Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 11: **Exploiter Alptransit**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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'émissions[1], 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 inimaginable d'envisager des tunnels accueillant un jour autre chose que des trains ? Une telle attitude contrebalancerait peut-être en partie les nouvelles démoralisantes 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