

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2017)

Heft: 2149

Artikel: Gothard : après l'exploit, l'exploitation. Teil 1, L'exploitation du plus long tunnel ferroviaire du monde s'avère délicate : premiers aspects d'un rodage onéreux

Autor: Béguelin, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1014246>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

dernières années, elles ont engrangé 21 milliards de bénéfices. En 2014, le bénéfice net de la branche atteignait encore 800 millions de francs. Et en 2012, les réserves cumulées dépassaient les 21 milliards.

Les subventions votées par le Parlement tout comme les récentes demandes de soutien de la branche devraient assurer la sauvegarde du parc hydroélectrique. Voilà pour l'argument officiel. En réalité, il s'agit de porter secours à des sociétés qui ont persisté à investir dans des projets sans avenir, telles des centrales à gaz et au charbon à l'étranger

et des installations de pompage-turbinage. Malgré ce qu'il faut bien qualifier d'incompétence, leurs dirigeants ont encaissé de coquettes rémunérations, certains n'hésitant pas à s'octroyer [des augmentations](#) au moment même où ils annonçaient des pertes.

Il faut souligner la forte présence du *lobby* de l'électricité au sein du Parlement, en particulier du Conseil des Etats. Pas moins de 17 cantons et demi-cantons et plusieurs villes détiennent l'essentiel des sociétés de la branche, ce qui facilite la formation d'une majorité particulièrement

compréhensive à l'égard des prétendues difficultés de la branche.

Durant des années, cette branche a réalisé des bénéfices considérables. Elle a accumulé de confortables réserves et les collectivités publiques qui les contrôlent ont elles aussi largement profité des impôts, dividendes et droits d'eau versés par les sociétés d'électricité. Il y a donc largement de quoi payer les erreurs stratégiques qui ont conduit à cette situation. Toute aide de la Confédération sous le couvert de la transition énergétique reviendrait à récompenser ces erreurs.

Gothard: après l'exploit, l'exploitation (1/2)

L'exploitation du plus long tunnel ferroviaire du monde s'avère délicate. Premiers aspects d'un rodage onéreux

Michel Béguelin - 15 janvier 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/30800>

La mise en service du tunnel de base du Gothard a eu lieu le 11 décembre. Les trains passent. C'est à la fois l'essentiel et la moindre des choses.

Restent les indispensables ajustements. Un chantier d'une complexité inédite qui va durer quatre ans. Il faudra notamment trouver des solutions répondant aux promesses impossibles à tenir et fixer le barème des prix des sillons, le tout en passant par des transitions plus ou moins acrobatiques. Sans oublier le

maintien du tronçon de montagne de la ligne de faite du Monte-Ceneri, certes court, mais d'autant plus perturbant. Un vrai caillou durable dans la chaussure des exploitants.

L'avenir proche se présente en trois étapes. L'année 2017 tout d'abord, avec l'interruption durant un semestre de l'embranchement réellement «*de plaine*» à voie unique vers Luino, le long de la rive gauche du lac Majeur, supportant une bonne moitié du trafic marchandises et le report

d'une partie de ce dernier sur la ligne de faite du Ceneri (l'axe Lötschberg-Simplon va aussi souffrir). Les années 2018-2019 ensuite, avec la réouverture de la ligne de Luino, élargie dans les tunnels et adaptée aux trains longs. Dès 2020 enfin, avec la mise en service du tunnel de base du Monte-Ceneri et de l'ensemble du couloir de ferroutage.

C'est donc dans les années 2020 seulement que l'axe de base du Gothard sera réalisé dans son intégralité, et

exploitable côté suisse avec tout son potentiel. Encore faut-il que les dégagements correspondants soient réalisés à temps en Italie du Nord. Une autre histoire.

Transfert modal, objectif primordial

Tout d'abord, il s'agit de dépasser la fixation faite en Suisse sur «*l'exploit que représente la construction du plus long tunnel du monde*». Un sentiment de fierté est certes de mise. Mais il ne doit pas faire oublier l'objectif fondamental: éliminer l'obstacle des Alpes pour la plus grande proportion possible du trafic marchandises en transit, de même que pour les transports internes, conformément aux objectifs de l'initiative des Alpes.

Or le tunnel ne représente qu'un tronçon de 57 kilomètres sur une ligne ordinaire à double voie longue de 167 kilomètres au total, dédiée au trafic mixte - voyageurs et marchandises - entre Arth-Goldau et Chiasso. Au nord d'Arth-Goldau, il y a répartition sur deux itinéraires distincts.

Sur les tronçons avant et après le tunnel, les deux catégories de trains roulent pratiquement à la même vitesse, avec un faible écart de l'ordre de 20 km/h. Dans le tunnel en revanche, à en croire la publicité - 200 voire 250 km/h -, l'écart passe à 100 et même à 150 km/h. Une différence de vitesse extrêmement coûteuse à gérer! Et surtout qui ne contribue en rien à la

réalisation de l'objectif prioritaire du transfert modal. Bien au contraire.

En bonne logique d'exploitation ferroviaire visant les coûts les plus bas possible sur un tel axe, désormais «*de plaine*», les trains de marchandises en transit devraient traverser la Suisse sans y faire un seul arrêt, un impératif d'autant plus important que l'on veut ces trains toujours plus longs et plus lourds. Tout arrêt engendre en effet des coûts inutiles.

Mais avec le concept actuel, tous les trains de marchandises en transit sont obligés, durant les trois quarts de la journée, de s'arrêter au moins deux fois: à l'entrée du tunnel, pour y être regroupés en «*batteries*» de trois unités en principe et, à la sortie, pour être dépassés par les trains voyageurs EC/IC qui les talonnent.

Ces nécessaires dépassements exigent les longues voies d'attente supplémentaires construites à chaque extrémité du tunnel. De plus, les trains lourds stationnant aux deux entrées redémarrent en affrontant une montée, légère certes, mais longue de près de 30 kilomètres. Effet du profil en long du tunnel en forme de circonflexe, afin de permettre l'écoulement naturel des eaux de la montagne. Dans ces conditions, les convois mettent de longues minutes pour atteindre leur vitesse de 100 km/h. Ainsi, à la cadence de plus de cent fois par jour pour les deux directions, les coûts d'exploitation de l'ensemble de

la ligne deviennent prohibitifs.

L'air fait de la résistance

La résistance de l'air dans les deux tubes parallèles de 57 kilomètres du Gothard, qui peuvent contenir chacun simultanément jusqu'à cinq trains, se fait sentir au quotidien avec toute la force attendue ([DP 2135](#)). Cette forme d'obstacle pratique était prévue mais, du fait des contraintes de l'ancien horaire via la ligne de montagne, les essais effectués durant les deux semaines précédant la mise en service du tunnel de base n'ont pu mesurer la résistance de l'air qu'à deux reprises et durant quelques heures seulement. Malgré ces tests réduits au minimum, ils ont suffi à la mise en service du tunnel dès le 11 décembre. Pour le moment, la résistance de l'air est maîtrisée, d'une manière plutôt bancale.

Les capteurs de courant des engins de traction - les pantographes - sont les équipements les plus sensibles en la matière. On connaissait cette faiblesse depuis 2007, année des essais effectués avant la mise en service du tunnel du Lötschberg. Un train composé de sept voitures et d'une locomotive à chacune des extrémités avait vu le pantographe de la seconde arraché au moment d'atteindre les 220 km/h.

Mais le Lötschberg est moins long et dispose d'une section plus grande que le Gothard. Pour ce dernier, les contraintes sont donc plus sévères. Suite

aux nombreux essais effectués jusqu'à la fin octobre 2016, les CFF imposent des réductions de vitesse aux trains de voyageurs qui, selon les cas, circulent non pas à la vitesse «officielle» de 200 km/h mais à 180, à 160 ou même à 140 km/h seulement – vitesse à laquelle la résistance de l'air ne pose plus de problème aux délicats pantographes.

Heureusement, la technologie européenne avancée ETCS 2, combinée avec le sens d'anticipation des mécaniciens, permet de fluidifier ces éléments. Mais au prix de

temps de parcours dans le tunnel allongés de 1,9 à 7,3 minutes selon les cas. Du coup, dans le nouvel horaire 2017, les temps de parcours entre Chiasso et Bellinzone sont augmentés, dans les deux sens, de quelque 8 minutes par rapport à l'horaire 2016. Ainsi, pour les voyageurs partant de Zurich et de Milan, la stabilité de l'horaire est assurée selon les normes habituelles. Et ils pourront croire qu'ils ont approché les 200 km/h dans le plus long tunnel du monde... En fait, cette détente de l'horaire va bien au-delà de la résistance de l'air, comme on le

verra dans le prochain article.

Enfin, autre constat douloureux, l'expérience du premier mois d'exploitation démontre que la résistance de l'air implique, pour les trains de voyageurs, une consommation de courant supérieure de 20% à celle que demande la ligne de montagne. Cette réalité annonce aussi le coût exorbitant qui résulterait de l'entêtement à vouloir rouler à 250 km/h «*en cas de retard*». Une hérésie absolue! Et surtout, ce n'est pas pour ce genre de performance que le tunnel a été construit.

Justice militaire et armée de milice

Félicien Monnier, Juge et soldat. Essai sur les fondements de la justice militaire suisse, Centre d'histoire et de prospective militaires, Pully, 2016

Adrien Fontanellaz - 10 janvier 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/30754>

La justice militaire a récemment fait l'actualité, notamment avec la [condamnation de plusieurs ex-recrues](#) pour avoir violenté deux camarades ou encore à l'occasion de [l'ouverture d'un procès contre cinq gradés](#).

Portée aux nues par certains, vouée aux gémonies par d'autres, l'armée reste une institution dont les composantes sont parfois méconnues. Par exemple la justice militaire. Il est intéressant de rappeler que le parti socialiste suisse en revendiqua l'abolition et parvint en 1917 à faire aboutir

[une initiative](#) dans ce but, cependant refusée par le peuple et les cantons quatre années plus tard.

Il devient dès lors opportun de signaler la publication récente par le [Centre d'histoire et de prospective militaires](#) d'un ouvrage consacré à ce sujet: *Juge et soldat. Essai sur les fondements de la justice militaire suisse*.

Félicien Monnier, l'auteur de cet *opus*, est titulaire d'une maîtrise universitaire en droit suisse et assistant à l'Université de Lausanne. Il est aussi officier de milice et, pour

cette raison, ses thèses ne risquent guère de susciter l'assentiment d'un lecteur aux fortes convictions antimilitaristes. L'ouvrage a pourtant le mérite de placer l'histoire de cette institution dans le temps long puisque la justice militaire accompagne depuis ses débuts le long processus de maturation de l'armée suisse. Comme souvent, il faut, pour comprendre ce qui est, connaître ce qui fut.

Une partie considérable de cet essai de 150 pages est consacrée à l'objection de conscience, et aux évolutions