

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

Titelseiten

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>

Des présidents prudents

Deux présidents de partis gouvernementaux craignaient de s'encoupler dans les traverses pendant le débat sur les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA).

Franz Steinegger, président du parti radical, habite ce petit canton, cette vallée faudrait-il dire, par lequel sont passés 538 000 camions en 1989. Alors que son parti n'a rien a priori contre ce mode de transport, les Urnais ont dit oui au début du mois à plus de quatre contre un à l'Initiative des Alpes (DP 1030). En tant que radical, il se devait de rejeter les demandes des écologistes qui souhaitent réduire globalement les charges sur l'environnement, notamment par une stricte limitation du trafic routier de transit. Mais en tant qu'habitant de Flüelen, il aurait parfaitement pu se rallier à cette proposition des Verts. Ce qui n'aurait pour lui pas constitué une alliance contre nature, puisque les radicaux urnais soutenaient l'Initiative des Alpes lancée par la gauche et les verts. Franz Steinegger s'en est sorti en parvenant à faire accepter par le Conseil un texte — moins contraignant que celui des écologistes — qui précise que la NLFA doit contribuer à réduire globalement la charge sur l'environnement dans les Alpes.

Le Valaisan Peter Bodenmann, président du parti socialiste, devait lui aussi jongler entre les intérêts de son canton, qui avait présenté une proposition de double sortie sur le versant sud du Lötschberg, ceux de son parti, qui s'est déclaré en faveur d'une adhésion à la Communauté européenne tout en maintenant les restrictions actuelles imposées au trafic des poids lourds,

et ceux du comité de l'Initiative des Alpes dont il est membre. Et si la réalisation des NLFA semble être le corollaire de l'interdiction qui serait faite aux camions de transiter par la Suisse, au cas où cette initiative était acceptée, au niveau fédéral cette fois, ses géniteurs sont loin d'être acquis à la construction sans condition de nouveaux tunnels, même ferroviaires, tels qu'ils ont été adoptés par le Conseil national. Peter Bodenmann s'en est sorti par une pirouette qui a surpris jusqu'à ses collègues de parti, qu'il n'avait pas consultés: il a menacé, usant de son influence présidentielle, de soutenir ou de lancer un référendum contre les NLFA si des mesures d'accompagnement n'étaient pas décidées...

Ces positions d'équilibriste illustrent les difficultés d'une telle décision pour la Suisse qui souhaite s'en tenir à sa ligne politique en matière de protection de sa population et de son environnement et qui doit négocier avec un géant pesant, en nombre d'habitants, cinquante fois plus qu'elle. Sans partager le pessimisme de Laurent Rebeaud (*lire son article en page 3*), nous considérons que le vrai travail va commencer: faire en sorte que ces tunnels soient les facteurs d'une amélioration globale des conditions de vie le long des axes de transit suisses et européens, et non pas des instruments supplémentaires à disposition de la Communauté européenne pour retarder de quelques années encore l'adoption par elle d'une politique cohérente des transports.

PI

DEUX TUNNELS

Pour qui et pour quoi ?

(pi) Si le Conseil des Etats suit la décision du National, ce qui semble acquis, nous allons construire deux nouveaux tunnels ferroviaires sans bien savoir quoi passera dedans... Décision courante dans le domaine des transports: s'est-on jamais demandé, avant de construire une autoroute, si les trajets qu'elle rendait possibles étaient bien utiles ? Nous considé-

rons la mobilité comme profitable en soi et les nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes ont été décidées conformément à ce principe. Tout ce que nous savons, c'est que les trois quarts des camions franchissant le Gothard sont chargés d'«articles manufacturés en métal, machines, autres produits manufacturés», que les «denrées alimentaires et