

## « Trafic transit rail/route »

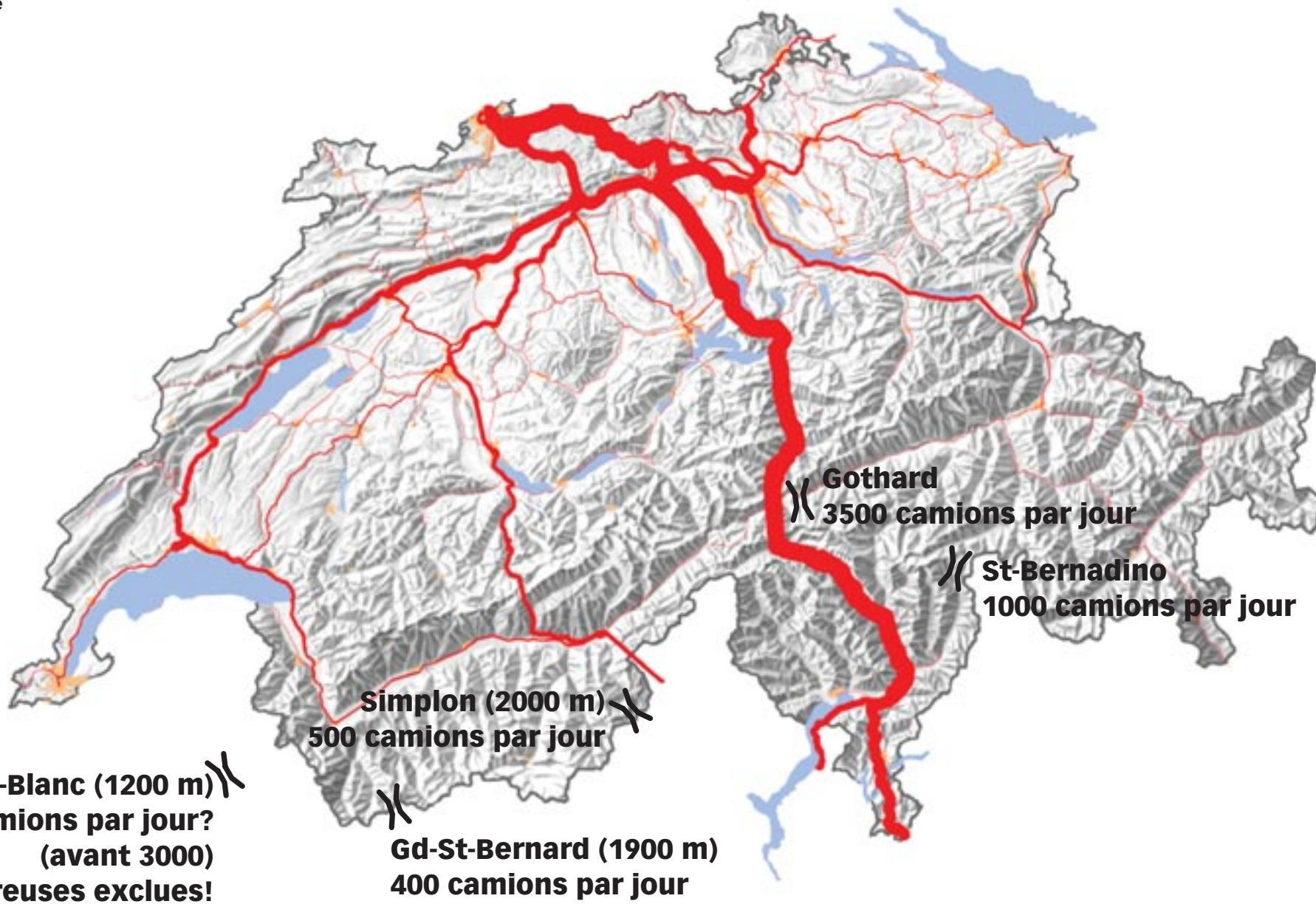
Du côté routier, les capacités offertes par le tunnel du Mont-Blanc dès sa réouverture au trafic des camions seront, dans tous les cas, fortement limitées par rapport à sa situation d'avant la catastrophe de mars 1999 (jusqu'à 3'000 camions/jour): dorénavant, le système d'alternat autorise au maximum 2'000 camions par jours, ceux transportant des matières dangereuses étant exclus. Au tunnel routier du Grand-Saint-Bernard, itinéraire prioritairement touristique, la capacité maximum tolérée est limitée à 400 camions par jour. Dans ces conditions, l'utilisation de toutes les possibilités existantes de transfert de la route au rail est impérative. En particulier, avec effet immédiat, la ligne Vallorbe-Simplon qui offre, selon la division „Infrastructure CFF“, une capacité de 20 à 40 trains par jour; à moyen terme, la ligne à simple voie du Sud Léman, qui doit être réaménagée et électrifiée pour offrir une capacité d'une dizaine de trains par jour.

Or, la division „Cargo CFF“ refuse obstinément tout trafic via Vallorbe, selon sa doctrine de concentration sur l'axe du Gothard, axe lui-même de plus en plus saturé. Il faut savoir qu'au cours des cinquante dernières années au moins, la ligne Vallorbe-Brigue a toujours servi d'itinéraire de détournement lorsque la ligne du Mont-Cenis était coupée.

Il s'agit d'un problème politique: le Conseil fédéral doit décider s'il veut véritablement promouvoir l'objectif national supérieur du transfert du trafic de transit de la route au rail.

## Transport ferroviaire (marchandises) en 2000

millions de tonnes par année



# Transit marchandises: Possibilités de la Suisse occidentale 2002 - 2010

Rail

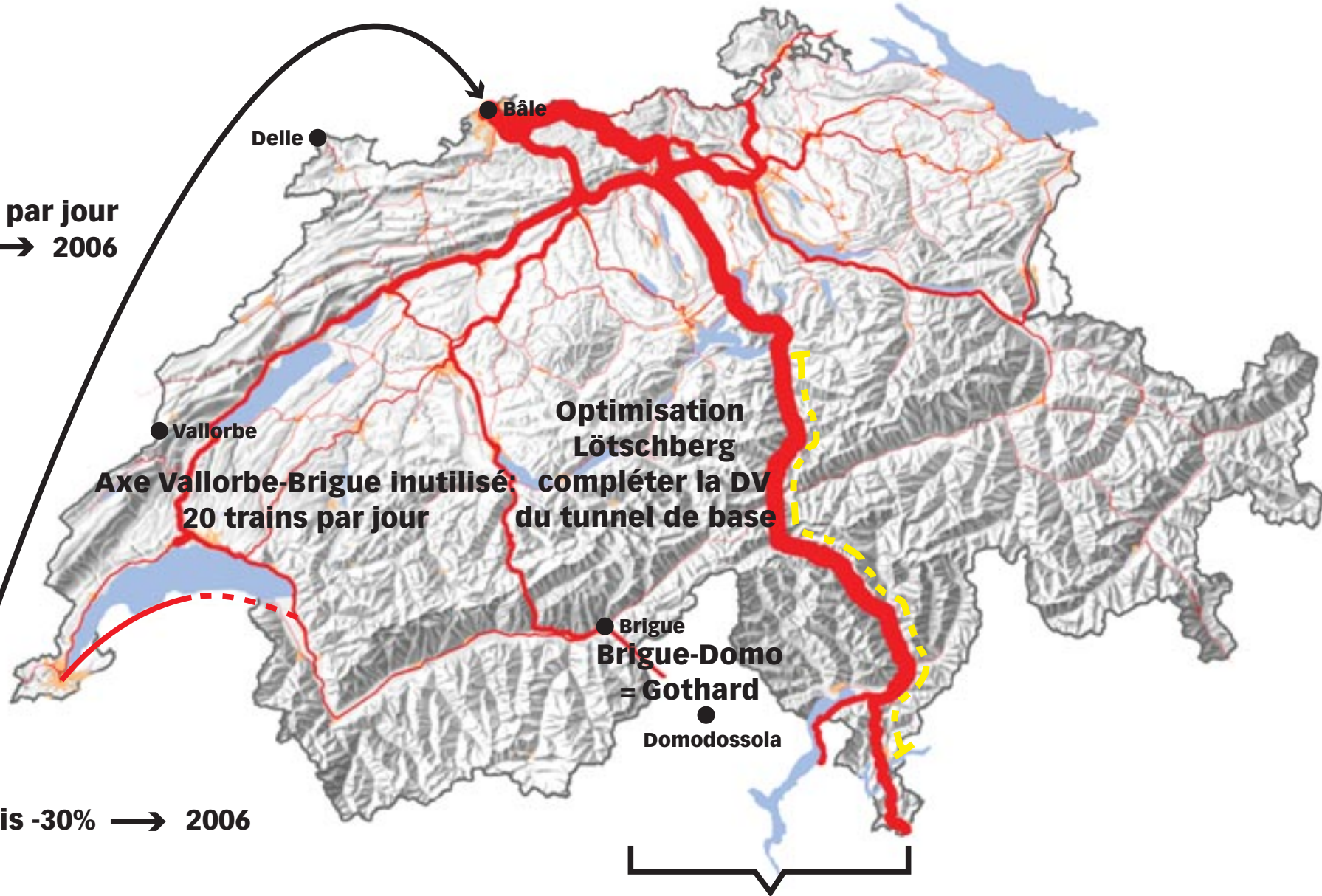
## Transport ferroviaire (marchandises) en 2000

millions de tonnes par année



12 trains par jour  
via la Suisse → 2006

Mont-Cenis -30% → 2006



Axe Vallorbe-Brigue inutilisé:  
20 trains par jour

Optimisation  
Lötschberg  
compléter la DV  
du tunnel de base

Brigue  
Brigue-Domo  
= Gothard  
Domodossola

Simplon + Gothard = capacité maximale transit rail → 2020