les atteindre en moins d'une heure. Pour les relations plus importantes, les temps de parcours sont encore réduits et la cadence augmentée. Nous disposons déjà d'un des réseaux ferroviaires les plus denses du monde, raison pour laquelle le projet Rail 2000 requiert uniquement quelques améliorations et un certain nombre de nouvelles lignes afin que nous puissions atteindre les vitesses nécessaires. Les travaux seront terminés d'ici à l'an 2000.

### **La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) en tant que trait d'union**

Vu les nouvelles poussées technologiques en cours dans les pays limitrophes, la Suisse risque une fois de plus d'être mise à l'écart, ce que le projet Rail 2000 ne peut, à lui seul, éviter. Grâce à ce projet, le grand potentiel du trafic suisse pour les lignes internationales à grande vitesse sera concentré de manière optimale et pourra être conduit aux quelques raccordements de ces lignes. De telles jonctions sont prévues à Genève (raccordement TGV

Genève-Mâcon) et à Bâle (raccordement au TGV Rhin-Rhône et raccordement aux lignes ICE pour Cologne et Hambourg). Pour être raccordée dans les années à venir et pour rester dans une position centrale, il est indispensable que la Suisse fournisse une autre prestation supérieure à la moyenne. Celle-ci consiste à relier les réseaux européens à grande vitesse en construisant à travers les Alpes une nouvelle ligne ferroviaire (NLFA). Celle-ci traversera les Alpes à leur base et aura les caractéristiques d'un chemin de fer moderne de plaine, compatible avec les exigences d'un réseau européen intégré à grande vitesse. La compatibilité n'implique pas que ce chemin de fer alpin atteindra les vitesses du TGV ou de l'ICE. Il faut plutôt garantir que l'itinéraire traversant notre pays, géographiquement le plus court, le soit aussi en termes de durée. Les temps de parcours à travers la Suisse doivent être moins longs que ceux offerts par les éventuelles transversales Nord-Sud traversant la France ou l'Autriche. Seul un chemin de fer remplissant ce critère permet de relier par la Suisse les réseaux à grande vitesse situés au nord des Alpes et en Italie. Seul un tel chemin de fer maintient pour notre pays l'une des plus importantes liaisons voyageurs et marchandises reliant directement le Nord et le Sud de l'Europe. Tant la Suisse que l'Europe profiteront de la NLFA, liaison la plus courte joignant à travers les Alpes les réseaux à grande vitesse. Etant donné l'importance du trafic, la NLFA n'est pas seulement un projet servant à intégrer les réseaux de transport, c'est aussi un projet utile à l'intégration socio-économique de l'Europe.

### **Projet**

La nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes a été approuvée par le Parlement le 4 octobre 1991. Elle devra cependant encore s'imposer lors d'une votation populaire qui aura lieu l'automne prochain. Avec des coûts dépassant 14 milliards de francs suisses (prix de 1991), la NLFA constitue le projet d'infrastructure le plus grand et le plus cher que notre pays ait jamais réalisé. Les ouvrages devront être mis en service d'ici à l'année 2005/2015. Le projet comprend essentiellement deux nouveaux tunnels de base percés à travers les Alpes, l'un au St-Gothard, sur une longueur de 50 km (axe Bâle/Zurich - Lugano - Milan) et l'autre au Lötschberg, d'une longueur de 30 km (axe Bâle - Berne - Turin/Milan). A cela s'ajoutent d'autres tunnels et constructions pour les raccordements aux tunnels de base au Nord et au Sud, ainsi que pour les raccordement avec la Suisse orientale. L'accès à la NLFA profite de manière optimale des constructions qui seront réalisées dans le cadre de Rail 2000.

### **Pour le trafic marchandises**

Les trains à grand débit du trafic par wagons complets et du transport combiné pourront circuler sur la NLFA et acheminer chaque année quelque 70 millions de tonnes nettes. Cela correspond à la moitié du trafic Nord-Sud prévu, en l'an 2020, entre la Côte d'Azur et Tarvisio (point de jonction entre l'Italie, l'Autriche et la Slovénie). Grâce à la NLFA, la Suisse pourra prendre en charge par le rail la part du trafic européen Nord-Sud qui devrait effectivement traverser notre pays selon le critère de l'itinéraire le plus court. Afin que la capacité de la nouvelle ligne soit utilisée dans les faits, le trafic ferroviaire des marchandises, notamment le transport combiné rail/route, doit être concurrentiel par rapport au

transport routier des marchandises sans rupture de charge. La NLFA en est la condition sine qua non. Il faut aussi des efforts internationaux. Les réseaux ferroviaires situés au Nord et au Sud des Alpes doivent être complétés par des terminaux pour le transport combiné. Des mesures adéquates ont déjà été prises, puisqu'un accord de transit a été signé entre la CE et la Suisse, accord qui table entièrement sur le trafic combiné. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a adopté le 1er février 1991 un accord sur les grandes lignes internationales de transport combiné et les installations connexes (AGTC). La Suisse a signé cet instrument international le 31 octobre 1991, sous réserve de ratification. Cet accord vise à favoriser l'utilisation accrue du transport combiné international et à améliorer la qualité des infrastructures, ainsi que les conditions d'exploitation. Il faut néanmoins consentir encore d'autres efforts, notamment pour harmoniser les normes techniques et les conditions de concurrence.

### **Pour le trafic voyageurs**

Lors des discussions sur l'accord concernant le transit, le trafic marchandise a été mis au premier plan. Mais la NLFA sert naturellement aussi au transport des voyageurs. Elle permettra, par exemple, de réduire de 7 à 4 heures la durée du parcours entre Strasbourg et Milan. Avec une durée réduite à 2 heures, le déplacement en chemin de fer de Zurich à Milan constituera une véritable solution de rechange par rapport au transport aérien. L'Europe et la Suisse profiteront des gains de temps. Enfin, grâce à la NLFA, les régions périphériques telles que le Tessin ou le Valais seront raccordées au réseau de Rail 2000 et aux réseaux européens à grande vitesse.

Dans une optique nationale, la NLFA constitue donc l'épine dorsale de l'intégration de la Suisse dans les réseaux européens à grande vitesse. De leur point de vue, elle constitue simultanément l'un des tronçons les plus onéreux et les plus importants pour la création d'un réseau global intégré des chemins de fer européens à grande vitesse.