Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1116

Artikel: Luna-Park sur Rhône
Autor: M.B.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011436

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

RÉACTION

Pour que DP ne déraille pas

A propos de «Rail 2000 et les NLFA» (DP nº 1114 du 4 février 1993).

(...) Pour les nouvelles transversales alpines (NLFA), le crédit initial est passé de 10,1 à 14 milliards de francs. Mais cette évolution n'a pas été le résultat d'une addition de désirs régionaux comme le prétend l'article [d'André Gavillet] (tout ce que le Conseil des Etats avait voulu faire dans ce sens a été sabré par la commission du National en deuxième lecture): c'est le fait des leçons tirées de Rail 2000 précisément.

Premier élément, la prise en compte du renchérissement: pour Rail 2000, les estimations étaient basées sur les prix 1985, ce qui ne pouvait que conduire à des surcoûts considérables; pour les NLFA, le Conseil fédéral partait des prix 1989; nous avons exigé les prix «été 1991», d'où une rallonge de 1,65 milliard. Ensuite, dans son message NLFA, le Conseil fédéral avait fixé la longueur des tunnels de base à 100 mètres près, en désignant nommément les communes d'entrée. Or, avec Rail 2000, l'expérience a démontré que ce genre de précision avait des effets pervers coûteux. Par exemple, pour la ligne Rail 2000 Vauderens–Villars-sur-Glâne, le fait d'avoir désigné «Vauderens» empêche les ingénieurs d'optimaliser le début du nouveau tronçon dont la topographie exigerait qu'il parte d'un point situé sur le territoire de la commune d'Oron... Pour éviter ce genre de bêtises, la commission NLFA du National a fixé les entrées des tunnels de base dans des «régions», plutôt que sur le territoire de communes précises. (...) Enfin , troisième leçon tirée de Rail 2000: la prise en compte complète des mesures de protection de l'environnement connues en 1991. (...)

Résultat final: la facture a passé de 10,1 à 14 milliards. Prix le plus honnête possible, établi par des parlementaires qui se sont entourés des avis des experts nationaux et internationaux les plus qualifiés, de toutes tendances. De plus, contrairement à Rail 2000, pour se donner toutes les chances objectives de maîtriser le projet, un état-major assurera la liaison permanente entre les maîtres d'œuvre et le chef du Département des transports, alors que les crédits ne seront alloués que par tranches successives.

Quel sera la rentabilité du projet qui va durer un siècle au moins (voir les actuelles transversales alpines) et dont la réalisation s'étendra sur près d'une vingtaine d'années ? On peut prétendre tout... et le contraire. Il est normal que CFF et BLS, avec les propositions du «groupe de réflexion sur l'avenir des CFF» se posent en janvier 1993 des questions qui ne se posaient pas ou pas de la même manière en été 1991. En déduire (comme le laisse entendre DP) que les parlementaires sont tous des demeurés qui ne voient rien venir relève d'un populisme et aussi d'une méconnaissance d'un dossier, indignes de DP. De plus, il faudrait aussi préciser, lorsque DP évoque «le peu d'ardeur des politiciens suisses à réaliser le réajustement du prix des transports routiers», qu'il y en a qui se battent pour cela. Ils sont minoritaires, mais ils ont marqué des points, tout de même ! Les amalgamer à la majorité de droite qui freine, c'est laisser croire aux lecteurs que tout espoir politique est perdu de ce côté-là. Ce n'est évidemment pas le cas.

Michel Béguelin,
conseiller national

Luna-Park sur Rhône

Le cas du débouché du Lötschberg de base dans la vallée du Rhône est vraiment un cas particulier, ce n'est pas une exigence valaisanne disproportionnée: le raccordement perpendiculaire de deux lignes à 160 km/h avec des dénivelés et sauts-de mouton correspondants, vers le haut et le bas de la vallée de 500 mètres de large, où coule le Rhône, où coexistent une autoroute et une route cantonale et où vivent des gens, avec en plus un terminal pour charger ou décharger 700 voitures à l'heure, ce n'est pas de la tarte !

Le message du Conseil fédéral avait largement sous-estimé le problème — de la même manière que Rail 2000 — mais cette fois, les commissions parlementaires ont corrigé le tir. D'où un surcoût de 750 millions de francs (non extensible) pour l'ensemble du projet Lötschberg de base, y compris les travaux complémentaires analogues, (avant-tunnel du Niesen) à prévoir à l'entrée nord, pour mieux intégrer le projet dans l'environnement et le rendre acceptable pour les populations locales, qui auront à vivre avec durant un siècle au moins. M.B.

Où ça commence...

(*réd*) L'information sur la contrainte du départ du nouveau tracé à Vauderens plutôt qu'à Oron (deux communes limitrophes, la première située en terre fribourgeoise et la seconde vaudoise) est intéressante, mais révèle une situation pitoyable et démontre la légèreté avec laquelle Rail 2000 a été préparé. Car la topographie n'a pas changé entre 1987 et 1992. Et si les études entreprises depuis le vote ont mis à jour des contraintes nouvelles, celles-ci ne pouvaient être exclues en 1987 et il appartenait au politique de les prévoir. Il est des cas où le bon sens devrait pouvoir l'emporter sur la loi: on voit mal quel personne ayant participé au scrutin sur Rail 2000 se sentirait flouée parce que la ligne nouvelle prévue entre Vauderens et Villars-sur-Glâne débuterait à Oron. Concernant les désirs régionaux, nous pensions à la manière dont le projet a été élaboré par le Conseil fédéral: deux axes plutôt qu'un seul, raccordement de la Suisse orientale, etc. Le travail du Parlement n'était pas en cause. ■

DP Domaine Public

Rédacteur responsable: Jean-Daniel Delley (jd)
Rédacteur: Pierre Imhof (pi)
Secrétaire de rédaction:
Frances Trezevant Honegger (fth)
Ont également collaboré à ce numéro:
Gérard Escher (ge)
André Gavillet (ag)
Jacques Guyaz (jg)
Yvette Jaggi (yj)
Charles-F. Pochon (cfp)
Abonnement: 75 francs pour une année
Administration, rédaction: Saint-Pierre 1, case postale 2612, 1002 Lausanne
Téléphone: 021 312 69 10
Télécopie: 021 312 80 40 – **CCP**: 10-15527-9
Composition et maquette:
Frances Trezevant Honegger, Pierre Imhof, Françoise Gavillet
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens