

La NLFA est plus actuelle que jamais

Le message adopté en 1990 par le Conseil fédéral concernant la NLFA prévoyait une forte croissance des transports. La situation n'a pas changé. La NLFA donnera un nouvel essor au transfert vers le rail. Elle intégrera la Suisse, qui se trouve au cœur du continent, dans une infrastructure européenne des transports moderne et améliorera l'interconnexion de nos régions. *Peter Füglistaler*

L'inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard, le 1er juin prochain, sera un grand jour pour la politique suisse des transports. Décidé il y a un quart de siècle, le programme NLFA est toujours à la pointe de l'actualité. Il suffit pour s'en convaincre de relire le message du Conseil fédéral de 1990 sur la construction de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). À l'époque, le Conseil fédéral avait énoncé quatre arguments principaux pour la mise en œuvre du projet. Ils peuvent sans problème être transposés dans l'époque actuelle. Cela démontre que les problèmes identifiés par la politique des transports ont perduré pendant 25 ans.

La protection des Alpes demande de poursuivre sur la voie du transfert de la route au rail.

Le raccordement à l'Europe

Un des principaux arguments de l'époque était que la Suisse devait se positionner par rapport à l'évolution des transports européens et affronter les défis d'un processus d'intégration dynamique. La demande était alors croissante, les aménagements ferroviaires subissaient une nouvelle dynamique et la réglementation des transports évoluait vers le libéralisme dans le domaine du rail. Il fallait exploiter les chances qui s'ouvraient ainsi. L'aménagement des infrastructures dans les pays voisins – par exemple en France avec la construction des lignes TGV – devenait un défi crucial. Au cours des décennies précédentes, la Suisse n'avait perfectionné son

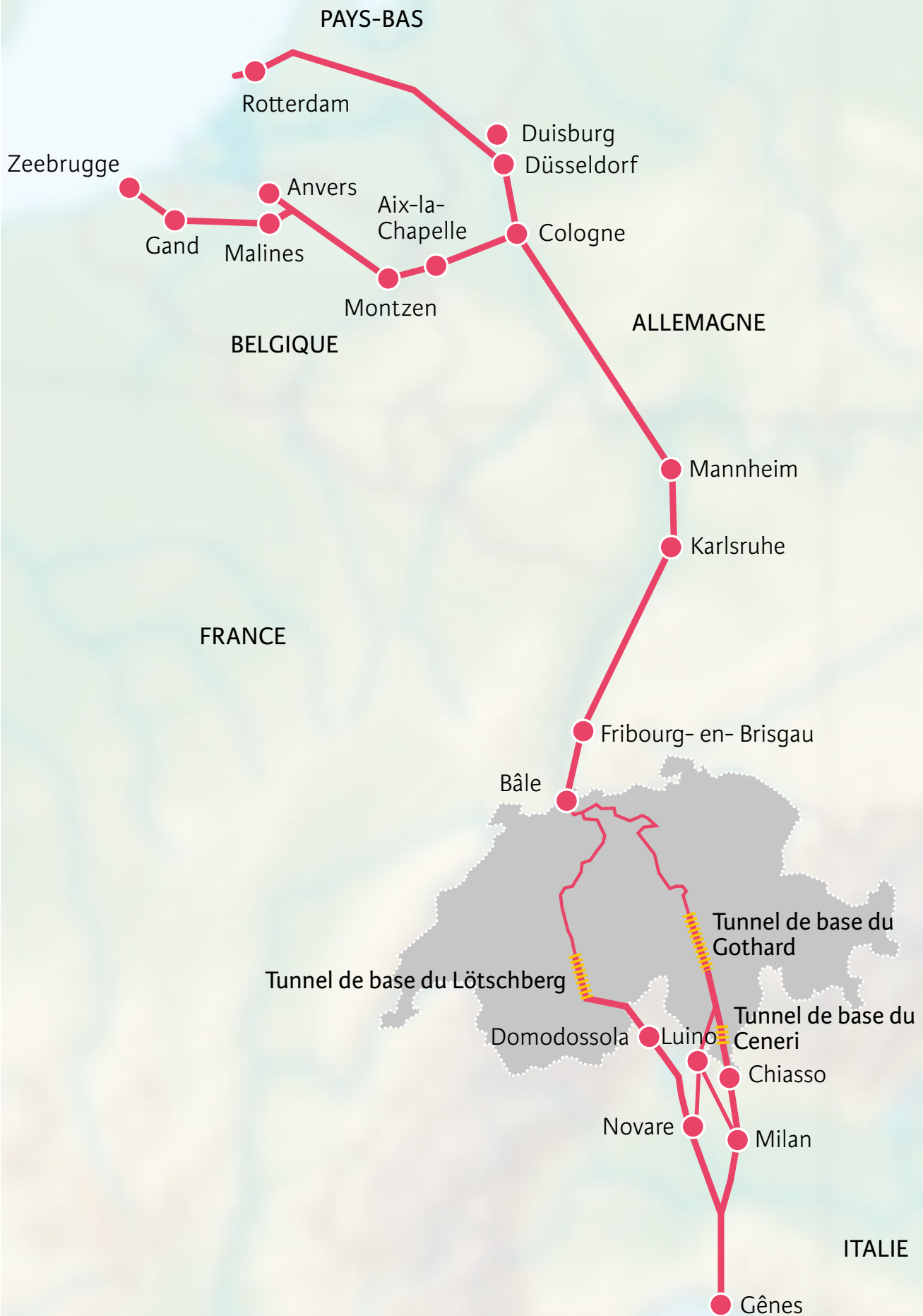
réseau ferroviaire que sur certains points. Or, une forte croissance s'annonçait, tant en transport de marchandises que de voyageurs. L'idée fondatrice de la NLFA était que les modes de transport route et rail doivent se compléter, et que seule la combinaison des deux infrastructures permettrait de maîtriser la croissance des transports.

L'augmentation prévue du trafic s'est réalisée. Dès l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg (TBL) en 2007, la Suisse a fait un pas important pour garantir un corridor de fret Nord-Sud moderne et performant. En achevant la NLFA sous forme de variante réseau, la Suisse, comme le proposait le message, s'est intégrée à l'infrastructure ferroviaire de l'Union



KEYSTONE

III. 1. Le corridor Rhin-Alpes mène de Rotterdam à Gènes



européenne. Elle a réalisé la pièce maîtresse du corridor Rhin-Alpes, le principal axe européen de fret ferroviaire qui s'étend de la mer du Nord à la Méditerranée (voir *illustration 1*).

L'achèvement de la NLFA stimulera le fret ferroviaire international: le projet soutient les efforts de l'UE qui, dans un Livre blanc, a opté depuis longtemps pour le transfert du transport de marchandises sur le rail. Le tunnel de base du Saint-Gothard (TBG) et la NLFA ne suffiront toutefois pas. Des instruments tels que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et les mesures d'accompagnement resteront indispensables à long terme pour doter le rail de conditions-cadres concurrentielles.

Utiliser notre position au centre de l'Europe

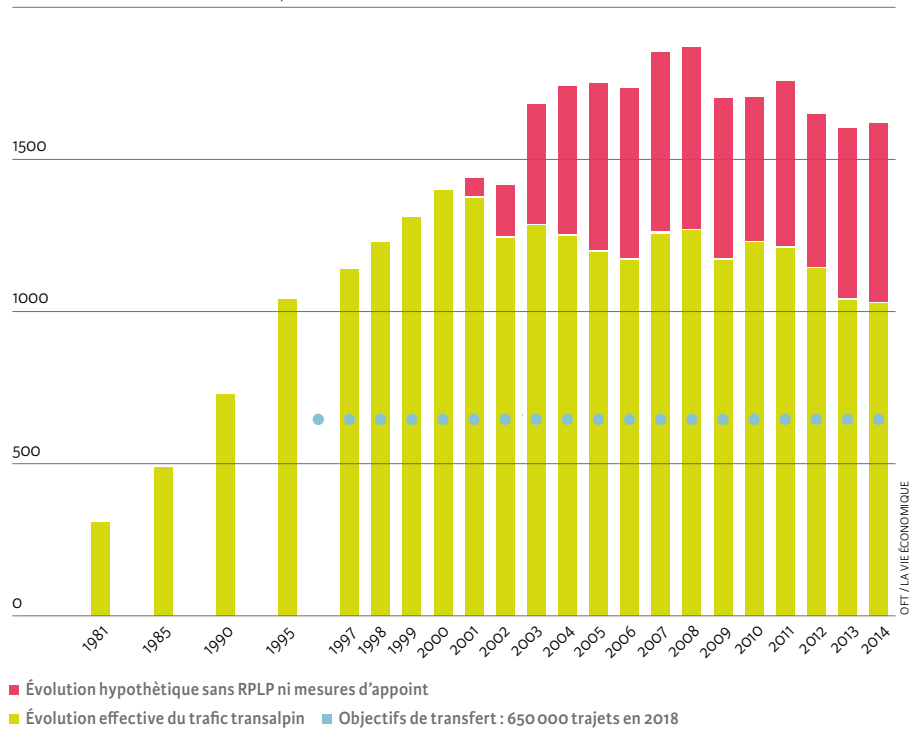
Le deuxième argument présenté dans le message de 1990 était que la Suisse devait défendre la position de sa politique des transports en Europe. Elle devait savoir en user, que ce soit d'un point de vue politique ou macroéconomique. L'idée était alors d'offrir à la Communauté européenne (aujourd'hui UE) une meilleure connexion Nord-Sud et donc de renforcer notre position. L'Europe était déjà notre principal partenaire commercial. Le Conseil fédéral voulait ainsi encourager durablement le libre-échange des marchandises en garantissant des voies de communication performantes. On voulait également rapprocher les différentes parties du pays. La naissance d'un espace économique européen et la libéralisation transfrontalière ont fortement alimenté la politique nationale. Aujourd'hui, la Suisse a atteint les buts exposés en ouverture.

L'importance de l'UE, notre principal partenaire commercial, n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Il semble donc d'autant plus important de replacer l'objectif intermédiaire « ouverture du TBG », désormais atteint, dans l'optique du message de 1990. La mise en exploitation de la NLFA ne permet pas seulement de déployer des effets de capacité et de productivité. La position exemplaire de notre pays dans le trafic ferroviaire international est confortée par cette solution concertée au niveau européen. La Suisse a créé des liaisons optimales vers les pôles économiques du nord et du sud de l'Europe.

En Suisse, la transversale alpine est primordiale pour le transport de voyageurs.

III. 2. Le trafic poids lourds à travers les Alpes, avec et sans RPLP

2000 Poids lourds de marchandises, en milliers



Le développement effectif est comparé au développement hypothétique sans la RPLP, la limite des 40 tonnes et les mesures d'appoint.

Après l'ouverture du TBL, les prévisions de croissance ont été largement dépassées en la matière. Elles ont atteint 74 % entre 2007 et 2011. Le tunnel a non seulement favorisé le tourisme dans tout le canton, mais il a accru la population dans l'agglomération Brigue-Viège-Naters. Cela a dopé l'économie valaisanne.

Le TBG améliorera essentiellement les liaisons avec le Tessin, ce qui accroîtra l'attrait touristique du canton. De même, la réalisation de la gare cantonale d'Altdorf permettra de mieux intégrer le canton d'Uri dans le réseau suisse de circulation ferroviaire vers le Sud et vers le Nord. La ligne de façade restera desservie à la cadence horaire. Elle assurera le raccordement de régions uranaises et de la Levantine aux transports publics. Il faut souligner que le TBG a une fonction d'intégration non seulement pour les relations internationales et le transport international de marchandises, mais également pour le trafic intérieur suisse. Comme l'annonçait déjà le message de 1990, le TBG, tout comme le projet global NLFA-variante réseau, relie les différentes parties du pays.

Cela étant, le Projet de territoire Suisse est pris en considération. Il prévoit d'assurer la desserte des régions rurales et

alpines. L'aménagement de l'offre de transports publics, rendu possible par l'ouverture du TBG, en tient compte. La gare cantonale d'Altdorf, avec ses haltes IC, permet des liaisons directes avec la Suisse centrale et le Tessin. L'attrait de ce canton se renforcera avec une desserte améliorée et modernisée.

Une infrastructure ferroviaire moderne

Un troisième argument était qu'une infrastructure ferroviaire modernisée était nécessaire à un système global de transports intégrés. Pendant des décennies, on avait trop peu exploité les atouts du rail, alors que le réseau routier avait été continuellement développé. Les parts de marché du fret ferroviaire à travers les Alpes avaient constamment diminué, ce qui se traduisait par des routes engorgées et une pollution croissante. En transport de voyageurs, on enregistrait également une augmentation du trafic individuel motorisé au détriment du trafic ferroviaire transalpin. Seule une ligne sans déclivité permettait de maîtriser le surcroît de trafic attendu et de mettre en place une offre qui puisse concurrencer la route.

Aujourd'hui, l'infrastructure ferroviaire est largement modernisée et financée durablement. La part de marché du rail suisse est considérable. Depuis 1990, elle a crû de 53 % pour atteindre 16 % du trafic total. D'après l'Office fédéral de la statistique, cette progression provient surtout de la densification de l'horaire, de temps de parcours raccourcis grâce aux aménagements dont a bénéficié l'infrastructure et de l'amélioration du confort. Le rail transporte 68 % des marchandises à travers les Alpes; cette part de marché est la plus élevée jamais atteinte depuis 2001, année où ont été mises en place la RPLP et la limite de 40 tonnes.

Le rail est donc devenu nettement plus concurrentiel au cours des 25 dernières années. Cette compétitivité augmentera encore après l'ouverture du TBC, puisqu'elle permet des économies massives en temps de parcours entre la Suisse alémanique et le Tessin ou l'Italie du Nord. À l'achèvement du tunnel de base du Ceneri (TBC), le Tessin disposera en sus d'un RER qui le fera entrer dans une nouvelle dimension de la

mobilité. Cela élargira l'offre de transport public et délesterà en bonne partie la route entre les régions de Bellinzona, de Locarno et de Lugano.

Le message de 1990 a fait plus que lancer la construction de tunnels alpins: il a ouvert la voie au financement à long terme dont avait besoin la modernisation des infrastructures ferroviaires. En effet, ce texte a instauré le fonds FTP temporaire affecté au financement de la NLFA et à d'autres grands projets, lequel a débouché sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, créé par la votation Faif du 9 février 2014. Ce dernier garantit à long terme le financement de toute l'infrastructure ferroviaire suisse. Il permet de planifier et de mettre en œuvre dans les délais d'autres étapes d'aménagement.

Le transfert sur le rail pour la protection des Alpes

Avec l'augmentation du trafic routier, les polluants atmosphériques avaient dépassé leurs valeurs limites à plusieurs en-

droits, par exemple dans le canton d'Uri. Le quatrième argument était que la NLFA devait fortement contribuer à transférer sur le rail le fret routier transalpin, en pleine croissance, afin de protéger la région alpine des effets négatifs du trafic lourd. La construction et le tracé de la NLFA avaient été étudiés et optimisés, afin que leur impact sur l'environnement soit le plus faible possible.

Les arguments énoncés dans le message de 1990 pour l'encouragement du rail en faveur de la protection des Alpes sont toujours valables. L'article constitutionnel sur la protection des Alpes, adopté en 1994, les a même renforcés et a légitimé diverses mesures d'accompagnement. La RPLP y contribue également, tout comme l'interdiction de circuler la nuit et la limite de poids. Les objectifs de transfert définis par l'article sur la protection des Alpes n'ont pas pu être atteints en quantité, mais on est parvenu, après l'an 2000, à

La NLFA intègre la Suisse à l'infrastructure ferroviaire européenne destinée au transport de marchandises. Chargement au port de Hambourg.



transférer intégralement la croissance du trafic sur le rail. En effet, si la part de marché du rail en fret transalpin a augmenté, le nombre de trajets effectués en camion a reculé de quelque 1,4 million à près d'un million, malgré un trafic total en croissance constante. Grâce aux progrès accomplis par la technologie des moteurs, les émissions polluantes du trafic marchandises routier ont diminué dans une mesure que l'on n'aurait pas crue possible dans les années nonante.

Pour compléter le système de transport interopérable de marchandises, le Parlement a approuvé en décembre 2013 la construction du corridor 4 mètres. D'ici à décembre 2020, le corridor ferroviaire Nord-Sud sera intégralement équipé pour le transport de véhicules tracteurs à sellette de 4 mètres de hauteur aux angles. L'ouverture de ce corridor et du TBC en 2020 marqueront l'achèvement de la NLFA.

La mise à disposition d'une infrastructure ferroviaire moderne laisse à penser que les parts de marché du rail continueront d'augmenter dans le transport de marchandises et que le trafic de camions à travers les Alpes baissera ou, tout au moins, se stabilisera.

Perfectionner encore le résultat macroéconomique

Dès son message de 1990, le Conseil fédéral énonçait clairement que l'utilité macroéconomique de la NLFA tenait le premier plan. On avait espéré que l'exploitation de cette ligne deviendrait un jour rentable, mais les hypothèses retenues étaient trop optimistes. Le réseau ferroviaire ne réagit pas comme une entreprise; il a une autre vocation. Les avantages susmentionnés - intégration des régions périphériques, renforcement de la position en Europe, délestage de la route, protection de l'environnement et confort - contrebalancent largement les coûts microéconomiques.

L'ouverture du TBG marque la fin d'une étape importante de la NLFA et le début d'une nouvelle ère ferroviaire. Les objectifs et les orientations générales du message de 1990 ont gardé tout leur sens en 2016. La Suisse donne une nouvelle dimension à sa tradition de pays promoteur du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises à travers les Alpes. Elle pose les jalons de l'intégration européenne à une époque où ce type d'idée a du mal à s'im-

poser, à l'extérieur comme à l'intérieur du pays.

La Suisse ne peut ni ne doit se reposer sur ses lauriers après l'achèvement de ce grand projet. Elle doit poursuivre ses efforts d'ouverture et d'interopérabilité du réseau ferroviaire au service de l'économie et de la population, tout en confirmant sa politique de transports supramodale. C'est la seule manière de faire honneur à sa réputation internationale de pays ferroviaire.

Finir un tunnel, c'est commencer à construire le suivant. Nous nous réjouissons de l'ouverture du TBC qui consacrera l'achèvement des nouvelles transversales alpines.



Peter Füglistaler

Directeur de l'Office fédéral des transports OFT, Berne