

## COMMUNIQUE DE PRESSE

# La Suisse commence la construction de la NLFA.

La Suisse construit - c'est un un partenaire fiable de l'Europe. Moins d'une année après la votation sur la NLFA, le président de la Confédération, M. Adolf Ogi, a donné le coup d'envoi pour la principale galerie de sondage. Une centaine de journalistes suisses et étrangers, ainsi que de nombreux invités ont aussi pris acte du fait que le corridor de ferroutage à travers la Suisse sera mis en service régulièrement, à titre de mesure immédiate, dès le 1er janvier 1994. Le devis prévu sera rigoureusement respecté. M. Ogi a déclaré au sujet de la construction de la NLFA, qui commence aujourd'hui: "Nous construisons la NLFA pour le bien de l'environnement, pour l'unification européenne et pour nous-mêmes. Un morceau d'avenir est entamé aujourd'hui".

Il est prévu d'entreprendre le percement des deux tunnels de base ( Saint-Gothard et Loetschberg) dans deux ou trois ans. Des études géologiques approfondies sont nécessaires à cette fin. La principale galerie de sondage sera percée pour le tunnel de base du Saint-Gothard . C'est là que des informations encore plus précises doivent être obtenues, notamment dans la région de la cuvette de Piora.

### NLFA: un travail concret a valeur de preuve

Les travaux de construction pour la NLFA du Saint-Gothard ont commencé mercredi: avec le premier coup de pioche. S'agissant des rapports de la Suisse avec l'Europe, M. Ogi, président de la Confédération, a déclaré: "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". Pour notre pays, le début des travaux de la NLFA sont synonyme "d'ouverture et d'une saine acceptation des risques". M. Ogi a rappelé à cet égard les pionniers qui, il y a cent ans, ont mis en place avec clairvoyance notre système de transport actuel.

Pour le président de la Confédération, les deux nouveaux tunnels alpins renouent donc avec le rôle historique joué par le pays de transit qu'est la Suisse. Cette tradition est à la foi un engagement et une incitation. Lors d'une conférence de presse internationale organisée à Polmengo (près de Faido TI), le chef du DFTCE a déclaré que la NLFA constituait dès lors le début d'une nouvelle étape.



## **Le corridor de ferroutage constitue une mesure immédiate.**

En matière de politique des transports, la Suisse, pays alpin, mise incontestablement sur le trafic combiné rail/route. En ce qui concerne l'amélioration de l'attrait de ce trafic, rendue possible par le nouveau corridor de ferroutage, le président de la Confédération a déclaré: "La Suisse ne se contente pas de parler, elle agit également". Le 24 octobre 1989, le Conseil fédéral avait décidé, à titre de mesure immédiate, de construire un double corridor de transit au Saint-Gothard et au Loetschberg, pour un coût total de 1,4 milliard de francs. Ce corridor entrera régulièrement en service le 1er janvier 1994. Dorénavant, 1500 camions (ou semi-remorques/caisses mobiles) pourront être acheminés chaque jour à travers le Saint-Gothard. Cela correspond à 360 000 envois par année.

Par ailleurs, le Conseil fédéral a décidé récemment d'abaisser le niveau des rails dans le tunnel actuel du Loetschberg, ce qui permettra de transporter sur l'axe Loetschberg/Simplon les camions ayant une hauteur de 4 m aux angles

Selon ce programme, l'offre de ferroutage à travers la Suisse passera de 160 000 (situation actuelle) à 470 000 envois d'ici 1994/95. Si l'on tient compte également des conteneurs, la capacité atteindra même 700 000 envois par année.

## **La NLFA et la marche à suivre**

La galerie de sondage du nouveau tunnel de base du Loetschberg sera commencée au printemps prochain. A la fin de 1994, le Conseil fédéral se prononcera simultanément sur les avant-projets des deux transversales alpines et en fixera le tracé précis. C'est sur cette base que le Parlement allouera ensuite la deuxième tranche du crédit de construction de la NLFA. Il y a une semaine, le Conseil fédéral a transféré aux chemins de fer ( CFF et BLS) la responsabilité de la construction des deux lignes de base en question.

## **M. Weibel, président de la direction générale des CFF: naissance d'un chemin de fer alpin moderne**

M. Benedikt Weibel, président de la direction générale des CFF, a qualifié le premier coup de pioche donné pour le Saint-Gothard de "naissance d'un nouveau chemin de fer alpin" et a parlé "d'un événement extraordinaire". Des lignes à grande vitesse sont construites dans toute l'Europe, seules les liaisons les plus courtes à travers les Alpes font encore défaut. C'est dans ce sens que le projet NLFA constitue une décision fondamentale pour la Suisse et l'Europe, "non seulement pour le trafic marchandises traversant notre pays, mais aussi pour l'intégration de celui-ci dans le futur réseau à grande vitesse". M. Weibel a rappelé les avantages résultant d'une infrastructure de transport moderne; celle-ci est déterminante pour la réussite économique.

Polmengo/Berne, le 22 septembre 1993

**Département fédéral des transports  
des communications et de l'énergie  
Service de presse**