

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **118 (1992)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Nouvelles lignes ferroviaires alpines: l'heure de vérité

Par Jean-Pierre  
Weibel,  
rédacteur en chef

321

Le 6 septembre prochain, les Suisses auront avec la votation sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) une première occasion de dire oui à l'Europe. Non pas à l'Europe politique ou économique, mais à celle où ils vivent déjà depuis des siècles, celle des échanges internationaux. En effet, il ne s'agit pas seulement d'un gage à donner en vue de l'admission dans l'Espace économique ou dans la Communauté, mais premièrement d'une condition pour conserver une position de choix dans le réseau ferré européen.

Quel que soit le choix de la Suisse face à la Communauté, les flux de transit vont continuer de se développer ces prochaines années. Oublions un instant les marchandises et la question du ferroutage, dont il a été souvent question dans ces colonnes, pour examiner le trafic voyageurs: un désir de mobilité sans cesse accru et la saturation de l'espace aérien autour des aéroports européens offrent une chance nouvelle au rail. Pour la saisir, les chemins de fer doivent améliorer la qualité de leurs prestations; ce n'est pas une traversée de la Suisse à 300 km/h qu'on attend d'eux, mais toutefois une diminution sensible des temps de parcours. La NLFA du Saint-Gothard, par exemple, promet un gain de temps de deux à trois heures: Zurich-Milan en deux heures, Strasbourg-Milan en quatre heures, de centre à centre.

On peut estimer à juste titre que la solution de compromis Lötschberg (sans nouveau tunnel du Simplon) + Saint-Gothard est objectivement insatisfaisante; cette restriction ne justifie pas le refus des NLFA.

De même, le montant des investissements à consentir est certes important, mais ne saurait servir d'argument pour rejeter cet ambitieux projet. A titre de comparaison, l'Allemagne envisage de consentir une dépense de plusieurs milliards de DM (sans compter 1 1/2 milliard de subventions à la recherche et au développement) pour relier Berlin à Hambourg par un train à très grande vitesse à sustentation magnétique *Transrapid*, n'assurant pour l'essentiel que le transport de voyageurs sur moins de 300 km, alors que pour 15 milliards de francs, la Suisse se dotera d'un véritable réseau à haute capacité, utilisable par des convois de voyageurs ou de marchandises, en provenance et à destination de toute l'Europe. Les dépenses annuelles entraînées pour la Suisse par la construction des NLFA, soit l'ordre de grandeur d'un milliard de francs, sont bien inférieures à celles consenties pour le réseau des routes nationales (d'un coût total avoisinant les 100 milliards de francs actuels, soit environ 2 milliards par an pour un achèvement prévisible à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle).

On pourra objecter que les NLFA ne pourront être rentables qu'à long terme. C'est un argument qu'on peut balayer en prenant en compte le coût social des différents moyens de transport (sans parler des aspects écologiques difficiles à chiffrer): la route – dont on ne saurait contester la nécessité – est très loin de couvrir ses coûts dans un tel contexte.

L'issue du scrutin est loin d'être jouée d'avance, car les NLFA focalisent des oppositions en provenance d'horizons fort divers et la période estivale n'est guère propice à une campagne de promotion. Il faut donc se réjouir que le Comité central de la SIA se soit prononcé sans équivoque pour les NLFA; outre l'intérêt national, c'est aussi celui des ingénieurs et des architectes suisses qui est en jeu – un pays où l'on n'a plus aucun grand projet est un pays mort.

Paradoxalement, ce sera à travers les tunnels des NLFA que l'air du large soufflera demain à travers notre pays.

*Nos lecteurs trouveront dans ce numéro l'article de l'architecte Ivan Kolecsek sur la prison de la Tuilière, mentionné par notre rédacteur Sigfrido Lezzi dans son éditorial du N° 15-16 du 15 juillet dernier.*