

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 22

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: 04.04.2026

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

La Suisse romande et les NLFA

Par Jean-Pierre Weibel
rédacteur en chef

421

Un coup d'œil sur la carte nous montre que la Suisse occidentale est géographiquement peu touchée par les nouvelles lignes ferroviaires alpines et qu'elle n'a apparemment que peu de bénéfice à en retirer. La menace d'une avalanche de convois routiers de 40 tonnes pèse avant tout sur l'axe Bâle-Chiasso; on pouvait donc attendre de la part des Romands une indifférence polie lors du scrutin fédéral du 27 septembre.

Or voilà qu'on trouve les six cantons romands parmi les huit meilleurs «scores» des NLFA, en compagnie des deux demi-cantons de Bâle. Quelles leçons peut-on tirer de cette approbation massive? Il y a certes une plus grande ouverture à l'Europe, à laquelle les NLFA offrent enfin le passage tant attendu pour le transit des marchandises, affirmant la crédibilité de notre pays. Au-delà de cette affinité, on peut voir dans le vote romand un témoignage de confiance envers une infrastructure ferroviaire nationale performante, digne de sa réputation et de sa vocation européenne. Cela signifie que, nonobstant l'image trop souvent défavorable des CFF présentée par certains politiciens et relayée par la presse écrite et parlée romande, on fait confiance à notre grande régie et à ses partenaires pour la réalisation d'un programme des plus ambitieux.

La Berne fédérale – et je pense là notamment à l'Office fédéral des transports (OFT) dans son rôle de conseil de l'Exécutif, tâche dans laquelle il a un blason à redorer – se doit de tenir scrupuleusement les promesses faites avant le scrutin: améliorer considérablement la ligne du Simplon et continuer d'accorder la plus grande attention à l'amélioration de raccordement de la Suisse romande au réseau TGV français. On est même en droit d'extrapoler: le soutien massif apporté au rail justifie les revendications romandes quant au maintien de lignes condamnées (par exemple Aigle-Sépey-Diablerets) ou à la promotion de nouveaux projets, telle la liaison Montreux-Lucerne grâce au troisième rail entre Zweisimmen et Interlaken.

Last but not least, la partie Lötschberg-Simplon des NLFA doit impérativement bénéficier de la même priorité que l'axe traditionnel du Saint-Gothard, y compris l'amélioration du tronçon Brigue-Domodossola. La tentation d'y voir un sucre politique destiné à enlever les suffrages de la Suisse occidentale doit être fermement combattue. Aux Romands d'y veiller!

Il existe encore un sujet d'étonnement: le non des Uranais, pourtant aux premières loges en cas d'ouverture illimitée au transit routier. A bon droit, ils doutent du passage spontané de la route au rail grâce au ferroutage. Il est vrai

que dans les conditions actuelles de concurrence, marquées par une distorsion criante, même un subventionnement massif ne garantit pas une telle évolution. L'idée d'une certaine coercition n'a encore fait qu'un bout de chemin, sans aboutir. Le temps travaille pourtant dans ce sens, notamment au sein de la Communauté européenne, qui réalise enfin que le libéralisme dans ce domaine conduit au chaos sur les routes d'Europe, d'une part, et que ses succès sont en partie obtenus aux frais des collectivités publiques, d'autre part. On ferait bien d'approfondir cette réflexion en Suisse également.

Votation du 27 septembre sur les NLFA

Résultats en % de OUI

