

Seules les paroles prononcées font foi!

Embargo: 22 septembre 1993, 14.00 heures

## **Allocution**

prononcée par

**M. Adolf Ogi,**

**Président de la Confédération**

et chef du Département fédéral des transports,

des communications et de l'énergie,

à l'occasion du premier coup de pioche donné à Polmengo,

dans le massif du Saint-Gothard

Polmengo, le 22 septembre 1993

Mesdames, Messieurs,

Nous construisons.

Construire pour l'avenir

Nous construisons même l'avenir de la Suisse.

A nos yeux, la NLFA est davantage qu'une simple ligne de chemin de fer.

En effet, elle crée des liaisons entre les diverses parties du pays.

Elle fournit des voies d'accès pour les gens qui veulent saisir leurs chances.

Elle est payée par le peuple suisse, qui obtient en contrepartie un bien public de grande valeur.

Nous construisons l'avenir de la Suisse en Europe.

La NLFA est utile à l'une et à l'autre.

Elle est là pour les Suisses et les Européens, ainsi que pour nos hôtes en provenance du monde entier.

Nous construisons l'avenir de la Suisse, comme nous l'avons fait il y a



cent ans déjà, lorsque notre système de transport actuel a été établi.

Nous mettons donc en place des infrastructures qui conduisent notre pays vers l'avenir.

Ainsi, nous avons accès aux ressources qui conditionnent notre bien-être.

En outre, nous desservons par là nos régions et aménageons des chemins vers l'extérieur et vice-versa.

Aujourd'hui, nous entamons un morceau de l'avenir.

Il y a un an, le peuple suisse a approuvé à une majorité des deux tiers le projet des traversées alpines.

Il a voulu un ouvrage pour la Suisse et pour l'Europe.

La décision n'était nullement évidente.

Ce faisant, nous nous sommes prononcés en faveur de l'Europe.

La NLFA est un signe  
d'ouverture

Certes, notre pays n'est pas membre de la CE, mais nous sommes Européens malgré tout.

Avec ce vote historique en faveur de deux nouveaux tunnels alpins, nous renouons avec notre tradition de transit millénaire, dont le Saint-Gothard est le symbole.

Cette montagne préside plus que jamais à la destinée de la Suisse.

Il a d'abord été une ouverture du pays vers le nord et le sud, puis il a incarné la "mentalité du réduit" qui nous a été imposée par les événements.

Puis pendant longtemps, trop longtemps, nous nous sommes recroquevillés dans notre coquille politique, alors que notre économie a essaimé dans le monde entier.

Aujourd'hui, le Saint-Gothard représente pour notre pays l'ouverture et une saine acceptation des risques.

Son histoire le montre, car il en a toujours été ainsi.

Histoire du Saint-Gothard



En voici la preuve:

- En 1230, un premier sentier muletier conduit au sud par l'audacieux pont du Diable.
- En 1830, les Uranais et les Tessinois ouvrent la route du col du Saint-Gothard, accomplissant un ouvrage de pionnier.
- 52 ans plus tard, en 1882, la mise en service du chemin de fer du Saint-Gothard constitue un nouvel exploit.

N'oublions pas que des experts anglais avaient vivement déconseillé de percer un tunnel à cet endroit.

La clairvoyance et l'audace des décideurs de l'époque n'en sont que plus admirables.

- Il faudra attendre un siècle pour que soit réalisé le plus long tunnel routier du monde, en 1981.

C'est un autre chef-d'oeuvre de la technique suisse en la matière.

Mesdames, Messieurs,

Cette tradition dans le transit est à la fois un engagement et une incitation.

Voilà pourquoi nous inaugurons la prochaine étape de cette longue histoire au Saint-Gothard.

Après de longues et délicates négociations, nous avons conclu un accord sur le transit avec la Communauté européenne.

En contrepartie, nous nous sommes engagés à construire la NLFA.

Nous avons confiance dans l'accord équitable conclu entre la Suisse et la CE.

Nous remplissons les obligations auxquelles nous avons souscrit.

Nous tenons beaucoup à construire la NLFA dans les meilleurs délais.

Il s'agit là d'un nouveau pas en direction d'un avenir commun, d'un avenir européen.

Accord sur le transit  
entre la Suisse et la CE



En sus de nos engagements pour les nouvelles lignes franchissant travers les Alpes, nous avons aussi offert à la CE des mesures immédiates en matière de transit.

La Suisse, pays alpin, table tout à fait clairement sur le trafic combiné rail et route.

La CE a repris en grande partie cette politique des transports appliquée systématiquement chez nous.

Elle aussi estime que l'avenir appartient au transport combiné.

Elle mise dorénavant sur le trafic combiné rail/route.

Pour une fois, la Suisse, en collaboration avec l'Autriche, a su préconiser des solutions modernes et respectueuses de l'environnement.

Mais notre pays ne se contente pas de parler; il agit également:

- Dès 1994, la capacité de transit en ferroutage sera triplée.

- En cas d'engorgement du rail, les camions de 40 tonnes obtiendront une autorisation de transit.

Depuis l'entrée en vigueur de cette réglementation, le 22 janvier 1993, seuls trois poids lourds de 40 tonnes ont bénéficié d'une telle autorisation.

Le modèle dit de surplus et l'accord sur le transit ont fait leur preuve.

L'offre de ferroutage par le rail fonctionne de manière optimale.

Mesdames, Messieurs,

Coup de pioche et marche  
à suivre

Le coup de pioche donné aujourd'hui concerne la plus importante galerie de sondage pour le tunnel de base du Saint-Gothard.

Les travaux pour cette galerie ont été adjugés pour 50 millions de francs, soit 20 millions de moins que prévu.

Plus rien ne s'oppose à son percement.



Les ingénieurs et nous-mêmes, nous croyons à la faisabilité du projet de tunnel le plus audacieux du monde.

Mais nous voulons malgré tout des informations préliminaires encore plus précises.

En effet, nous ne voulons pas être trompés ou surpris par la vie intérieure de la montagne.

Pour le tunnel de base du Loetschberg, l'événement de ce jour sera répété au printemps prochain.

A la fin de 1994 ou au début de 1995, le Conseil fédéral se prononcera sur les avant-projets des deux axes alpins.

Il y déterminera le tracé précis des lignes.

C'est sur ces bases solides que les Chambres fédérales approuveront la deuxième tranche du crédit de construction.

Nous voulons donc réaliser les deux ouvrages du siècle rapidement, effica-

cement, de manière responsable et en coordination avec l'Europe.

C'est pourquoi nous attendons fermement de la CE qu'elle tienne aussi ses promesses à notre égard.

Nous demandons aux 360 millions d'habitants de la CE de faire preuve de loyauté face aux 7 millions de Suisses.

Nous espérons que la CE accordera aux clauses de l'accord sur le transit autant d'importance que le fait son petit partenaire situé au coeur de l'Europe.

Le futur rapprochement de la Suisse au reste du continent dépendra de la manière dont la CE tient ses promesses.

Ce coup de pioche marque le début des travaux concrets.

Les CFF et le BLS sont maintenant responsables de la construction.

Il faudra de la rigueur et du courage pour éviter au projet d'être alourdi par



des souhaits particuliers et par des demandes disproportionnées.

Plus que jamais, on devra se limiter à ce qui est absolument nécessaire et sûr.

L'enveloppe financière de 15 milliards de francs est déterminée.

Dans la mesure du possible, nous devrions pouvoir commencer le percement des tunnels de base dans deux ou trois ans.

Mesdames, Messieurs,

### Conclusion

La galerie de sondage témoigne de notre élan vers de nouvelles idées.

Nous avons besoin de courage; nous avons même le courage de prendre des risques, mais des risques calculés.

Voilà pourquoi la galerie de sondage est le premier pas vers l'avenir.

Nous le franchissons pour le bien de l'environnement, pour l'unification de l'Europe et pour nous-mêmes.

Je remercie les citoyennes et les  
citoyens suisses de leur confiance.

Et à l'intention de nos hôtes étrangers  
et de tous les Suisses, je crie "à nous  
la montagne!".