Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 17

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: 14.07.2025

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

Nouvelles lignes ferroviaires alpines – La course d'obstacles

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Les NLFA ont été l'occasion d'un témoignage de confiance de l'électeur suisse envers son gouvernement: c'est à une majorité de près des deux tiers que leur construction a été approuvée en votation populaire le 27 septembre 1992.

Aujourd'hui, il semble que cette histoire d'amour tourne court. Alors que l'on pouvait penser que les tracés et les estimations financières présentés le 22 mars dernier – notamment le montant total de 14,9 milliards de francs – constituaient la solide base d'un prochain départ, les riverains de la future NLFA du Saint-Gothard formulent vigoureusement des exigences propres à faire exploser ce cadre.

A Schwyz, un comité réunit 7140 signatures invitant le gouvernement cantonal à s'élever avec véhémence contre l'implantation dans la vallée de la Reuss du viaduc prévu par l'avant-projet des CFF.

Au Tessin, 33 335 signatures appuient le refus de la commune de San Antonino de voir la plaine de Magadino traversée par la NLFA, ni dans le cadre du projet des CFF, ni dans celui de la variante proposée, sur mandat du Conseil d'Etat tessinois, par l'architecte Galfetti. Inutile d'insister sur les implications financières massives de ces oppositions!

On connaissait déjà les exigences des Uranais quant à la traversée de leur canton, exigences visant à une considérable extension de la part en tunnel du tracé entre Arth-Goldau et le tunnel de base.

On retrouve en gros le même phénomène que pour *Rail 2000:* «Oui, mais ailleurs.» La veille de l'ouverture des Championnats du monde de football, le conseiller fédéral Adolf Ogi invitait les téléspectateurs à se représenter que la largeur des buts – 7,32 m – égalait la distance moyenne entre deux oppositions au tracé de la ligne Olten-Mattstetten!

Autre attaque – originale, sinon exotique, celle-ci – du directeur des TPG[1] qui propose en un raccourci vertigineux d'abandonner la ligne de base du Lötschberg et d'affecter le montant correspondant aux transports publics d'agglomération. L'immense estime que je lui porte pour l'essor qu'il a insufflé à son réseau ne m'empêchera pas de lui rappeler que la ligne de base du Lötschberg est la seule des deux NLFA qui permette de répondre à temps aux exigences de l'initiative des Alpes quant au transfert vers le rail de l'ensemble du transit, qu'elle répond à une promesse formelle faite lors de l'abandon de la liaison routière du Rawil et que ce lien avec le réseau routier assure à l'ensemble des NLFA un financement par les droits sur les carburants à hauteur de 25%. En renonçant au Lötschberg, on n'économise pratiquement pas un centime, puisque son coût équivaut à peu près au montant du financement par les droits de douane! En revanche, en empêchant d'offrir en 2004 une solution de rechange au transit routier, on détruit ce qui reste encore de la crédibilité de la Suisse sur le plan international[2]. Voir un spécialiste des transports – urbains, il est vrai – venir grossir les rangs des «NLFA oui, mais autrement!» est inquiétant.

On attend un sursaut propre à rappeler que les NLFA sont un projet national et international qu'il serait irresponsable de mettre en jeu au nom d'intérêts déjà largement pris en compte au niveau d'études d'impact d'une ampleur sans précédent – pour ne pas parler d'un fâcheux mélange des genres en ce qui concerne l'initiative des TPG.

[1] Transports publics genevois.

[2] Je laisse au lecteur le soin d'imaginer les sentiments des Valaisans face à cette défection genevoise dans le camp de la solidarité romande.