**Zeitschrift:** Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger

**Herausgeber:** Organisation des Suisses de l'étranger

**Band:** 23 (1996)

**Heft:** 4

**Artikel:** Les nouvelles transversales ferroviaires alpines (NLFA) : le défi du chantier du siècle

**Autor:** Bignasci, Ilaria

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-912443

**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:** 15.07.2025

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

Les nouvelles transversales ferroviaires alpines (NLFA)

# Le défi du chantier du siècle

**En 1992, le peuple suisse a accepté le projet des NLFA. Le Conseil fédéral vient de révéler la manière dont ce grand projet séculaire devra être réalisé.**

La construction du tunnel du Saint-Gothard, il y a un siècle, a permis de raccorder la Suisse au réseau ferroviaire européen. Une œuvre de pionniers, réalisée notamment grâce au sacrifice de nombreux mineurs immi-

*Ilaria Bignasci*

grés, et qui a donné une impulsion précieuse au développement économique du pays. Cent ans plus tard, le pari se répète. Nom de l'opération: nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Des années de préparation, de conception, de discussions, un référendum pour bloquer l'initiative et un vote populaire - en 1992 - qui lança la construction du nouveau chemin de fer transalpin.

## Un colosse aux pieds d'argile?

Aujourd'hui – après d'autres innombrables examens, expertises et contre-propositions – le gouvernement est enfin prêt à défendre le «chantier du siècle» devant le Parlement. Et pourtant AlpTransit est pris de vertiges: et si le colosse avait des pieds d'argile?

Par sa position géographique – au beau milieu de l'Europe – la Suisse draine irrésistiblement le transport de marchandises entre le Nord et le Sud du continent. Des milliers de poids lourds parcourent quotidiennement les vallées et les plaines helvétiques à grand renfort de bruit et de pollution. C'est pourquoi notre pays a pris des mesures de protection: la circulation nocturne et dominicale est interdite et le tonnage des poids lourds est limité à 28 tonnes. Une initiative populaire acceptée par la population il y a deux ans prescrit en outre le transfert sur le rail, jusqu'en l'an 2004, de l'ensemble du trafic de marchandises en transit international à travers les Alpes. Et dans un accord conclu avec l'Union européenne, la Suisse s'est engagée à réaliser les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, afin de concrétiser cet objectif de transfert de la route au rail du trafic marchandises à longue distance.

La réponse à toutes ces exigences a nom AlpTransit. Elle consiste à construire deux nouveaux tunnels sous le Saint-Gothard et le Lötschberg et à accroître la capacité du réseau ferroviaire existant sur les axes de transit. Cela doit permettre de raccourcir les temps de parcours et surtout de garantir l'intégration de la Suisse au futur réseau ferroviaire européen. Car manquer le défi d'AlpTransit – là est la question – signifierait être coupés de l'Europe.

## Redimensionner le projet

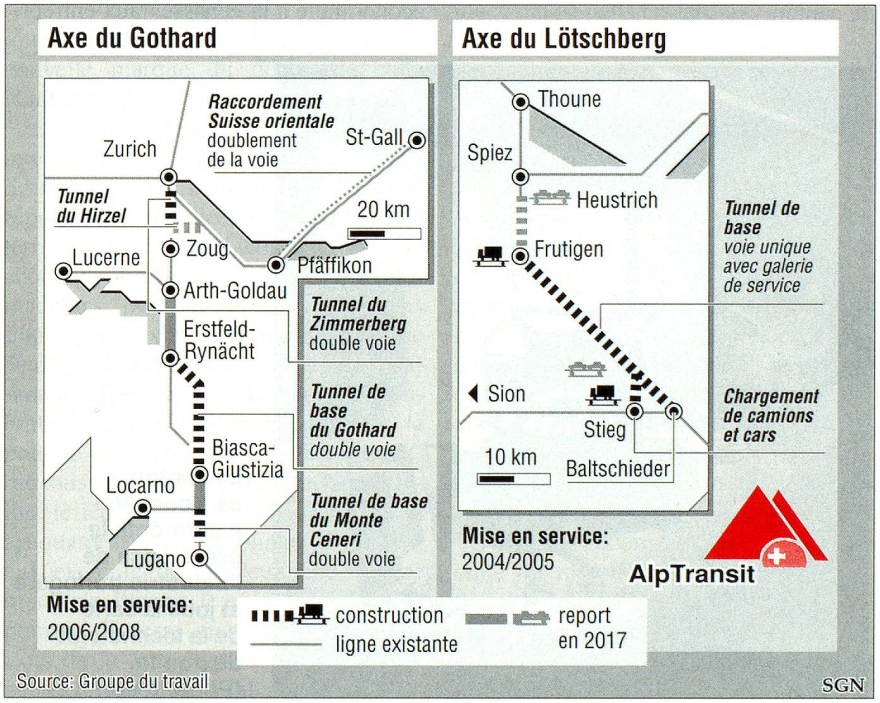
La bonne volonté est une chose, mais il faut tenir compte d'une situation économique et financière qui, ces dernières années, a radicalement changé. Aussi, tous comptes faits, les autorités ont-elles été contraintes de prendre une mesure draconienne: redimensionner le «chantier du siècle», afin de contenir les coûts dans des limites acceptables (officiellement on parle de 14 milliards de francs). Et, sous les coups de boutoir du Conseil fédéral, presque toutes les propositions des cantons pour réduire l'impact sur l'environnement de ce grand projet ont été rejetées.

Pourquoi ce choix? Ecartelées entre l'endettement des caisses fédérales, d'une part, et l'exigence de sauvegarder les délicats équilibres nationaux, de l'autre, les autorités ont choisi le moindre mal (de leur point de vue). Le Valais aura le tunnel du Lötschberg, mais à une seule voie; le Tessin n'obtiendra pas le contournement de la ville de Bellinzone, auquel il aspire tant; le canton d'Uri devra renoncer à sa ligne souterraine; Saint-Gall se passera du tunnel du Hirzel, etc.

## Un deuxième «oui» du peuple?

Si l'on ajoute à cela le fait que, pour assurer le financement du projet, il faudra introduire de nouveaux impôts (comme l'augmentation du prix des carburants), on comprend pourquoi nous avons parlé de géant aux pieds d'argile.

Reste une interrogation: le peuple donnera-t-il son (deuxième) aval au «chantier du siècle»? ■




Swiss Graphics News