

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts du Jura

**Band:** 35 (1964)

**Heft:** 2

  

**Artikel:** Les conclusions du Groupe d'étude du Gothard devraient être réexaminées en ce qui concerne le trafic ferroviaire

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-825362>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

## Les conclusions du Groupe d'étude du Gothard devraient être réexaminées en ce qui concerne le trafic ferroviaire

Le Groupe d'étude du tunnel du Gothard désigné par le Département fédéral de l'intérieur a livré son rapport final en septembre 1963. C'est un volume de 342 pages d'un texte serré, illustré de cartes, de graphiques, de plans, de tableaux.

Ainsi que le titre du rapport l'indique, « Relations hivernales routières à travers le Gothard », il s'agit avant tout de l'étude du problème routier. Mais, comme le trafic ferroviaire et le trafic par la route sont forcément intimement liés dans ce secteur, les experts se sont penchés également sur le problème qui préoccupe les CFF. En conclusion, il s'agirait, pour le trafic routier, de percer entre Göschenen et Airolo, un tunnel de 16,4 km qui coûterait — les rampes d'accès y comprises — 861 millions de francs et qui pourrait être terminé en six ans ; pour le trafic ferroviaire, la commission spéciale recommande l'aménagement d'un tunnel de 45 km entre Erstfeld et Biasca dont le coût serait de 783 millions de francs et dont la construction exigerait douze ans.

La nécessité d'un tunnel routier sous le massif du Gothard ne semble pas pouvoir être sérieusement mise en doute et les arguments du Groupe d'étude sont convaincants. Il n'en est pas de même des arguments touchant le trafic ferroviaire.

En effet, s'en tenant très strictement au problème qui leur était posé, les experts n'ont, à aucun moment, envisagé l'existence de la ligne du Lötschberg et de celle du Simplon pour décharger le Gothard. Ce phénomène est frappant à la lecture du rapport : jamais, par exemple, le tunnel du Lötschberg n'est mentionné et, à aucun moment, il n'est tenu compte de son rendement.

A la lumière des renseignements que nous fournit le rapport des experts, examinons le problème que pose la ligne du Gothard.

Actuellement, sa capacité est de près de 200 trains par jour et représente le transport de 27 millions de tonnes brutes par an. En 1965, cette capacité sera élevée à 200 trains par jour et 31 millions de tonnes brutes en douze mois. Aujourd'hui, déjà, le tunnel seul serait à même d'absorber, sans peine, 250 à 300 trains par jour. La difficulté réside dans les rampes d'accès. On peut encore installer sur celles-ci des stations de block, perfectionner l'aiguillage automatique, établir des voies de dépassement, construire des passages sous-voie, accroître la puissance de la traction, ce qui augmenterait la capacité de 15 %. Alors, on aurait atteint la limite et la ligne du Gothard pourrait recevoir 230 trains par jour soit un volume de 40 millions de tonnes par an.

Mais, comme le soulignent les experts, ces ultimes travaux d'équipement encore possibles sont liés à de gros investissements pour de modestes avantages techniques. C'est pourquoi des études en cours fixeront la limite au-delà de laquelle les dépenses ne se justifient plus. C'est ce qui engage les experts à recommander le percement du tunnel de base dont nous avons parlé, qui pourrait recevoir 280 convois par

jour, convois à la fois plus longs et plus lourds, ce qui élèverait la capacité de la ligne à 70, voire à 80 millions de tonnes par an. Il faudrait, naturellement, alors, que soit augmentée la capacité des voies d'accès en provenance de Bâle, d'Olten, de Zurich, etc., et que soient développées les possibilités d'absorption des gares de Chiasso et de Bâle : contrôle à distance des trains, dès Bâle, réalisation de la double voie Wohlen-Rotkreuz et de la ligne de Melide, agrandissement de la gare de triage Zurich-Limmattal, construction d'une voie de raccord entre Killwangen et Mellingen, et, surtout, transformation intégrale du secteur d'Olten et de Brugg où de très gros travaux sont envisagés.

Or, le simple citoyen, dégagé de tout préjugé, qui se penche sur la carte ferroviaire de notre pays, est surpris de découvrir, à côté de la ligne du Gothard, une autre artère parallèle, celle du Lötschberg. Cette seconde ligne transalpine, construite comme telle, va de Bâle ou de Delle à Milan et à Gênes sans toucher, sur un seul point, celle du Gothard ; Bâle ou Delle-Delémont-Bienne-Berne-Lötschberg-Simplon-Domodossola-Milan ou Turin-Gênes. Alors que la distance entre Bâle et Milan, par le Gothard, est de 371 km, la distance entre ces deux villes, par le Lötschberg-Simplon, est de 388 km, soit 17 km de plus seulement. Les distances entre Bâle et Gênes sont, respectivement, 521 km et 511 km, ce qui représente une économie de 10 km en faveur de la ligne Lötschberg-Simplon. Cette ligne est moderne dans son équipement. Elle est pourvue de la double voie sur une grande partie de son parcours. D'importants travaux s'y font en ce moment. Elle pourrait être complètement doublée de Bâle à Domodossola en peu de temps, car sur aucun point, elle n'offre de grosses difficultés techniques. Son défaut majeur, c'est de n'avoir pas appartenu et de ne pas appartenir, dans son ensemble, aux CFF et d'avoir été un peu tenue à l'écart pendant cinquante ans.

Dans la presse internationale, on parle de plus en plus de la saturation du transit ferroviaire à travers la Suisse. Que ces nouvelles alarmistes ne soient pas tout à fait objectives, nous le pensons. Mais, les auteurs du rapport mettent, eux aussi, notre pays en garde contre les dangers d'un détournement du trafic ferroviaire.

Aussi en arrive-t-on aux conclusions suivantes : les principes de concentration du trafic, qui ont pu être justes dans les années de crise, n'ont plus cours, aujourd'hui ; le temps presse, l'histoire s'accélère, l'Europe se peuple, on voyage plus, on échange un volume de marchandises toujours plus grand. Si l'on songe que c'est sur vingt ans que s'échelonneront les travaux prévus sur la ligne du Gothard et ses voies d'accès, ne convient-il pas de faire table rase des conceptions passées et de reprendre l'étude du trafic de transit transalpin suisse en l'envisageant dans son ensemble, c'est-à-dire en tenant compte de l'existence des lignes du Lötschberg et du Simplon ?

C'est alors seulement qu'on pourra se prononcer en toute objectivité sur les conclusions du rapport — un rapport certes magistral, mais un peu trop unilatéral — de la commission spéciale du Gothard et voir s'il n'existe pas des solutions plus rapides, plus rationnelles et moins coûteuses.

L'enjeu en vaut la peine, nous semble-t-il.