

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1985)  
**Heft:** 783

**Artikel:** Simplon : route du ferrouage coupée  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1017754>

#### **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:** 29.01.2026

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

tions de salaire et de travail en vigueur dans les pays industrialisés, d'une part, et en voie de développement, d'autre part, par le renforcement des fédérations syndicales internationales, par les syndicats de groupes, par les dispositions des contrats collectifs tels que la convention de l'horlogerie (droits syndical et contractuel garantis dans le monde entier), par la politique des préférences tarifaires, par l'appui aux différentes composantes du nouvel ordre économique mondial (prix des matières premières), par le développement des fonds de solidarité, par l'aide à l'établissement de nouveaux centres de production.

Pour ce qui concerne plus spécialement la Suisse, le catalogue des sujets de réflexion est également bien fourni: réforme de la garantie contre les risques à l'exportation, défense des droits de l'homme dans les pays étrangers, renforcement de l'entraide judiciaire pour combattre la fuite des capitaux, inscription de l'obligation de diligence dans la Loi sur les banques, achats directs de matières premières et de produits agricoles aux pays du Tiers-monde (par exemple par les gros distributeurs ou l'Etat).

Il faut penser aussi à une solidarité différenciée à l'égard des gouvernements des pays en voie de développement: après tout le Venezuela a été ruiné par la gauche et les démocrates chrétiens, la Bolivie et sa centrale syndicale ne font pas une politique économique digne de ce nom, tandis que le nouveau régime argentin laisse dangereusement passer le temps sans rien entreprendre.

Nous devrions également penser davantage aux pays asiatiques au lieu de nous préoccuper surtout des Amériques centrale et latine. Depuis cinq ou six ans l'Inde obtient des résultats assez intéressants. A suivre aussi le cas de l'Algérie qui a décidé en 1979 de ne plus laisser s'accroître sa dette extérieure et qui peut désormais se permettre de ne plus accorder dans la même mesure qu'ailleurs des baisses artificielles de prix sur les produits alimentaires de base; si les légumes sont aussi chers à Alger qu'à Zurich sans que la population descende dans la

rue, c'est que la classe dirigeante tire sa légitimation d'une certaine intégrité. Quant aux pays qui subventionnent démagogiquement les produits de consommation courante, ils sont tout juste parvenus à ruiner leurs propres paysans, mal payés et découragés par les importations; et lorsque le FMI commande de stopper l'octroi de telles subventions, ce sont les travailleurs et les habitants des villes qui à leur tour crient leur désespoir.

#### SIMPLON

## Route du ferrouage coupée

Faut-il reprocher aux CFF leur décision de supprimer le transport des automobiles à travers le tunnel du Simplon? Ce service n'est pas rentable, dit-on. Les CFF traînent, à petite vitesse, un lourd déficit. La rigueur de gestion s'impose à eux; ils décrochent donc ce wagon.

#### ET POURTANT

Dans les informations données, — chose curieuse avant tout aux radios locales de Zurich et Lausanne (et le Valais?) — le chiffre exact du déficit n'est pas cité. Ni la presse, ni l'ATS ne l'articulent. Première question: quel est l'enjeu? combien?

Car il y a le montant, en chiffres, et le contexte qui est régional et international concernant aussi l'ensemble de la ligne du Simplon.

Peut-on ignorer les Italiens? La moitié du parcours emprunté par le transport auto est sur leur territoire; quelques emplois, chez eux aussi, seront touchés. Mais surtout le Simplon comme ligne européenne est en concurrence avec d'autres lignes, le Mont-Cenis en particulier. La suppression de ferrouage ne «dynamise» pas l'image du Simplon, en une période cruciale.

L'Office fédéral des transports annonce que simul-

tanément des subventions seraient accordées au Loetschberg pour abaisser le coût du ferrouage entre Kandersteg et Goppenstein. Le prix du transport d'une voiture serait ainsi abaissé de Fr. 28.— à Fr. 15.—. C'est bien. Mais pourquoi ne pas envisager, par exemple, un ferrouage complet de Kandersteg à Domodossola? Il est peu logique d'obliger les voitures, chargées, à entreprendre la descente (ou la montée) de Goppenstein à Gampen pour ensuite escalader (sur une quasi-autoroute, il est vrai) le col du Simplon, qui, malgré d'exceptionnels efforts de la voirie, n'est pas facile en toute saison.

Si l'Office fédéral des transports veut faciliter la collaboration rail-route, pourquoi ne pas envisager une mesure qui prendrait en compte la traversée complète des Alpes. Ce serait aussi l'occasion de rediscuter avec l'Italie la politique tarifaire entre Iselle et Domodossola qui est, dit-on, exceptionnellement chère.

Lorsqu'un service dans un grand ensemble commercial est déficitaire, il est tentant de le supprimer. La rigueur paresseusement dispense de l'innovation. Mais l'amputation chirurgicale est souvent solution de facilité. Tel est le cas pour le Simplon. La traversée des Alpes est dans ce secteur en deux étapes. On encourage pour le ferrouage la première étape, grâce au groupe de pression du Loetschberg, mais on boucle la seconde. La logique voudrait que l'on promeuve, comme axe européen, la traversée alpine complète: Kandersteg - Brigue - Domodossola.

Le canton du Valais a annoncé sa volonté de se défendre. C'est naturel. Mais la solidarité romande aurait là une occasion de se manifester. L'enjeu dépasse le nombre actuel des usagers. Le lieu de cette solidarité est la Commission du Simplon. On a remarqué (malgré l'excuse vacancière) son absence de réaction spontanée, rapide. Espérons qu'elle sera d'autant plus ferme qu'elle aura pris le temps de se manifester.

A. G.