Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 51 (1980)

Heft: 10: Economie

Artikel: En passant... : trafic transalpin

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824626

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

En passant...

Trafic transalpin

En ce mois de septembre 1980, il est beaucoup question du transport des voyageurs et des marchandises à travers les Alpes. Deux événements excitent l'intérêt: l'inauguration du tunnel routier du Saint-Gothard et l'ouverture d'une consultation par le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, au sujet d'un projet de nouvelle ligne ferroviaire (comparaison entre deux projets de tunnels de base, au Saint-Gothard et au Splügen).

C'est l'occasion de prendre conscience du retard pris par la Suisse dans le trafic transalpin, entre l'Italie et les pays situés au nord des Alpes. Au cours des dix dernières années, les transports de marchandises ont considérablement augmenté, surtout par la route, sensiblement moins par le rail. En 1970, la Suisse assurait la plus grande part du trafic rail-route; en 1978, elle était distancée par l'Autriche dans le secteur routier et par la France sur la plan ferroviaire. A la frontière franco-italienne, les transports par rail et par route ont augmenté. A la frontière austro-italienne, les volumes transportés ont augmenté sur les routes et sont restés stationnaires sur les chemins de fer. A la frontière italo-suisse, le trafic ferroviaire s'est affaibli, le trafic routier progressant très faiblement.

Le tunnel routier du Saint-Gothard, ouvert le 5 septembre, suscite l'admiration. Sa longueur (17 kilomètres, le plus long du monde), son coût (686 millions) et ses caractéristiques techniques étonnent. Il faut saluer l'importance de cette nouvelle liaison entre le nord et le sud. Mais des questions se posent. Le nouveau tunnel débouche pour l'instant sur des routes ordinaires, l'autoroute tessinoise n'étant pas achevée. N'y a-t-il pas risque d'engorgement résultant de l'échec de la coordination entre les deux ouvrages? De leur côté, les CFF craignent que la route n'enlève d'importants tonnages à la ligne du Saint-Gothard. Ils multiplient les efforts pour mettre en œuvre le «ferroutage», c'est-à-dire le transport des poids lourds par rail, soit de Bâle à Chiasso, soit à travers le tunnel. Cette solution pourrait apporter une compensation à la voie ferrée; pour les gros trains routiers, elle peut être avantageuse en leur évitant les rampes d'accès au tunnel; et l'autoroute serait dégagée d'une partie des véhicules lourds, longs et larges. Il n'est pas mauvais que les CFF se secouent.

Quant au projet de nouveau tunnel ferroviaire, il s'agit d'un objectif pour l'an 2000. Le but est d'accroître la capacité de transport par rail soit en doublant le tunnel du Saint-Gothard, par un tunnel dit de base (construit à un niveau plus bas, d'Erstfeld à Biasca), soit par un nouveau tunnel du Splügen entre Thusis et Chiavenna. L'étude publiée présente diverses variantes avec leurs avantages et leurs servitudes. Le lecteur romand s'étonne qu'aucune allusion n'y soit faite au tunnel ferroviaire du Simplon, qui est déjà un «tunnel de base», se situant à une altitude inférieure à 700 mètres. Là aussi, des questions se posent: par l'amélioration du tunnel lui-même, par le renforcement de la ligne d'accès en Valais, par des négociations avec l'Italie pour perfectionner la ligne au-delà d'Iselle, ne parviendrait-on pas sans grandes difficultés à faire du Simplon un passage de tout premier ordre, capable d'absorber un trafic supplémentaire important? S'il est vrai que, dans le trafic transalpin par le rail, la France fait la pige à la Suisse, c'est au Simplon qu'il faut relever le défi!