



Les ports du Nord de l'Italie doivent s'agrandir pour favoriser le transport du fret par rail.

La mer et le rail

LA STRATÉGIE DES TRANSPORTS

♦ **Axe** Les ports de Ligurie en Italie s'agrandissent pour permettre aux cargos géants en provenance d'Extrême-Orient d'accoster. Une mesure qui accompagne le développement du transport sur rail via le Gothard. — GERHARD LOB

Si le futur tunnel du Gothard permettra aux voyageurs entre Bellinzone et Zurich d'économiser de précieuses minutes, il ne faut pas perdre de vue que les Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA, soit les tunnels du Gothard et du Lötschberg) ont été construites tout d'abord pour que le trafic international des marchandises passe de la route au rail. Les NLFA sont un élément central de la stratégie de transport de marchan-

disées entre les ports de Rotterdam et de Gênes. Aujourd'hui, les marchandises transitent essentiellement par route depuis les grands ports de la mer du Nord - Rotterdam, Anvers ou Hambourg - vers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Même les cargos porte-conteneurs qui arrivent dans la Méditerranée via le canal de Suez contournent la péninsule pour débarquer leurs marchandises au Nord. Un rapide coup d'œil sur la carte permet de consta-

ter que les ports de Savone, Gênes et La Spezia, en Ligurie, seraient mieux placés pour réceptionner ces bâtiments. Malheureusement, ils ne sont pas encore capables, pour des questions de place, d'accueillir ces énormes cargos. Autre défaut: les ports liguriens sont jugés peu fiables par les armateurs en raison des risques de grèves qui les agitent. Les conteneurs sont donc déchargés de préférence à Rotterdam, Anvers ou Hambourg, puis rechargés sur des camions

Coop est partenaire de l'inauguration du tunnel du Gothard. Jusqu'au 1^{er} juin, «Coopérations» y consacre une série d'articles.

217

JOURS JUSQU'À L'INAUGURATION OFFICIELLE

camions - comme c'est le cas aujourd'hui pour 80% des marchandises débarquées à Gênes - il est nécessaire de créer une nouvelle liaison ferroviaire performante. Un défi de taille, car le réseau date du 19^e siècle. Un immense chantier actuellement en cours - fin des travaux prévus en 2021 - le Terzo Valico dei Giovi vise, avec 37 kilomètres de tunnels ferroviaires, à désengorger les ports génois par le rail vers les principaux axes ferroviaires européens nord-sud (Gothard et Simplon-Lötschberg) et est-ouest.

À cet embranchement stratégique, un pool logistique ultra moderne, le Rivalta Terminal Europa del Tortona (à Test d'Alessandria, sur la plaine du Pô) entrepose et expédie les marchandises dans toute l'Europe. Le manque de place sur la côte Ligurie a obligé la délocalisation de ce centre à l'intérieur des terres. Le port de La Spezia est déjà un modèle du genre. Les transits de marchandises vers l'arrière-pays s'y font à 35% par rail. Chaque semaine, deux dizaines de trains navettes circulent entre le port et le terminal de Melzo, près de Milan. De là, les marchandises peuvent être acheminées vers le nord via le Gothard.

Un grand distributeur comme Coop voit dans ces évolutions un moyen d'améliorer son bilan environnemental. «Nous y aurons davantage recours à l'avenir», confirme Pierre Page de railCare AG, la filiale de Coop dans le secteur du fret. ♦

qui s'élancent sur les routes d'Europe. Cette situation paradoxale va changer. Le groupe Maersk, une des plus importantes sociétés maritimes au monde, construit actuellement à Vado Ligure, près de Savone, un nouveau terminal qui, dès 2017 ou 2018, pourra accueillir les porte-conteneurs géants en provenance d'Extrême-Orient. «D'ici, les marchandises peuvent rejoindre rapidement la Lombardie, la Suisse ou l'Allemagne du Sud», explique l'administrateur délégué d'APM Terminals (groupe Maersk) Carlo Merli.

Un chantier et 37 km de tunnels Pour que les conteneurs ne soient pas uniquement transbordés du bateau aux

GAGNEZ UNE MONTRE



«Coopération» met en jeu trois montres-bracelets Mondaine, du modèle CFF «Classic» «swiss made». **Question:** comment s'appelle la marque qui a lancé la fameuse montre des CFF? Envoyez un SMS avec le mot-clé

WINILA, la solution, votre prénom, nom, adresse au 2667 (1 fr./SMS) ou donnez la solution, vos nom et adresse au 0901 777553 (1 fr. depuis un poste fixe). Ou participez via www.cooperation.ch/ concours, jusqu'au 1.11, à 16 h.

GOTHARD



L'invité
Ambros Zraggen
Responsable presse
d'Alp Transit

Camping-cars bienvenus!

Originaire d'Aldorf, je suis un Urnais pure souche qui a grandi au pied du Gothard. En tant que porte-parole chez Alptransit Gothard AG depuis 1999, j'ai pu constater l'importance de la communication autour de ce projet.

De nombreux sceptiques, venus sur le chantier de construction afin de juger par eux-mêmes, en sont repartis totalement enthousiastes. Nous avons accueilli plus d'un million de visiteurs dans nos centres d'information de Prollegio, Sedrun et Erstfeld - simples citoyens, mordus de train, ingénieurs, hommes politiques, à 90% des Suisses. Les autres visiteurs arrivent des quatre coins du monde, et même de Chine, du Vietnam ou du Japon.

La première percée principale à Sedrun, en octobre 2010, fut pour moi l'événement le plus marquant. Mais ce qui m'a personnellement le plus touché, c'est de voir des visiteurs venus de loin pour assister à la journée portes ouvertes du chantier, notamment des familles d'Allemagne qui ont passé la nuit dans leur camping-car devant le site du chantier. **LOB**