

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 133 (2007)
Heft: 11: Exploiter 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](#)

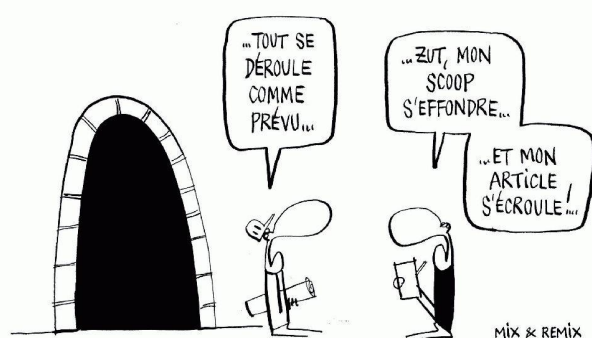
Terms of use

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: 13.01.2026

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

Comment **exploiter** Alptransit ?



La présente agitation accompagnant l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg ne doit pas dissimuler une vérité établie dont le suivi de la réalisation des NLFA par les médias offre un bel exemple: en terme d'impact sur le grand public, les mauvaises nouvelles sont plus porteuses que les bonnes. Dans ce projet, les annonces de dépassements financiers sont régulièrement l'objet d'articles ou d'émissions¹, alors que l'intérêt des médias est plus modeste lorsqu'il s'agit par exemple de parler de l'avancement des travaux. Dans le cas du Lötschberg, ce désintérêt s'explique en fait assez bien...

En effet, il est aujourd'hui quasiment certain que le premier tunnel des NLFA sera mis en service dans les délais prévus. Qui plus est, en ayant engendré des surcoûts raisonnables et acceptables, eu égard aux risques liés à un tel projet ou encore aux « standards » dans le domaine. Soit rien qui pourrait assurer un intérêt médiatique soutenu, puisqu'il s'agit d'une bonne nouvelle. Qui mériterait sans doute d'être exploitée.

Tout d'abord, une fois n'est pas coutume, elle offre l'opportunité d'exprimer la fierté d'avoir mené à bien un travail de longue haleine, d'avoir su surmonté des difficultés inédites pour concrétiser une première. Ensuite, elle est l'occasion de rappeler que le projet des NLFA incarne la volonté suisse de trouver une alternative indispensable à l'accroissement du trafic routier. Qu'il s'agit d'un projet portant sur plusieurs générations et touchant une géographie allant au-delà de nos frontières nationales. Et que, même si notre attitude évoque peut-être celle d'un Hidalgo bataillant contre des moulins, elle reste un signal courageux au milieu d'une Europe qui, à l'instar d'autres continents, s'asphyxie progressivement, victime résignée de son trafic routier.

Dès lors, plutôt que de s'acharner à discréditer des projets dont l'interruption serait aujourd'hui ridicule, ne vaudrait-il pas mieux aborder l'avenir en admettant ces nouvelles infrastructures comme existantes et concentrer nos efforts sur les possibilités d'en tirer un certain profit? On pourrait s'interroger utilement sur ce qui est envisagé pour assurer des résultats à même de « justifier » les dépenses consenties aujourd'hui. On devrait peut-être aussi avoir la folie d'explorer des perspectives d'exploitation inédites: est-il vraiment unimaginable d'envisager des tunnels accueillant un jour autre chose que des trains? Une telle attitude contrebalancerait peut-être en partie les nouvelles démolisantes liées aux dépassements de crédit et contribuerait à redonner un peu d'optimisme à la majorité qui avait soutenu ces projets.

Ceci tout en gardant à l'esprit que, dans une ou deux générations, on considèrera sans doute le surcoût financier comme une péripétie.

Jacques Perret