

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 22: **Alptransit au Tessin**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

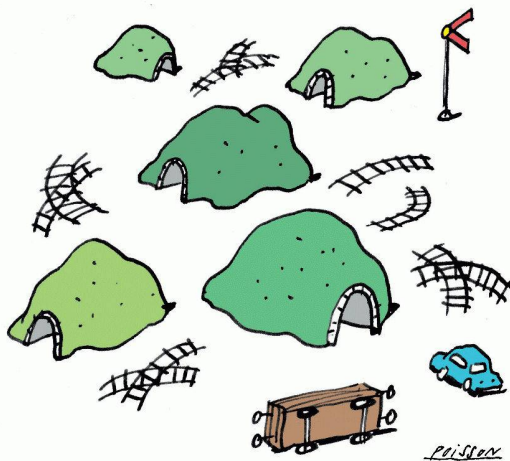
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Malgré les **d**outes



L'intégration de la nouvelle ligne de base du Lötschberg dans la grille horaire des CFF aura lieu dans moins d'un mois. En dépit de ce premier résultat visible, l'image de l'aboutissement du projet des NLFA et de son impact sur notre mode de vie reste très floue.

Il est en effet délicat de savoir ce que le projet contient réellement. L'image dominante qu'on en a le réduit souvent à la réalisation de ses deux composantes vedettes, les tunnels de base du Gothard et du Lötschberg – l'évocation de la première de ces « stars » étant immédiatement associée à un désastre financier dont la Suisse ne se remettrait jamais. Ensuite, à force de définir des étapes, de ne percer qu'en partie certains tronçons, de repousser la réalisation ou l'équipement d'autres, on en vient à douter de la cohérence de l'ensemble. Un doute conforté par le peu de publicité faite autour des mesu-

res envisagées pour relever le défi majeur du projet, c'est-à-dire de transférer une part conséquente du transport des marchandises de la route vers le rail.

Au lendemain des élections fédérales, il est amusant (ou triste...) de constater que, bien que les changements climatiques aient été au centre de la campagne, le débat n'a jamais porté sur le potentiel des NLFA dans ce domaine. Un constat qui laisse craindre que le monde politique ne soit aujourd'hui plus embarrassé par les difficultés économiques du projet que convaincu de son efficacité écologique. Comme si ses partisans d'autrefois – nombreux au moment de la votation populaire – n'osaient plus s'afficher, sachant que les opposants auraient beau jeu d'immoler leurs louables arguments écologiques sur l'autel des réalités économiques.

Ainsi, au lieu d'être, par l'exemple qu'elles sont d'une action forte et concrète pour l'environnement, un sujet de fierté et de rassemblement, les NLFA deviennent progressivement un sujet tabou que la majorité cherche à fuir.

Ces considérations n'empêchent cependant pas les travaux d'avancer, offrant aux ingénieurs des conditions de rêve pour l'exercice de leur art. Nous vous invitons donc à un déplacement au Tessin, dans le secteur Sud de la future ligne de base du Gothard, pour y découvrir ce qui va être entrepris pour passer sous le « Monte Ceneri ». Des travaux qui, une fois n'est pas coutume, ne sont pas uniquement souterrains, mais illustrent à merveille la diversité de notre profession.

Une excellente occasion d'oublier un instant les errements politiques de ce début de millénaire pour retrouver avec joie le pragmatisme et l'ingéniosité du génie civil.

Jacques Perret