

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 121 (1995)
Heft: 6

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: 05.02.2026

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

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

Par Jean-Pierre Weibel,
rééditeur en chef

103

Le 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 colonnes¹ 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»², 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?

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

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