SwissRailvolution
3000 Bern / Berne / Berna
info@swissrailvolution.ch
079 584 60 89

SwissRailvolution - 3000 Bern / Berne / Berna

COMMUNIQUÉ

Prise de position de SwissRailvolution sur le tunnel du Napf

Berne / Bern / Berna, 1er août 2025 - **Dans le Tagesanzeiger du 24 juillet 2025, l'ancien directeur des CFF Benedikt Weibel demande, au lieu d'une extension de la ligne Zurich – Berne, une nouvelle liaison entre Berne et le sud du lac de Zurich via Lucerne et Zoug, avec un tunnel sous le massif du Napf. Personne ne peut toutefois répondre à la question de savoir si ce projet présente le plus grand potentiel. Cette proposition met en évidence le dilemme qu'il n'existe aucune stratégie à long terme, ni même décidée au niveau politique ou même simplement discutée, pour l'extension du réseau ferroviaire à l'échelle nationale, et qui montrerait où se trouve le plus grand potentiel pour le transfert du trafic vers le rail. SwissRailvolution demande qu'un tel concept soit élaboré avant que l'on continue à gaspiller sans objectif et de manière non coordonnée des sommes importantes dans des projets individuels à faible impact.**

Les modèles Rail 2000 et transversales alpines

À titre de comparaison, 5,9 milliards de francs avaient été investis dans le projet Rail 2000, qui a eu un impact considérable sur la part de marché du rail. Après Rail 2000 et après les transversales alpines, 10 milliards de francs ont été dépensés. L'horaire

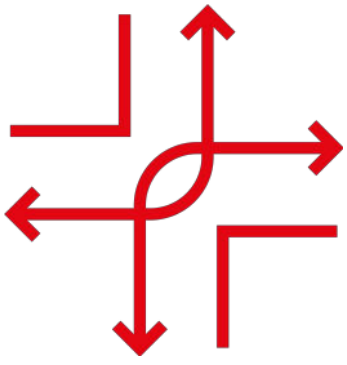
2035 coûtera 30 milliards supplémentaires. Le projet de RER bâlois « Herzstück », la gare souterraine de Lucerne et le tunnel Zurich – Aarau coûteront encore plus de 30 milliards. Au total, cela représente plus de 70 milliards de francs. Personne n'a encore pu dire ce que ces 70 milliards allaient apporter, si ce n'est une augmentation partielle de la fréquence et 20 % de places assises supplémentaires. De plus, les travaux seront principalement effectués sur les lignes existantes, ce qui signifie que l'offre risque plutôt de se détériorer pendant un certain temps. À titre de comparaison, avec le coût de construction au kilomètre de la ligne nouvelle Berne – Olten, qui est d'environ 30 millions de francs par kilomètre, on pourrait construire plus de 2'000 km (sic) de lignes nouvelles avec 70 milliards de francs, ce que personne ne proposerait sérieusement. Avec une fraction de cette somme, on pourrait réduire considérablement les temps de trajet en Suisse, augmenter massivement la part modale du rail et causer beaucoup moins de perturbations pour l'exploitation ferroviaire.

SwissRailvolution réclame un concept global

Dans l'article du Tagesanzeiger, le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Ueli Stückelberger, souligne que des lignes nouvelles seront également construites, comme par exemple entre Morges et Perroy. Mais c'est précisément là que réside l'un des problèmes. À Morges et Perroy, une intégration coûteuse dans la ligne existante avec des passages supérieurs et inférieurs seront nécessaires, et dont le coût sera probablement similaire à celui du tunnel lui-même. Il faudrait plutôt considérer la ligne Lausanne – Genève dans son ensemble. Une seule ligne nouvelle Lausanne – Genève construite d'une pièce avec des temps de parcours nettement raccourcis serait probablement beaucoup moins coûteuse que les nombreux projets individuels le long de la ligne existante. Il en va de même pour le tunnel Zurich – Aarau, qui débouche directement dans le nœud ferroviaire d'Olten, le plus grand goulet d'étranglement du réseau ferroviaire suisse, sans que l'on sache comment ce problème sera résolu ensuite. Ici aussi, il faudrait considérer dans son ensemble la ligne entre Zurich et la ligne nouvelle existante Berne – Olten. Une approche globale serait également nécessaire pour déterminer quelles voies d'accès aux transversales alpines doivent être réalisées en premier.

Swiss Railvolution

Notre revendication en faveur d'un concept global au niveau suisse est donc plus nécessaire que jamais : avec moins de coûts, on pourrait obtenir nettement plus d'effets.

SwissRailvolution – association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain (association à but non lucratif selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse)

Seule une vision à long terme – en tenant compte des offres régionales – permettra un renouveau du réseau ferroviaire suisse, incluant un fort ancrage dans l'Europe. L'ossature de ce nouveau réseau repose sur la Croix fédérale de la mobilité, postulant deux axes majeurs est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière.