Les nouvelles transversales ferroviaires alpines (NLFA) : le défi du chantier du siècle

Autor(en): **Bignasci, Ilaria**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **23 (1996)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-912443

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les nouvelles transversales ferroviaires alpines (NLFA)

Le défi du chantier du siècle

En 1992, le peuple suisse a accepté le projet des NLFA. Le Conseil fédéral vient de révéler la manière dont ce grand projet séculaire devra être réalisé.

La construction du tunnel du Saint-Gothard, il y a un siècle, a permis de raccorder la Suisse au réseau ferroviaire européen. Une œuvre de pionniers, réalisée notamment grâce au sacrifice de nombreux mineurs immi-

Ilaria Bignasci

grés, et qui a donné une impulsion précieuse au développement économique du pays. Cent ans plus tard, le pari se répète. Nom de l'opération: nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Des années de préparation, de conception, de discussions, un référendum pour bloquer l'initiative et un vote populaire - en 1992 - qui lança la construction du nouveau chemin de fer transalpin.

Un colosse aux pieds d'argile?

Aujourd'hui – après d'autres innombrables examens, expertises et contre-propositions – le gouvernement est enfin prêt à défendre le «chantier du siècle» devant le Parlement. Et pourtant AlpTransit est pris de vertiges: et si le colosse avait des pieds d'argile?

Par sa position géographique – au beau milieu de l'Europe – la Suisse draine irrésistiblement le transport de marchandises entre le Nord et le Sud du continent. Des milliers de poids lourds parcourent quotidiennement les vallées et les plaines helvétiques à grand renfort de bruit et de pollution. C'est pourquoi notre pays a pris des mesures de protection: la circulation nocturne et dominicale est interdite et le tonnage des poids lourds est limité à 28 tonnes. Une initiative populaire acceptée par la population il y a deux ans prescrit en outre le transfert sur le rail, jusqu'en l'an 2004, de l'ensemble du trafic de marchandises en transit international à travers les Alpes. Et dans un accord conclu avec l'Union européenne, la Suisse s'est engagée à réaliser les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, afin de concrétiser cet objectif de transfert de la route au rail du trafic marchandises à longue distance.

La réponse à toutes ces exigences a nom AlpTransit. Elle consiste à construire deux nouveaux tunnels sous le Saint-Gothard et le Lötschberg et à accroître la capacité du réseau ferroviaire existant sur les axes de transit. Cela doit permettre de raccourcir les temps de parcours et surtout de garantir l'intégration de la Suisse au futur réseau ferroviaire européen. Car manquer le défi d'AlpTransit – là est la question – signifierait être coupés de l'Europe.

Redimensionner le projet

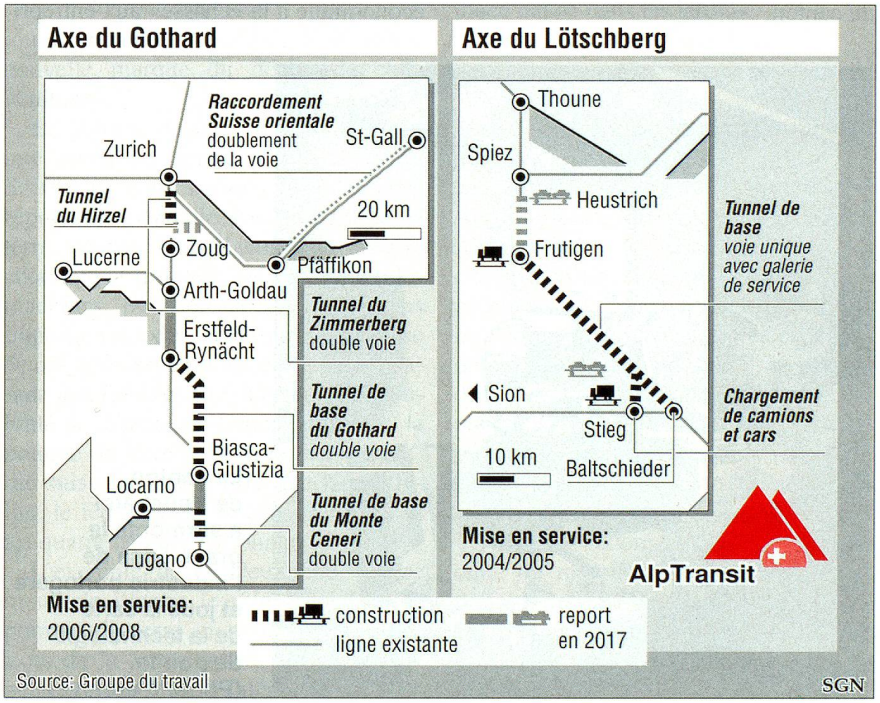
La bonne volonté est une chose, mais il faut tenir compte d'une situation économique et financière qui, ces dernières années, a radicalement changé. Aussi, tous comptes faits, les autorités ont-elles été contraintes de prendre une mesure draconienne: redimensionner le «chantier du siècle», afin de contenir les coûts dans des limites acceptables (officiellement on parle de 14 milliards de francs). Et, sous les coups de boutoir du Conseil fédéral, presque toutes les propositions des cantons pour réduire l'impact sur l'environnement de ce grand projet ont été rejetées.

Pourquoi ce choix? Ecartelées entre l'endettement des caisses fédérales, d'une part, et l'exigence de sauvegarder les délicats équilibres nationaux, de l'autre, les autorités ont choisi le moindre mal (de leur point de vue). Le Valais aura le tunnel du Lötschberg, mais à une seule voie; le Tessin n'obtiendra pas le contournement de la ville de Bellinzone, auquel il aspire tant; le canton d'Uri devra renoncer à sa ligne souterraine; Saint-Gall se passera du tunnel du Hirzel, etc.

Un deuxième «oui» du peuple?

Si l'on ajoute à cela le fait que, pour assurer le financement du projet, il faudra introduire de nouveaux impôts (comme l'augmentation du prix des carburants), on comprend pourquoi nous avons parlé de géant aux pieds d'argile.

Reste une interrogation: le peuple donnera-t-il son (deuxième) aval au «chantier du siècle»? ■



Swiss Graphics News