Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (2000)

Heft: 130

Artikel: Le tunnel Martigny-Aoste, projet ou lubie?

Autor: Psachin, Olivia

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847610

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: 09.07.2025

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

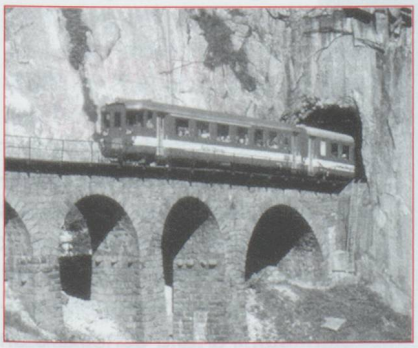
Le Tunnel Martigny-Aoste, projet ou lubie ?

Initié en 1989, le projet d'un tunnel reliant la Suisse et l'Italie, longtemps en veilleuse, connaît un regain d'intérêt des deux côtés des Alpes.

Olivia Psachin*

En janvier 1989, les sociétés de chemins de fer des pays de la CEE ainsi que la Suisse et l'Autriche avaient envisagé trois hypothèses de nouveaux percements ferroviaires dans le secteur occidental de l'arc alpin : Turin-Lyon, Santhia-Aoste-Martigny et Milan-Berne (le Lötschberg). L'Institut d'études des transports pour l'intégration économique européenne, de Trieste, rédigea alors une étude qui devait aboutir, en janvier 1990, à un projet définitif de faisabilité de l'axe Martigny-Aoste. Cette étude conclut qu'un tel investissement « paraît justifié même du point de vue de la rentabilité ». Réactualisés en 1994, l'étude et le projet furent mis dans un tiroir, car, à cause des projets des tunnels du Lötschberg, du Saint-Gothard, et de Rail 2000, un financement de la part de la Confédération était devenu impossible à obtenir.

La solution d'un financement majoritairement ou totalement privé fut envisagée, sans parvenir à aboutir du côté suisse. Depuis décembre 1999, le projet a été ressorti de ses cartons, notamment à cause de l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Rome vient de voter une enveloppe budgétaire pour réactualiser l'étude initiale. Les réunions entre responsables valdotains et valaisans, tant au niveau parlementaire qu'au niveau des gouvernements régionaux, se succèdent, et une résolution a été déposée au Parlement cantonal valaisan sur ce projet .



« Bientôt un tunnel entre la Suisse et l'Italie ? »

Quelques données sur le projet initial, révisé en 1994. Le projet de transversale ferroviaire rail/route prévoit initialement un tunnel de base de 48,5 km de long, une longueur totale du tracé en 1994 (avec viaducs) de 162 km, une vitesse de circulation des navettes ferroviaires de 250 km/h. Ce tunnel doit mettre Martigny à 20 mn d'Aoste (contre presque deux heures par route actuellement), Paris à 4 h 25 de Turin, etc., mais aussi permettre de désenclaver, ferroviairement parlant, le Val d'Aoste et faire la jonction entre l'appareillage ferroviaire suisse (Lötschberg-Saint-Gothard-Simplon) et la Transalpine Lyon-Turin.

En 1990, une ébauche d'accord entre la région du Val d'Aoste et Siemens AG avait été réalisée pour la création d'une société mixte pour le financement total du projet. L'Istituto mobiliare italiano adhéra à ce consortium technico-financier, et des demandes d'adhésion furent déposées par Fiat Impresit, Finmare, Ansaldo Transporti, Monte dei Paschi, Consorzio Studi Costruzioni Ferroviarie.

Le coût de la réalisation du projet se situait alors entre le coût de réalisation du Brenner (12,7 milliards d'écus) et celui du Lyon-Turin (6,7 milliards d'écus), soit un coût estimé de 6,2 milliards de francs suisses.

Ni le canton du Valais, ni la Confédération ne pouvant alors s'engager dans une participation à pareil projet, les représentants du Parlement du canton du Valais proposèrent de privatiser le financement. Cette proposition fut accueillie favorablement par les représentants des délégations francophones. Il faudra attendre décembre 1999 pour que le projet soit réactivé.

Le tunnel Martigny-Aoste, une utopie ?

Au début de cette année 2000, une résolution est déposée au Grand Conseil du canton du Valais, résolution qui dans son libellé insiste sur la nécessité absolue, pour le futur, de réaliser des voies de communication, dont fait partie le projet Martigny-Aoste.

Or, comme pour l'Union européenne avec son programme des réseaux transeuropéens de transport, le financement d'un tel projet oscille entre casse-tête et défi. Malgré les milliards de lires votés par Rome pour rafraîchir l'étude de faisabilité, la déclaration de l'administrateur délégué des chemins de fers italiens, selon laquelle le projet reliant la Vallée d'Aoste au canton du Valais, dans l'axe européen, est d'un très grand intérêt, le canton du Valais n'a toujours pas les moyens financiers de participer activement à une telle réalisation.

De plus, selon la résolution déposée auprès du Grand Conseil par le système politique suisse, dans la situation actuelle, ce dossier semble être utopique. Une seule solution réaliste peut être mise en place, la privatisation accompagnée de la volonté d'engagement de toutes les parties, y compris les pays concernés. Certes mais pourra-t-on remotiver les investisseurs privés qui s'étaient montrés intéressés en 1990 ? Affaire à suivre.

** avec la collaboration de Ms Thierry Fort et Cyrano Vouillamoz, députés au Grand Conseil du canton du Valais et membres de la commission « Tunnel Martigny-Aoste ».*