

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

# NLFA et ligne du Lötschberg: ce que vous n'avez pas (souvent) lu

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

103

**L**e Conseil fédéral vient de faire connaître – avec une rapidité qu'on n'attendait pas – sa détermination quant à la réalisation simultanée des tunnels de base des NLFA: le Saint-Gothard et le Lötschberg.

La surprise, voire le scepticisme d'une partie de la presse romande est à la mesure de l'ignorance de certains commentateurs quant à ce dossier. Rappelons donc quelques éléments montrant combien les faits peuvent être têtus.

- En 1973, Roger Desponds, directeur général des CFF, soulignait déjà dans ces colonnes<sup>1</sup> la nécessité inéluctable d'un renforcement des axes de transit et présentait les projets du Lötschberg, du Splügen, du Tödi-Greina et du Saint-Gothard, ce dernier devant faire l'objet d'un message aux Chambres en 1974... Il concluait: «On considère dans les milieux politiques qu'une telle décision [...] constituerait un atout dans les futures discussions avec la CEE.» Combien d'années perdues?
- Sur le plan international, la Suisse est engagée formellement par l'accord de transit: si elle ne peut pas assurer le passage des marchandises par le rail, elle devrait le libérer par la route en 2005.
- Sur le plan intérieur, la Suisse est engagée non moins formellement par l'initiative des Alpes, qui l'oblige dès 2005 à reporter tout le trafic sur le rail!
- Même si les prévisions de trafic de l'Union européenne devaient se révéler optimistes, les axes de transit actuels seront insuffisants.
- Quiconque a observé, ne fût-ce que quelques heures, le trafic des poids lourds sur l'autoroute du Saint-Gothard en conclura, s'il n'est pas sourd, aveugle ou de mauvaise foi, qu'il s'agit non seulement de freiner l'évolution de ce trafic, mais de le réduire.
- Lorsque les milieux patronaux vaudois, par exemple, demandent de renoncer à investir dans le rail et écrivent: «Grâce à la réduction de consommation de carburant, au catalyseur et autres mesures auxquelles les transports privés se sont pliés, la pseudo-mort des forêts ou autres dommages dus à la pollution ne sont plus des arguments valables pour entraver l'usage des véhicules routiers, qui sont indispensables au bon fonctionnement de l'économie privée»<sup>2</sup>, force est d'en conclure que cette économie-là se soucie comme d'une guigne de la qualité de vie des riverains des grands axes routiers, de la longue chaîne d'atteintes à l'environnement qui conduit le pétrole de son lointain puits au réservoir des camions ou de son épuisement inéluctable. Certains économistes ne portent leur regard guère plus loin que le profit immédiat et ils n'ont pas à cœur de léguer à leurs enfants un monde aussi vivable que celui qu'ils ont eux-mêmes trouvé.
- Ces mêmes milieux annoncent à titre préventif un référendum contre le mode de financement des NLFA proposé par le Conseil fédéral. En cela, ils rejoignent les inconditionnels zurichois du Saint-Gothard: tout comme un nouveau vote sur les NLFA – Saint-Gothard ou Lötschberg –, ce recours aux électeurs aurait pour conséquence de faire reculer de plusieurs années le délai d'achèvement de l'axe choisi par le souverain, plaçant notre pays dans une situation intenable aussi bien face à tous nos voisins européens que par rapport à l'UE: demandez à Swissair...
- Enfin, l'attitude apparemment inerte des Romands face à cette problématique résulte notamment d'une information de qualité insuffisante par nombre de journaux romands (quand il ne s'agit pas de fantasmes de rédacteurs sans liens avec la réalité technique et économique).

Saurons-nous reconnaître que, cette fois, le Conseil fédéral a raison?

<sup>1</sup>«Les CFF face à leur avenir», *BTSR* N° 25 du 8 décembre 1973

<sup>2</sup>«Transports: quel prix pour quelles prestations?», *Bulletin patronal*, N° 2, février 1995