

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 11

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: 17.03.2025

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

NLFA: tunnels à pile ou face?

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

Dès que furent connus les résultats de la consultation sur les différents projets de nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), il n'était pas besoin d'être un spécialiste pour constater que la réalisation de deux nouvelles liaisons transalpines dépassait les moyens de notre pays.

D'emblée, IAS s'était engagé sans hésitation en faveur de la solution dite *TRANSALP*, c'est-à-dire l'aménagement de l'axe Lötschberg-Simplon par la construction d'un tunnel de base au Lötschberg, dans un premier temps, et d'un nouveau tunnel au Simplon, en fonction de l'évolution du trafic¹. Nous étions et restons convaincus qu'une seule traversée est suffisante pour longtemps, l'axe Lötschberg-Simplon offrant la solution la plus facile à réaliser.

On sait que le Conseil fédéral en a décidé autrement et a soumis au vote une combinaison des tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg (celui du Simplon étant relégué aux oubliettes), avec une antenne vers la Suisse orientale. Certes, ce modèle de consensus politique a franchi confortablement le cap du scrutin populaire. Mais voilà que ce «réseau» (comme on l'a baptisé) est remis en question, notre ministre des finances Otto Stich jugeant impossible, pendant de nombreuses années, de financer la réalisation de deux lignes transalpines. Sans même aborder la question de la rentabilité, il est difficile de ne pas lui donner raison.

Connaissant le poids de l'inertie – représenté en l'occurrence par les traditions des CFF – et celui de l'économie – concentré dans le «Triangle d'or» Zurich-Bâle-Argovie, on peut ressentir des inquiétudes fondées pour le volet Lötschberg des NLFA, malgré un coût inférieur, un temps de réalisation plus court et des problèmes d'insertion bien moins critiques que pour le volet Saint-Gothard.

L'idée de compétition entre les deux axes, lancée par le conseiller fédéral Ogi, n'est pas réaliste, si séduisante paraisse-t-elle. En effet, le temps que soit documentée de manière fiable la durée de réalisation de chaque solution, des dizaines sinon des centaines de millions de francs auront été dépensés dans des études dont au moins la moitié aura été inutile. De plus, face à l'entente intervenue entre les cantons de Berne et du Valais quant au tracé du Lötschberg, il paraît difficile de préjuger de l'acceptabilité de celui du Saint-Gothard, surtout si l'on se souvient que le canton d'Uri, très directement touché, a refusé les NLFA à quelque 60% des votants. Les avatars actuels de *Rail 2000* ont de quoi faire réfléchir.

Certes, la Suisse occidentale toute entière, liée en cela au canton de Berne, doit faire valoir sa préférence en la matière pour éviter de tomber à l'état de zone périphérique insignifiante. Mais au-delà de cet intérêt régional légitime, c'est la prévention d'une débâcle financière nationale de grande envergure qui est en jeu: il n'est plus de mise d'ignorer des constatations irréfutables. La réussite des NLFA passe par l'établissement de priorités: choix de la traversée à attaquer immédiatement, puis, établissement d'une planification flexible des étapes suivantes en fonction des moyens, des nécessités et d'autres facteurs, tels que l'intensité des oppositions et le coût de leur prise en compte.

¹«Insertion dans le territoire d'une nouvelle ligne ferroviaire transalpine», par Philippe Bovy, IAS N° 1-2 du 11 janvier 1989