

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 17

PDF erstellt am: **14.08.2024**

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>

Nouvelles lignes ferroviaires alpines – La course d'obstacles

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

289

Les NLFA ont été l'occasion d'un témoignage de confiance de l'électeur suisse envers son gouvernement: c'est à une majorité de près des deux tiers que leur construction a été approuvée en votation populaire le 27 septembre 1992.

Aujourd'hui, il semble que cette histoire d'amour tourne court. Alors que l'on pouvait penser que les tracés et les estimations financières présentés le 22 mars dernier – notamment le montant total de 14,9 milliards de francs – constituaient la solide base d'un prochain départ, les riverains de la future NLFA du Saint-Gothard forment vigoureusement des exigences propres à faire exploser ce cadre.

A Schwyz, un comité réunit 7140 signatures invitant le gouvernement cantonal à s'élever avec véhémence contre l'implantation dans la vallée de la Reuss du viaduc prévu par l'avant-projet des CFF.

Au Tessin, 33 335 signatures appuient le refus de la commune de San Antonino de voir la plaine de Magadino traversée par la NLFA, ni dans le cadre du projet des CFF, ni dans celui de la variante proposée, sur mandat du Conseil d'Etat tessinois, par l'architecte Galfetti. Inutile d'insister sur les implications financières massives de ces oppositions!

On connaissait déjà les exigences des Uranais quant à la traversée de leur canton, exigences visant à une considérable extension de la part en tunnel du tracé entre Arth-Goldau et le tunnel de base.

On retrouve en gros le même phénomène que pour *Rail 2000*: «Oui, mais ailleurs.» La veille de l'ouverture des Championnats du monde de football, le conseiller fédéral Adolf Ogi invitait les téléspectateurs à se représenter que la largeur des buts – 7,32 m – égalait la distance moyenne entre deux oppositions au tracé de la ligne Olten-Mattstetten!

Autre attaque – originale, sinon exotique, celle-ci – du directeur des TPG¹ qui propose en un raccourci vertigineux d'abandonner la ligne de base du Lötschberg et d'affecter le montant correspondant aux transports publics d'agglomération. L'immense estime que je lui porte pour l'essor qu'il a insufflé à son réseau ne m'empêchera pas de lui rappeler que la ligne de base du Lötschberg est la seule des deux NLFA qui permette de répondre à temps aux exigences de l'initiative des Alpes quant au transfert vers le rail de l'ensemble du transit, qu'elle répond à une promesse formelle faite lors de l'abandon de la liaison routière du Rawil et que ce lien avec le réseau routier assure à l'ensemble des NLFA un financement par les droits sur les carburants à hauteur de 25%. En renonçant au Lötschberg, on n'économise pratiquement pas un centime, puisque son coût équivaut à peu près au montant du financement par les droits de douane! En revanche, en empêchant d'offrir en 2004 une solution de rechange au transit routier, on détruit ce qui reste encore de la crédibilité de la Suisse sur le plan international². Voir un spécialiste des transports – urbains, il est vrai – venir grossir les rangs des «NLFA oui, mais autrement!» est inquiétant.

On attend un sursaut propre à rappeler que les NLFA sont un projet national et international qu'il serait irresponsable de mettre en jeu au nom d'intérêts déjà largement pris en compte au niveau d'études d'impact d'une ampleur sans précédent – pour ne pas parler d'un fâcheux mélange des genres en ce qui concerne l'initiative des TPG.

¹ Transports publics genevois.

² Je laisse au lecteur le soin d'imaginer les sentiments des Valaisans face à cette défection genevoise dans le camp de la solidarité romande.