

Le tunnel Martigny-Aoste, projet ou lubie?

Autor(en): **Psachin, Olivia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): - **(2000)**

Heft 130

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-847610>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 respon-

sables 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.

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.

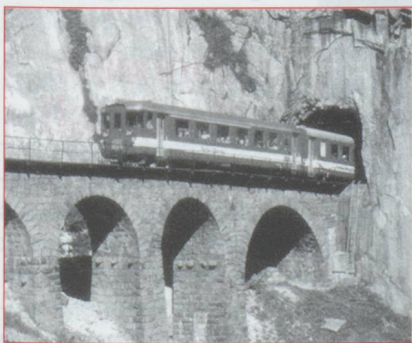
Le tunnel Martigny-Aoste, une utopie ?

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 ».*



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