

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 133 (2007)
Heft: 22: Alptransit au Tessin

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

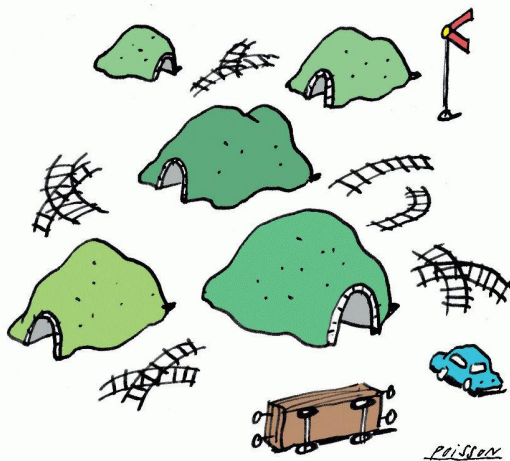
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

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