

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 118 (1992)  
**Heft:** 19

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

# Votations du 27 septembre: la SIA prend position

Comité central de la SIA

35

## **Loi fédérale pour un nouveau droit foncier de la construction**

Il ne fait aucun doute que l'agriculture et l'exploitation des sols nécessitent une réglementation particulière. Le projet, issu des consultations de la commission chargée de ce dossier, va plus loin que l'avant-projet du Conseil fédéral et dépasse ainsi trop largement le but fixé.

La décision concernant le champ d'application de la loi semble disproportionnée et peu équitable. Ce projet tend à appliquer la nouvelle réglementation non seulement aux terrains situés dans la zone agricole, mais à tous les biens-fonds ruraux ne se trouvant pas dans une zone à bâtir. Ainsi tomberont sous le nouveau droit foncier des zones aménagées en réserves, des zones réservées à d'autres fins et, finalement, celles prévues pour la construction. Il s'agit là d'une réglementation disproportionnée et à trop longue portée, qui pourrait avoir des conséquences imprévisibles en ce qui concerne l'entier du droit foncier et de l'ordre économique.

Les terrains agricoles ne pourront alors être vendus qu'à des propriétaires les exploitant eux-mêmes, et ce à des prix limités par l'Etat. Cependant, l'acquisition de terrain par «un paysan possédant déjà plus de terre qui lui est nécessaire pour assurer à sa famille une existence confortable et au-dessus de la moyenne» est impossible. D'autre part, est-ce à l'Etat de définir «ce qu'est une famille paysanne»? L'Etat devrait en outre assumer un strict contrôle des prix, avec un ajustement annuel minimal de 2%!

Enfin, le morcellement des terrains agricoles devrait être interdit, la vente ne pouvant porter que sur l'intégralité des parcelles.

Ces quelques précisions concernant la nouvelle loi devraient suffire à démontrer que le projet vise un mauvais objectif. Il convient donc de le rejeter.

## **Projet AlpTransit – Ebauche d'une prise de position**

Le projet AlpTransit vise à mettre en place une infrastructure ferroviaire permettant à l'avenir de maîtriser d'une manière responsable le trafic transalpin sur un plan écologique. Il est hors de doute qu'il s'agit là de l'objectif principal de ce projet. Dans ce sens, le trafic ferroviaire doit, tant sur le plan de la capacité que de la qualité, être en mesure, d'une part de soulager le trafic marchandise routier et d'autre part d'intégrer le réseau ferroviaire suisse au réseau à grande vitesse européen en cours de construction.

Il faut se réjouir que la Suisse soit prête à prendre elle-même les choses en main. Elle démontre ainsi sa solidarité dans le cadre de l'Europe tout en protégeant ses intérêts nationaux.

Le projet AlpTransit n'est donc pas seulement important pour le trafic transalpin international, mais représente également une solution sur mesure répondant aux besoins de la Suisse. Dans cette optique, il semble donc tout à fait rationnel de diviser le trafic en deux axes, Saint-Gothard et Lötschberg. Une extension du projet Rail 2000, comprenant la construction de voies supplémentaires, peut être évitée ou être réalisée ultérieurement au besoin. Il est également indispensable que le transit des marchandises soit rendu supportable à la population montagnarde.

Sur le plan national, le projet AlpTransit permet également aux cantons du Tessin et du Valais d'être reliés au réseau Rail 2000, offrant en outre au canton du Valais une solution de rechange après le renoncement à la route nationale par le col du Rawil, et permettant une amélioration de l'axe Est-Sud. Le coût du projet, comprenant la jonction avec la Suisse orientale, se montera à 15 milliards de francs (prix prévu en 1991). Cela semble aisément supportable, au vu de la durée des travaux, c'est-à-dire douze à quinze ans, et du volume total des dits travaux. Sur le plan de la capacité, l'industrie suisse de la construction sera tout à fait en mesure de réaliser ce projet qui ne dépasse pas le cadre financier habituel des prévisions pour les centrales électriques et la construction de routes nationales. Le projet AlpTransit mérite un soutien total, d'autant plus qu'il n'existe pas de consensus sur une solution de rechange permettant, dans le cas d'un refus, de maîtriser le trafic transalpin d'une façon respectueuse de l'environnement.