

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** 15/16: Percer AlpTransit

## 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:** 25.02.2026

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

# Poursuivre à tout prix



De plus en plus de voix s'élèvent pour mettre en doute la rentabilité effective du projet Alptransit, certains milieux demandant même un redimensionnement voire une interruption du projet. S'il est effectivement crédible de penser que les pronostics aboutissant à une rentabilité financière du projet aient fait preuve d'un optimisme excessif - pour ne pas parler de naïveté, tant il est évident que le transport ferroviaire n'est actuellement pas en mesure de concurrencer le trafic routier -, la mise à jour de cette faiblesse n'est certainement pas suffisante pour remettre en question un projet porteur d'autres promesses plus réjouissantes.

Dans un premier temps, la présente évolution du marché pétrolier montre qu'il est possible et probable que celui des transports soit aussi amené à subir d'importantes modifications au cours des années à venir. Il en sera par conséquent de même des hypothèses et des conclusions des analyses actuelles.

Ensuite, il convient de souligner qu'Alptransit présente un point fort majeur dont la relative nouveauté fait qu'il n'entre pas encore suffisamment dans nos critères actuels d'analyse : son intégration des principes du développement durable. Ainsi, du point de vue des générations futures, il prévoit un mode de transport des marchandises en tout point - économie exceptée - préférable à celui existant actuellement. Par conséquent, même si les sacro-saintes lois du marché refusent de le cautionner aujourd'hui, Alptransit doit servir d'exemple pour les générations à venir : il est et sera de plus en plus nécessaire de soutenir des projets favorisant un mode de vie plutôt que les seules lois économiques. C'est notamment en cela que notre décision populaire de réaliser les NLFA est courageuse et doit plus que jamais être soutenue.

Enfin, Alptransit illustre une maxime chère aux défenseurs du développement durable : penser globalement et agir localement<sup>1</sup>. En effet, même si nos voisins se disent convaincus qu'un transfert de la route au rail est une solution d'avenir et s'ils reconnaissent la qualité de notre projet, aucune de leurs décisions politiques ne démontre une réelle volonté de passer aux actes. S'il se peut que leur attitude fasse que notre pharaonique projet de transfert de la route au rail soit condamné à rester un prototype isolé au centre de l'Europe, je suis certain que notre choix illustre cette autre maxime selon laquelle « il est préférable d'avoir raison seul que tort avec les autres ».

<sup>1</sup> Il faut souligner à cet égard le merveilleux contre-exemple consistant à réduire systématiquement le trafic ferroviaire régional pour diminuer les déficits des CFF, imposant de la sorte à un grand nombre l'utilisation systématique de moyens de transports individuels.