

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2012)
Heft: 1941

Artikel: La vieille ligne du Gothard en ligne touristique?
Autor: Weibel, Rodolphe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024543>

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>

jour, la *Clinton Global Initiative*³ revendique, grâce à la réalisation de plus de 2'100 projets, d'avoir amélioré durablement les conditions de vie de 400'000 personnes dans 180 pays différents.

La recette est toujours la même: coordonner une action commune des entreprises privées, des collectivités publiques et des organisations non gouvernementales en vue

de permettre aux populations pauvres de s'approprier les moyens de conquérir leur autonomie – au lieu de sombrer dans une perpétuelle dépendance. Il s'agit de «*créer une culture de la prospérité*» qui valorise les profits, améliore l'inclusion économique et mette en évidence l'intérêt commun d'un avenir dans le partage et la mutualité.

Même empreinte d'une certaine naïveté, la pensée de Bill Clinton se comprend comme porteuse d'un espoir raisonnable. Elle s'élève en tout cas bien au-dessus des banals et hypocrites discours entendus au Forum de Davos, dont Klaus Schwab a platement donné le triste ton en ouvrant sa traditionnelle messe grisonne de janvier.

La vieille ligne du Gothard en ligne touristique?

Invité: Rodolphe Weibel • 28 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19602>

Malgré le tunnel de base, Uri veut conserver des trains sur la ligne de faîte

La nouvelle a été reprise par la NZZ (27 janvier). Les CFF et les autorités uranaises et tessinoises ont publié un communiqué commun: ils s'attendent à ce que le nombre de voyageurs qui traversent par chemin de fer le Gothard, qui est de 8'000 par jour actuellement, passe à 16'000 après mise en service du tunnel de base.

Ils attribuent évidemment cette augmentation de trafic à l'abaissement d'une heure du temps de parcours: entre Zurich et Milan, 2 heures 40 au lieu de 3 heures 40, et entre Lucerne et Lugano une heure et demie au lieu de deux heures et demie. C'est bien sûr parce que les trains emprunteront désormais le tunnel de base que le trafic augmentera autant.

Il est donc pour le moins paradoxal que le canton d'Uri, pour cette raison que le trafic va doubler, veuille, selon le communiqué, que la vieille ligne du tunnel de faîte continue à être desservie par les trains rapides nationaux à raison d'un train par heure: si le trafic double, c'est précisément parce qu'il ne passe plus par la ligne de faîte.

Il serait légitime, ou en tout cas rationnellement défendable, que le canton d'Uri demande à ce qu'Altdorf soit desservie régulièrement par un train rapide, ce qui ne retarde les trains sur leur marche entre Zurich et Lugano que de 5 minutes. Mais que ces rapides, sous prétexte de desservir le canton, soient pendant toute l'année détournés jusqu'à Göschenen (600 habitants, et 1'500 à Andermatt), faisant perdre une heure, est totalement déraisonnable. Rien ne s'opposerait

cependant à des trains spéciaux lors de grands mouvements touristiques.

On comprend bien les raisons qui poussent le gouvernement d'Uri à de telles extrémités: la désaffectation de la ligne de faîte du Gothard, qui suivra la mise en service du tunnel de base, ne sera pas sans conséquences sur l'économie du canton. Le tunnel de base réduit très sensiblement les besoins en personnel d'exploitation et d'entretien, c'est aussi pourquoi il a été construit.

Décidément, c'est une illusion de croire que la ligne de faîte du Gothard continuera à être exploitée massivement comme elle l'a été jusqu'ici. Le communiqué le laisse d'ailleurs entendre, qui avance que la décision quant à l'exploitation en double voie de la ligne ancienne n'est pas encore prise. Dès la mise en service du tunnel de base, la

ligne de faîte passe dans la catégorie des chemins de fer à vocation touristique.

Il faut le souligner ici: si le besoin de capacité ferroviaire à travers les Alpes venait encore à s'accroître à tel point que les tunnels de base du Mont-Cenis, du Lötschberg, du Gothard et du Brenner n'y suffiraient pas, ce n'est pas le passage de faîte du Gothard, compliqué, coûteux à l'exploitation, et comparativement de faible capacité, qui permettrait de résoudre les problèmes posés.

Probablement s'imposerait alors la construction d'un tunnel de base au Splügen,

que l'Italie a toujours dit préférer, ou éventuellement au Grand Saint Bernard, dont les autorités du val d'Aoste font la promotion, qui aurait l'avantage de diffuser géographiquement le trafic plutôt que de le concentrer sur un seul axe, le Gothard en l'occurrence, dont les voies d'accès (entre Chiasso et Biasca comme entre Bâle et Erstfeld) ont une capacité bien inférieure à celle du tunnel de base.

Non, le Gothard de faîte n'est pas en mesure de contribuer significativement à la solution d'un éventuel problème de capacité.

Enfin il ne fait aucun doute qu'une exploitation intensive du tunnel de faîte ne pourrait se poursuivre sans mise à niveau de ses conditions de sécurité. J'ai déjà commenté cet aspect dans un précédent article ([DP 1905](#)⁴). Je le relevais aussi: il serait pour le moins paradoxal que la mise en service du tunnel de base ne soulage pas massivement les riverains de la ligne du Gothard du bruit du trafic ferroviaire, répondant ainsi à l'impératif constitutionnel qui fixe comme objectif de protéger les vallées alpines de toutes les nuisances provoquées par le transit des marchandises.