

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 124 (1998)
Heft: 24

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: 12.01.2026

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

Mobilité et aménagement national: les enjeux d'un scrutin

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

423

En septembre dernier, en acceptant le prélèvement d'une redevance sur les poids lourds routiers liés aux prestations (RPLP) – dont ils savaient qu'une partie serait affectée au financement d'infrastructures ferroviaires –, les électeurs suisses ont dit A. Le 29 novembre prochain, ils sont invités à dire B et à approuver la réalisation et le financement de ces projets, soit Rail 2000, revu à la baisse, les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), le raccordement au réseau européen à grande vitesse et la protection des riverains contre le bruit.

Après le verdict de septembre, l'acceptation semble un choix cohérent et logique. Les arguments des opposants portent principalement sur les coûts élevés ainsi engagés avec des perspectives aléatoires de rentabilité et sur l'accroc fait à l'orthodoxie financière – la route devant payer pour le rail au-delà des coûts qu'elle occasionne à la collectivité.

Cette orthodoxie est-elle un critère absolu pour des tâches d'importance reconnues, dont on ne peut estimer la valeur en francs et en centimes? Qu'on songe par exemple aux coûts de la scolarité obligatoire, financée par des impôts frappant aussi les contribuables sans enfants: où est l'orthodoxie? Il est aujourd'hui certainement possible de mener les grands projets d'aménagements ferroviaires avec un constant souci d'économie, même s'il ne sont pas voués par essence à une rentabilité rigoureusement chiffrable.

La lenteur est l'un des grands handicaps commerciaux pénalisant le transport de marchandises par le rail. L'augmentation de capacité et l'amélioration du tracé des traversées alpines permettront un gain de temps précieux, améliorant la compétitivité du chemin de fer. A l'effort portant sur l'infrastructure devront s'ajouter ceux à consentir pour la rationalisation administrative et pour l'interopérabilité – terme barbare signifiant qu'un train doit pouvoir circuler de Hambourg à Gênes, par exemple, sans changement de locomotive dû à des alimentations électriques ou des signalisations incompatibles. La technologie nécessaire est disponible, comme on a pu le constater lors des expositions *Eurailspeed*¹ et *Innotrans*², à fin octobre à Berlin. Il appartient aux responsables politiques d'imposer aux administrations ferroviaires l'abandon des exclusives nationales, ainsi que l'accélération des formalités aux frontières.

Le développement spectaculaire des télécommunications n'a pas freiné le besoin de mobilité des personnes³. L'aménagement national doit donc en tenir compte, et ce dans l'optique du développement durable.

On sait, et la visite d'*Innotrans* le confirme, que le trafic régional et d'agglomération représente un volume bien plus important que la grande vitesse; satisfaire à la demande dans ce domaine, c'est répondre à des exigences légitimes quant à la qualité de la vie ainsi qu'en matière de gestion de l'énergie et de l'environnement. Or il n'existe pas à ce sujet en Suisse de véritable politique, la Confédération en ayant abandonné la responsabilité aux cantons, à charge pour eux de gérer les moyens qu'elle voudra bien mettre à leur disposition – jusqu'à quand? Les opposants au financement des grandes infrastructures ferroviaires en ont pris argument, affirmant qu'il se ferait au détriment du trafic d'agglomération. Or rien ne permet d'espérer que ce dernier bénéficierait d'un non le 19 novembre. Le choix me paraît donc évident.

¹Congrès et exposition internationaux de la grande vitesse ferroviaire

²Exposition internationale destinée à l'ensemble des fournisseurs du domaine ferroviaire

³Voir à ce sujet IAS N° 23 du 4 novembre 1998, pp. 409-411: « 73 km de tunnels à travers les Apennins »