

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1032

Rubrik: L'invité de DP

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.12.2025

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

L'embrouille transalpine

Ne dites plus «On nous mène en bateau», mais «On nous mène en train». Le projet de nouvelle transversale ferroviaire alpine, tel qu'approposé par une écrasante majorité du Conseil national fouettée par le fougueux Adolf Ogi, relève du conte surréaliste et du compte à dormir debout. Sous prétexte de solidarité européenne, de foi en l'avenir ou d'enthousiasme cheminot, la Suisse officielle avale, cautionne et distille une formidable opération d'aveuglement volontaire.

Hypocrisie officielle

La méthode du Conseil fédéral, suivi en la circonstance par la majorité du Parlement, consiste à présenter la nouvelle transversale comme la grande œuvre de la Suisse de l'entre-deux-siècles. Et de tirer à l'avance un bilan positif pour l'économie, pour l'écologie et pour la fierté nationale, tout en refusant de s'en donner les moyens.

L'hypocrisie officielle suinte à chaque page du message du Conseil fédéral aux Chambres. Quelques citations. Page 25: «(La nouvelle artère) est écologiquement acceptable si elle remplit plusieurs conditions: provoquer le transfert au rail du trafic routier, en particulier sur de longues distances; ménager le paysage et les sites; réduire globalement les nuisances infligées à l'environnement.» Page 27: «(La nouvelle ligne) apporte à la politique suisse des transports une amélioration du bilan écologique.»

En réalité, les autorités ont tout en main pour savoir que le bilan écologique sera négatif. Une augmentation globale du trafic de transit nord-sud est probable, mais rien ne garantit une réduction des nuisances routières. Quant aux paysages et aux sites, les gouvernements uranais et valaisan ont proposé des solutions pour limiter les dégâts au portail nord du Gothard et au portail sud du Lötschberg. Solutions refusées pour des raisons financières.

En fait, la majorité parlementaire sait pertinemment que le bilan écologique sera négatif. Elle l'accepte et elle s'en moque. Sans quoi elle aurait donné satisfaction aux requêtes d'Uri et du Valais. Elle aurait surtout approuvé les amendements prévoyant des mesures propres à garantir le transfert du trafic marchandise de la route au rail, et à assurer au moins la non-aggravation des nuisances actuelles. Hélas, le bon président PDC de la commission parlementaire, Paul Zbinden, l'a dit tout crûment: vouloir exiger les moyens d'un bilan écologique favorable, c'est rendre le projet irréalisable. Parce qu'il ne serait pas rentable.

On connaît la motivation politique de cette opération: il s'agit d'offrir à la Communauté européenne un gage de notre dévouement au transit alpin, pour calmer la revendication communautaire d'un «corridor» ouvert aux poids lourds de 40 tonnes. Cette revendication est elle-même liée à des calculs délirants prévoyant un doublement du trafic transalpin dans les vingt ans qui viennent.

Croissance jusqu'où ?

Le fond du problème est dans cette prévision. Comment peut-on spéculer sur un doublement du trafic, à l'heure où tous les indicateurs écologiques mondiaux nous pressent de réduire notre consommation d'énergie ? Le Conseil fédéral, hélas, spécule d'autant bon cœur que les transporteurs hollandais ou italiens. «L'Europe se construit par les transports», proclame Adolf Ogi, tout illuminé d'enthousiasme. Drôle de mythologie. A partir d'une certaine dose, les transports pourraient aussi détruire l'Europe à force de bruit, de pollution, d'encombres, de banalisation des paysages, de concentrations industrielles, de ruine des producteurs locaux face aux produits euronormalisés acheminés à tous les coins du continent. Les paysans uranais jugent que la dose critique est déjà dépassée. Même si toutes leurs raisons ne sont pas honorables, ils ont fondamentalement raison.

Et si les prévisions communautaires ne se réalisaient pas ? Ce serait tant mieux pour l'environnement et pour la survie de nos descendants. Mais ce serait ruineux pour la Suisse. Et ce n'est pas là le moindre vice du projet de nouvelle transversale: pour être rentable, l'ouvrage doit pouvoir compter sur le doublement du trafic transalpin. Il faudra donc tout faire pour y attirer un maximum de trains, qu'on s'arracherait, dans cette hypothèse, entre tunnels concurrents du Brenner ou du Mont-Cenis. Quitte à pratiquer le dumping international. D'instruments visant à absorber l'augmentation du trafic, nos tunnels deviendraient des générateurs de trafic.

Transports stupides

Curieusement, peu de gens s'interrogent sur le sens, pour l'Europe, du doublement du trafic nord-sud. Et encore moins sur les coûts écologiques, culturels, sociaux, et économiques à long terme. Heureusement que les Uranais nous y contraignent ! Sans contrainte, sans goulet d'étranglement, l'économie ne trouvera jamais par elle-même les moyens de mettre fin aux transports absurdes. Il est vraisemblable que les capacités actuelles de transit par le rail suffisent largement aux transports réellement utiles à l'Europe. Sans doute la prochaine génération des eurotechnocrates s'en apercevra-t-elle, et se gaussera-t-elle de la croyance naïve des dirigeants actuels dans la possibilité d'une croissance illimitée de la production, de la consommation et des mouvements en tous sens. Elle taxera l'énergie, et inventera des régimes spéciaux de protection pour les petits producteurs locaux menacés de chômage. Avant même que nos beaux tunnels soient amortis. En attendant la prochaine génération, la Suisse ne pourrait-elle pas faire un peu de résistance ? Ce ne serait pas la première fois qu'elle jouerait son rôle européen en s'opposant, sur le passage du Gothard, aux courants dominants du continent.

Laurent Rebeaud

L'invité de DP s'exprime librement dans cette tribune. Laurent Rebeaud est conseiller national écologiste.