

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1123

Artikel: Critiques libérales déplacées
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1011520>

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: 07.12.2025

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

Un tunnel peut en boucher un autre

En septembre dernier, le peuple souverain approuvait l'ambitieux projet d'une double ligne ferroviaire à travers les Alpes. Aujourd'hui déjà, les initiés parlent ouvertement de ne plus creuser qu'un seul tunnel de base — dans une premier temps tout au moins. Analyse d'un renoncement sans doute non planifié mais peut-être programmé.

(yj) Décidément, les grands projets ferroviaires ont du plomb dans le rail. Voyez Rail 2000: cinq ans et demi après son approbation en votation populaire, le début de sa réalisation se fait toujours attendre. Directeur aux CFF depuis 1986, Benedikt Weibel avoue que dans le circonstances actuelles il ne roulerait plus pour Rail 2000, qui va se faire au ralenti et en modèle réduit, pour un coût double; le devis originel, qui ascendait à 5,4 milliards, a été actualisé à 11, voire 15 milliards de francs, montant impérativement ramené au plafond de 8 milliards par le Conseil fédéral.

Un processus analogue de ralentissement-réduction-renchérissement menace le projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), approuvé comme Rail 2000 à une très

nette majorité, à la suite d'une demande de référendum. Certes, on a tiré la leçon de ces dernières années, en adoptant (mais en décembre 1991 seulement) une procédure simplifiée pour l'approbation des plans de grands projets de chemins de fer — liés à Rail 2000. Et surtout, on a d'emblée mis en place une centrale de contrôle et de coordination du projet de NLFA, placée sous la responsabilité de l'ancien conseiller d'Etat vaudois Marcel Blanc, UDC comme Adolf Ogi, et spécialiste de la politique des transports.

Il n'en reste pas moins que le concept de réseau, qui a rendu acceptable le projet de NLFA, pourrait bien être remis en cause avant longtemps. Très schématiquement, les CFF demeurent fidèles à leur priorité traditionnelle en

faveur du Gothard, auquel de plus s'intéresse vivement le triangle d'or zurichois; et tant pis pour les populations riveraines, uranaises notamment, qui sont lassées de voir passer les trains dans leurs vallées et défilés, sans même pouvoir prélever un péage proportionné aux services rendus à l'économie générale. De son côté, la Romandie s'attache prioritairement à la transversale Lötschberg-Simplon, dont le coût de construction n'atteint pas la moitié du Gothard: 4,25 milliards contre 9,7 milliards, sans compter les 850 millions pour «l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes».

Dans ces conditions, on peut imaginer la suite, pas trop évangélique, qui sera donnée au projet de NLFA: les premiers (prêts) seront bel et bien les premiers (servis). Dans cette compétition de fait, non conforme à la conception en réseau mais inévitable dans la situation financière ambiante, le premier tunnel de base nouvellement construit pourrait bien être le dernier, pour longtemps tout au moins.

Pas de fanfaronnades romandes !

Sur les plans technique, financier et organisationnel, les avantages relatifs du nouveau tunnel de base du Lötschberg sont évidents: plus facile à creuser, moins long à raccorder, moins coûteux donc à réaliser, et plus clairement piloté (par la Sté du chemin de fer BLS et non par la grande Cie des CFF). Ces atouts ont de quoi donner une belle avance dans le calendrier à la transversale ferroviaire occidentale mais, vu les rapports de forces existant dans ce pays, n'en garantissent pas la «faisabilité politique» exclusive, ni même prioritaire. Or, en Suisse romande, certains milieux, volontiers ignorants des réalités fédérales, préconisent que l'on s'en tienne au seul tunnel du Lötschberg. Rien n'est plus imprudent qu'un tel discours, tout empreint d'une fausse hardiesse. La fanfaronnade n'est pas de mise en telle affaire, qui ne tolère pas davantage les «caprices» successifs ou parallèles en matière de tracés (heureusement que les cantons de Berne et du Valais sont enfin sur les entrées et sorties du futur tunnel de base).

Au triple niveau de la Romandie, de la Suisse et de l'Europe, la mise en œuvre d'une politique des transports digne de ce nom passe par la réalisation du réseau des deux tunnels composant LA ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. ■

Critiques libérales déplacées

(jd) Le parti libéral suisse s'est déclaré choqué par le discours de Ruth Dreifuss, le 27 mars dernier à Berne, à l'occasion de la manifestation syndicale contre le chômage. «Ses propos évoquant la lutte des classes sont totalement déplacés et dépassés. Si l'économie suisse souffre aujourd'hui de quelque chose, c'est bien de sur-réglementation. L'attitude, samedi dernier, de Mme Dreifuss confirme malheureusement la lente mais certaine dégradation des mœurs politiques de notre pays».

Etrange, la sélectivité de l'écoute. Lutte des classes ? Ruth Dreifuss: «Nous sommes venus ici pour attester que nous sommes prêts à des sacrifices pour que la sécurité sociale reste un droit pour tous.» Et encore: «Nous manifestons aujourd'hui pour un nouveau contrat social, sans lequel la crise ne pourra être surmontée». Et toujours: «L'heure n'est pas aux diktats et aux démonstrations de force, mais à la

solidarité». Explicite ce qu'elle entend par contrat social, dans un entretien à la *Neue Zürcher Zeitung* (3 avril 1993): «Personne ne doit exiger ce que l'autre, de bonne foi, ne peut donner; personne ne doit refuser ce dont il peut, de bonne foi, se passer».

Lutte des classes ? N'est-ce pas précisément l'état d'esprit actuellement prédominant au sein des organisations patronales et de leur porte-parole politique, le parti libéral, eux qui, profitant de la conjoncture, cherchent à priver l'Etat des moyens indispensables à la concrétisation de la solidarité sociale et à vider de leur substance les conventions collectives de travail ?

Les libéraux qui flirtent ouvertement avec le populisme automobiliste et qui, à l'instar de l'UDC, cherchent visiblement l'affrontement, sont décidément bien mal placés pour juger de la qualité des mœurs politiques. ■