

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 17

Sonstiges

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: 24.04.2026

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

Nouvelles lignes ferroviaires alpines: l'heure de vérité

Par Jean-Pierre
Weibel,
rédacteur en chef

321

Le 6 septembre prochain, les Suisses auront avec la votation sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) une première occasion de dire oui à l'Europe. Non pas à l'Europe politique ou économique, mais à celle où ils vivent déjà depuis des siècles, celle des échanges internationaux. En effet, il ne s'agit pas seulement d'un gage à donner en vue de l'admission dans l'Espace économique ou dans la Communauté, mais premièrement d'une condition pour conserver une position de choix dans le réseau ferré européen.

Quel que soit le choix de la Suisse face à la Communauté, les flux de transit vont continuer de se développer ces prochaines années. Oublions un instant les marchandises et la question du ferroutage, dont il a été souvent question dans ces colonnes, pour examiner le trafic voyageurs: un désir de mobilité sans cesse accru et la saturation de l'espace aérien autour des aéroports européens offrent une chance nouvelle au rail. Pour la saisir, les chemins de fer doivent améliorer la qualité de leurs prestations; ce n'est pas une traversée de la Suisse à 300 km/h qu'on attend d'eux, mais toutefois une diminution sensible des temps de parcours. La NLFA du Saint-Gothard, par exemple, promet un gain de temps de deux à trois heures: Zurich-Milan en deux heures, Strasbourg-Milan en quatre heures, de centre à centre.

On peut estimer à juste titre que la solution de compromis Lötschberg (sans nouveau tunnel du Simplon) + Saint-Gothard est objectivement insatisfaisante; cette restriction ne justifie pas le refus des NLFA.

De même, le montant des investissements à consentir est certes important, mais ne saurait servir d'argument pour rejeter cet ambitieux projet. A titre de comparaison, l'Allemagne envisage de consentir une dépense de plusieurs milliards de DM (sans compter 1 1/2 milliard de subventions à la recherche et au développement) pour relier Berlin à Hambourg par un train à très grande vitesse à sustentation magnétique *Transrapid*, n'assurant pour l'essentiel que le transport de voyageurs sur moins de 300 km, alors que pour 15 milliards de francs, la Suisse se dotera d'un véritable réseau à haute capacité, utilisable par des convois de voyageurs ou de marchandises, en provenance et à destination de toute l'Europe. Les dépenses annuelles entraînées pour la Suisse par la construction des NLFA, soit l'ordre de grandeur d'un milliard de francs, sont bien inférieures à celles consenties pour le réseau des routes nationales (d'un coût total avoisinant les 100 milliards de francs actuels, soit environ 2 milliards par an pour un achèvement prévisible à l'aube du XXI^e siècle).

On pourra objecter que les NLFA ne pourront être rentables qu'à long terme. C'est un argument qu'on peut balayer en prenant en compte le coût social des différents moyens de transport (sans parler des aspects écologiques difficiles à chiffrer): la route – dont on ne saurait contester la nécessité – est très loin de couvrir ses coûts dans un tel contexte.

L'issue du scrutin est loin d'être jouée d'avance, car les NLFA focalisent des oppositions en provenance d'horizons fort divers et la période estivale n'est guère propice à une campagne de promotion. Il faut donc se réjouir que le Comité central de la SIA se soit prononcé sans équivoque pour les NLFA; outre l'intérêt national, c'est aussi celui des ingénieurs et des architectes suisses qui est en jeu – un pays où l'on n'a plus aucun grand projet est un pays mort.

Paradoxalement, ce sera à travers les tunnels des NLFA que l'air du large soufflera demain à travers notre pays.

Nos lecteurs trouveront dans ce numéro l'article de l'architecte Ivan Kolecsek sur la prison de la Tuilière, mentionné par notre rédacteur Sigfrido Lezzi dans son éditorial du N° 15-16 du 15 juillet dernier.