

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **118 (1992)**

Heft 22

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.

# La Suisse romande et les NLFA

Par Jean-Pierre Weibel  
rédacteur en chef

421

Un coup d'œil sur la carte nous montre que la Suisse occidentale est géographiquement peu touchée par les nouvelles lignes ferroviaires alpines et qu'elle n'a apparemment que peu de bénéfice à en retirer. La menace d'une avalanche de convois routiers de 40 tonnes pèse avant tout sur l'axe Bâle-Chiasso; on pouvait donc attendre de la part des Romands une indifférence polie lors du scrutin fédéral du 27 septembre.

Or voilà qu'on trouve les six cantons romands parmi les huit meilleurs «scores» des NLFA, en compagnie des deux demi-cantons de Bâle. Quelles leçons peut-on tirer de cette approbation massive? Il y a certes une plus grande ouverture à l'Europe, à laquelle les NLFA offrent enfin le passage tant attendu pour le transit des marchandises, affirmant la crédibilité de notre pays. Au-delà de cette affinité, on peut voir dans le vote romand un témoignage de confiance envers une infrastructure ferroviaire nationale performante, digne de sa réputation et de sa vocation européenne. Cela signifie que, nonobstant l'image trop souvent défavorable des CFF présentée par certains politiciens et relayée par la presse écrite et parlée romande, on fait confiance à notre grande régie et à ses partenaires pour la réalisation d'un programme des plus ambitieux.

La Berne fédérale – et je pense là notamment à l'Office fédéral des transports (OFT) dans son rôle de conseil de l'Exécutif, tâche dans laquelle il a un blason à redorer – se doit de tenir scrupuleusement les promesses faites avant le scrutin: améliorer considérablement la ligne du Simplon et continuer d'accorder la plus grande attention à l'amélioration de raccordement de la Suisse romande au réseau TGV français. On est même en droit d'extrapoler: le soutien massif apporté au rail justifie les revendications romandes quant au maintien de lignes condamnées (par exemple Aigle-Sépey-Diablerets) ou à la promotion de nouveaux projets, telle la liaison Montreux-Lucerne grâce au troisième rail entre Zweisimmen et Interlaken.

*Last but not least*, la partie Lötschberg-Simplon des NLFA doit impérativement bénéficier de la même priorité que l'axe traditionnel du Saint-Gothard, y compris l'amélioration du tronçon Brigue-Domodossola. La tentation d'y voir un sucre politique destiné à enlever les suffrages de la Suisse occidentale doit être fermement combattue. Aux Romands d'y veiller!

Il existe encore un sujet d'étonnement: le non des Uranais, pourtant aux premières loges en cas d'ouverture illimitée au transit routier. A bon droit, ils doutent du passage spontané de la route au rail grâce au ferroutage. Il est vrai

que dans les conditions actuelles de concurrence, marquées par une distorsion criante, même un subventionnement massif ne garantit pas une telle évolution. L'idée d'une certaine coercition n'a encore fait qu'un bout de chemin, sans aboutir. Le temps travaille pourtant dans ce sens, notamment au sein de la Communauté européenne, qui réalise enfin que le libéralisme dans ce domaine conduit au chaos sur les routes d'Europe, d'une part, et que ses succès sont en partie obtenus aux frais des collectivités publiques, d'autre part. On ferait bien d'approfondir cette réflexion en Suisse également.

Votation du 27 septembre sur les NLFA

Résultats en % de OUI

