

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

Artikel: Deux tunnels : pour qui et pour quoi?
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020744>

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

d'agrément», celles dont on nous dit que le transport est vital pour les pays du Sud de l'Europe, ne représentent qu'une tonne sur quatorze en transit, tous modes de transport confondus, et que plus d'un camion sur cinq traverse les Alpes à vide. Il faudra tout de même que nous nous interroguions un jour sur la légèreté avec laquelle nous répondons aux demandes enregistrées en matière de déplacements. Il faut certes que les Danois puissent équiper leurs salles de bain avec des robinets au design italien, mais est-il vraiment nécessaire que ces robinets soient fabriqués en Italie plutôt que sous licence dans un pays nordique ? L'économie d'échelle réalisée par la division du travail compense-t-elle les nuisances que les transports ainsi induits provoquent ? Et le système de gestion «just in time», où les stocks sont au maximum limités, permet certes aux entreprises de réduire leurs frais de stockage; mais ces entreprises ne se reposent-elles pas ensuite sur l'Etat en lui demandant de construire les infrastructures indispensables au transport rapide des marchandises entre leur lieu de production et celui de leur consommation ? Impossible pour l'instant de répondre à ces questions par manque de données.

Bruxelles évolue... lentement

Mais il est des décisions politiques qu'il faut parfois prendre sans connaître tout ce que nous voudrions savoir: «Gouverner, c'est prévoir». Et certaines décisions ou certains discours laissent espérer une sensibilité nouvelle de la part de la Communauté. Des décisions de principe ont été prises pour que le trafic lourd soit plus fortement taxé, pour mieux tenir compte des nuisances et des dégâts qu'il provoque, pas seulement aux routes, mais aussi à l'environnement. Le principe du transport combiné et le recours aux grands conteneurs semblent aussi avoir séduit la Communauté. Des terminaux sont soit en construction, soit à l'état de projet. Le tunnel sous la Manche est d'ailleurs ferroviaire, et non routier. Mais ne nous leurrions pas: la puissance des lobbies routiers nationaux est telle qu'il faudra encore un certain temps pour que nous passions du principe à l'application.

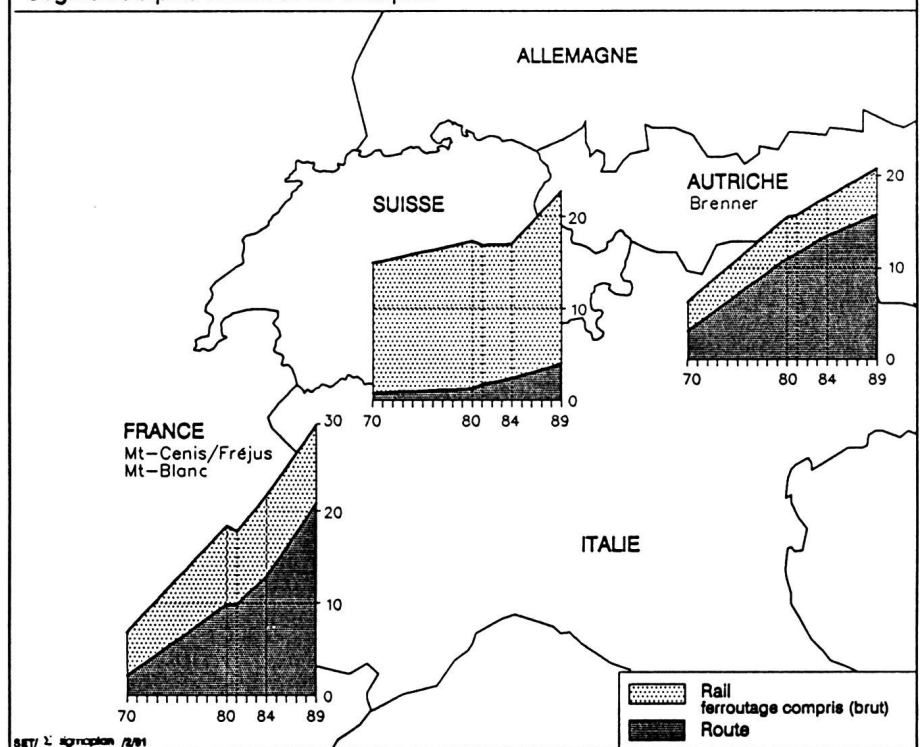
La décision du Conseil national était pourtant la seule réponse possible aux sollicitation et aux pressions de Bruxelles pour que la Suisse prenne part plus

activement aux échanges de marchandises intra-communautaires. Un refus nous aurait conduit sur la voie de l'isolation, ce que nous ne souhaitons pas. Et nous pouvons considérer que nos partenaires ont déjà fait de grands pas dans notre direction, même s'ils n'en ont pas fait autant que nous l'aurions souhaité, pour que le marché ne soit pas de dupes.

Cette décision prise ne nous autorise pas pour autant à croire notre mission accomplie, car il manque encore à l'Europe communautaire une politique globale et cohérente des transports. Et la Suisse peut, d'une manière ou d'une autre, contribuer à son élaboration. Quant aux

pressions actuelles, la marge de manœuvre est étroite, tout changement législatif risquant d'être rejeté en votation populaire. Or les NLFA ne seront opérationnelles que d'ici 2005 à 2010, et en attendant le trafic va continuer de croître. Si nous pouvons entrer en matière sur d'autres demandes de la Communauté, nous pouvons aussi considérer que nous remplissons notre mission: d'ici à 1994, grâce à des crédits de plus d'un milliard de francs qui se concrétisent par des aménagements ponctuels et la construction de septante-cinq locomotives, la capacité du rail pour le trafic combiné aura triplé. ■

Trafic marchandises à travers les Alpes 1970 - 1989 en mio. t/an
Segments alpins et modes de transport



Nous avons souvent vu ces temps dans la presse des graphiques nous montrant deux énormes traits contournant la Suisse par l'est et par l'ouest, et un minuscule trait la traversant: c'était l'illustration du trafic routier marchandise entre le nord et le sud de la Communauté. Pour illustrer la part de chaque pays au trafic de transit, nous préférons le graphique ci-dessus: si la part de la Suisse dans le transit routier est effectivement minime, notre pays se

rattrape avec une capacité ferroviaire importante, qui va considérablement augmenter d'ici à 1994 dans un premier temps, puis ensuite avec la réalisation des nouvelles transversales alpines. Qu'une partie du trafic routier contourne la Suisse à cause des normes restrictives en matière de trafic lourd, c'est certain. Mais on ne saurait nous reprocher d'avoir préféré développer le rail plutôt que la route pour le transport des marchandises.