Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1254

Artikel: Les lignes courbes de la raison politique
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1025387

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: 09.12.2025

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

Les lignes courbes de la raison politique

La récente décision du Conseil fédéral apporte un peu de clarté à un feuilleton ferroviaire en passe de sombrer dans la plus totale confusion. Mais la solution globale proposée par le gouvernement doit encore obtenir le feu vert financier du peuple et certains de ses éléments restent dans le flou.

FINANCEMENT:

Il est directement lié au plan de financement qui s'étalera jusqu'en 2007. Quatre mesures:

- taxe de 10 ct sur l'essence
  Total:11 mia
- taxe sur les poids lourds
  Total: 9,3 mia
- emprunts
  Total: 6,8 mia
- prélèvements sur la taxe actuelle sur les carburants
  Total: 3,2 mia

(jd) Tout avait pourtant commencé en fanfare. En signant un accord de transit avec Bruxelles, la Suisse s'engageait à construire deux nouveaux tunnels ferroviaires sous les Alpes. En échange de quoi elle obtenait le maintien des limitations à la circulation des poids lourds en vigueur sur son territoire (28 tonnes, interdiction du trafic nocturne et dominical), indispensable frein au déferlement du trafic routier de transit à travers le pays. En septembre 1992, dans la foulée, le peuple acceptait les nouvelles transversales alpines (NLFA), avec l'assurance très officielle que le financement et la rentabilité de l'opération étaient garantis.

Une rentabilité mise en doute

Pourtant le bel optimisme d'Adolf Ogi, maître d'œuvre de l'accord de transit et des NLFA, ne fait pas longtemps illusion. Très rapidement la nécessité d'un double axe ferroviaire et sa rentabilité présumée sont mises en doute. Des doutes confirmés par une expertise commandée par le Conseil fédéral et par les projets européens à l'étude aussi bien à l'est (Brenner) qu'à l'ouest (Mont-Cenis) du massif alpin. Pour compliquer l'affaire le peuple suisse, dans l'intervalle, accepte l'Initiative des Alpes contre l'avis de ses autorités. Cette décision indispose fort nos voisins européens, toujours à l'affût de la moindre discrimination depuis que la Suisse, qui a refusé d'entrer dans l'Espace économique, cherche à tirer son épingle du jeu par des négociations bilatérales. D'expertises en contestations, de propositions en variantes, le dossier s'enlise: comment concilier les intérêts régionaux, condition nécessaire à l'obtention d'une majorité populaire, avec les engagements internationaux et les contraintes économiques et financières?

Le Conseil fédéral n'a pas découvert la quadrature du cercle, mais sa décision constitue un compromis acceptable et présente deux qualités majeures. En réunissant dans un projet unique les NLFA allégées, Rail 2000, le raccordement au réseau T.G.V. et les mesures d'assainissement qu'impose la lutte contre le bruit, le gouvernement dispose enfin d'une vue d'ensemble et établit les priorités en matière d'investissements ferroviaires pour les vingt prochaines années. En avertissant que le démarrage des travaux n'interviendra pas avant l'adoption des bases financières de l'opération, il annonce clairement la couleur: le projet constitue un tout équilibré qu'il faut accepter de payer et non un programme à la carte dont on peut transmettre les coûts aux générations futures. Malheureusement, la procédure n'est pas à la hauteur; ponctuelle, elle risque de mettre en péril l'ensemble.

Intérêts régionaux, intérêts européens

La réalisation de ce projet est donc tout sauf assurée. La taxe poids lourds, qui représente l'un des piliers du financement, est fortement contestée par les partis bourgeois et les transporteurs routiers. La nouvelle surtaxe sur l'essence est loin d'être acquise; à cet égard on attend avec intérêt le soutien des Valaisans, partisans inconditionnels du Lötchberg mais adversaires traditionnels des charges fiscales sur le trafic. L'Union européenne, malgré tous ses livres blancs ou verts, rechigne à une taxe dont le montant excéderait la seule couverture des frais d'infrastructures. Or le respect de l'initiative des Alpes exige une taxe d'incitation à même d'opérer un transfert de la route au rail et qui prenne donc en compte aussi les coûts environnementaux. Si la décision de réaliser simultanément le Gothard et le Lötschberg réjouit Berne et le Valais, l'amaigrissement des accès au premier suscite la colère de la Suisse orientale et centrale ainsi que du Tessin. Enfin le raccordement de la Suisse romande au réseau T.G.V. reste bien imprécis et dépend d'une décision française.

Respecter les engagements internationaux, veiller à l'équilibre des intérêts régionaux dans un cadre financier acceptable, coordonner sa politique avec une Europe encore trop préoccupée par les seuls intérêts des transporteurs routiers: la tâche du Conseil fédéral n'est décidément pas facile. Moins facile que celle des dirigeants d'entreprise, préoccupés par le seul critère de la rentabilité immédiate. ■

Médias

Si vous voyez à votre kiosque un journal se nommant *Fanatik*, vous saurez qu'il s'agit de l'édition imprimée en Allemagne d'un journal sportif turc.