**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** 26 (1989)
**Heft:** 935

**Artikel:** Écologie et mobilité
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1010856

**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:** 14.12.2025

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

*NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE A TRAVERS LES ALPES*

# Inflation sur les tunnels

**(*pi*) La consultation sur la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) est arrivée à terme sans que les réponses surprennent: les cantons ont opéré un choix régionaliste, optant pour la solution qui leur apportait le plus d'avantages, tout en trouvant des arguments plus généraux pour asseoir leur position; les partis et organisations implantés nationalement soutiennent pour la plupart le principe, mais ont eu beaucoup de difficultés à se décider — pour ceux qui l'on fait — entre les différents tracés proposés.**

Il n'est donc guère étonnant qu'une solution régionaliste du problème ait vu le jour: une version dite en réseau, additionnant le Lötschberg-Simplon et le Gothard, ce dernier sans voies d'accès supplémentaires. Cette proposition est réaliste politiquement — les principales parties du pays y trouvent leur compte — et économiquement: elle reviendrait encore moins cher que le seul tracé Gothard avec nouvelles voies d'accès. De la sorte, le Lötschberg-Simplon verrait s'écouler l'essentiel du transit européen tandis que le percement d'une nouvelle galerie au Gothard permettrait de rapprocher le Tessin du reste de la Suisse grâce à un gain de temps de 50 minutes.

Si cette solution «à la Suisse» est séduisante, elle n'en est pas moins étonnante si l'on se réfère au discours officiel d'il y a quelques années, et dangereuse pour les Romands. Dans son *Rapport sur une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes* du 7 septembre 1983, le Conseil fédéral estimait encore que *«la décision de construire une NLFA serait inopportune à l'heure actuelle»*. Et maintenant, ce n'est plus une, mais deux nouvelles lignes, comportant trois tunnels, qu'il faudrait construire...

### Un piège pour les Romands

Trois tunnels, c'est là que se trouve le danger pour les Romands: les six cantons francophones et Berne ont en effet apporté leur soutien à la variante Lötschberg-Simplon qui offrirait un axe performant à la Suisse occidentale. Mais pour l'être vraiment et répondre au cahier des charges européen, ce sont deux tunnels qu'il faut percer: un au Lötschberg et l'autre au Simplon. Car le tunnel actuel du Simplon, s'il possède les caractéristiques d'une ligne de plaine côté suisse, les perd en passant la frontière: forte déclivité entre Iselle et Domodossola et tunnels hélicoïdaux impossibles à corriger rendent cet itinéraire impraticable aux convois chargés de camions et aux trains-marchandises trop lourds, de même qu'il ne permet pas des vitesses élevées. C'est cette particularité que certains semblent ignorer dans leur prise de position et qui leur fait préconiser une variante en réseau minimale: Lötschberg et Gothard, mais pas de Simplon, le tunnel actuel étant à leurs yeux suffisant. Des positions dans ce sens ont été prises par l'Union syndicale suisse, le Parti socialiste, l'Association suisse des transport et plusieurs cantons alémaniques. Le PDC propose quant à lui la réalisation du Simplon en dernière priorité. Cette solution risque bien de n'être qu'un piège, car si un des trois tunnels ne devait pas être réalisé, ce serait à coup sûr celui du Simplon. Les Valaisans mis à part, les Romands ne sauraient se contenter de cette solution: elle n'améliorerait en rien l'attractivité de l'axe Paris-Milan, si nécessaire, de par son rôle moteur, pour revitaliser une grande partie du réseau ferré de la Suisse occidentale.

### Des tunnels surdimensionnés

Relevons encore que personne ne semble gêné par la construction d'une ligne au gabarit manifestement surdimensionné: nous avons déjà expliqué dans ces colonnes que l'avenir était au transport par conteneurs et non au chargement de camions sur des wagons (ferroutage). Or les nouveaux tunnels seront dimensionnés pour permettre le passage de camions d'une hauteur de 4 mètres, voire plus si décision est prise de s'aligner sur les normes du tunnel sous la Manche. Mais il est à espérer que lors de la mise en service de la NLFA le ferroutage appartiendra au passé, faute de quoi la capacité des nouveaux tunnels risque d'être rapidement insuffisante... ■

## Ecologie et mobilité

Seule fausse note dans un concert d'approbation quant au principe de la construction d'une NLFA, les Verts de l'arc alpin qui s'y opposent résolument pour éviter de provoquer une augmentation globale du trafic. Si cette position est indéfendable parce qu'elle ne tient pas compte du contexte économico-politique actuel, un débat sur ce problème mériterait d'avoir lieu. Car même avec la construction d'une NLFA, le trafic routier continuera d'augmenter, rendant les normes de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air inapplicables le long de certains axes de transit. Et aussi parce qu'il est permis de s'interroger sur l'utilité de certains transports au sein de la CE: est-il vraiment opportun d'expédier en Italie des tomates produites sous serre aux Pays-Bas? Est-il vraiment nécessaire de développer la concentration et la spécialisation, augmentant considérablement les mouvements de produits semi-finis? Ces questions ne trouveront réponse que lorsque le prix effectif des transports sera facturé, aussi bien pour la route que pour le rail, tous deux fortement subventionnés: le premier indirectement par le biais de la prise en charge par l'Etat des coûts sociaux, et le second directement. Mais on voit mal, dans le contexte actuel, la Suisse imposer à la CE une taxe poids lourds kilométrique et un tarif de traversée des Alpes propre à rentabiliser les investissements consentis.

En défendant une position extrême, les Verts s'excluent du débat.