

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1514

Inhaltsverzeichnis

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: 26.01.2026

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

Le tunnel du Gothard se resserre

LA TABLE RONDE ORGANISÉE PAR MORITZ LEUENBERGER N'A PAS ABOUTI À DES RÉSULTATS SUBSTANTIELS. ON POUVAIT D'AILLEURS S'Y attendre tant sont divergents les intérêts en présence.

Pour les transporteurs routiers, l'axe du Gothard reste le moyen le plus rapide de traverser les Alpes. Cet argument, conjugué au coût relativement peu élevé de la route, les conduit à privilégier le libre choix des moyens de transport. Et pour que cette liberté puisse concrètement s'exercer, ils exigent très logiquement l'adaptation des infrastructures à la demande; dans un premier temps, la levée du transit à sens unique pour les poids lourds, et à terme le percement d'un deuxième tunnel.

Les intérêts des riverains sont, par contre, moins homogènes. D'une part, ces derniers manifestent une impatience croissante à l'égard d'un transit en constante augmentation et génératrice de nuisances qui dépassent le seuil de tolérance. Mais d'autre part ils savent l'importance du trafic transalpin pour leur approvisionnement. D'où leur désir de privilégier le trafic intérieur au détriment du transport international. Un désir qui se heurte au principe de l'égalité de traitement et que Bruxelles ne peut que rejeter avec vigueur.

En adoptant des mesures restrictives sur l'axe du Gothard, le Département fédéral des transports n'a fait qu'assumer sa responsabilité en matière de sécurité. L'accident majeur survenu dans le tunnel il y a tout juste six mois, comme celui du Mont-Blanc, et

d'autres précédemment ont montré la menace représentée par ces infrastructures. En l'état, aucune amélioration technique des systèmes de ventilation n'est susceptible d'assurer la sécurité nécessaire en cas d'incendie.

Mais l'argument sécuritaire peut conduire tout droit au doublement du tunnel, comme le revendent les milieux routiers par une initiative populaire. Dès lors, c'est sur un autre plan que doit s'engager le débat et se dessiner les solutions. Pour ce faire, le Conseil fédéral dispose d'une base constitutionnelle solide résultant de l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994 : le passage de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par le rail; la capacité des routes de transit des régions alpines

ne peut être augmentée. Dès lors, il est temps d'admettre que la route ne constitue pas un bien extensible à l'infini. Tout au contraire, il s'agit d'un bien rare, à gérer conformément à cette caractéristique. Politiquement, cela signifie fixer un volume de transit maximal et des modalités de répartition de ce volume. Les partisans de l'initiative des Alpes proposent une mise aux enchères. Un préfet italien suggère un système de réservation à l'instar du trafic maritime. Quelle que soit la solution choisie, elle devra signaler aux usagers la rareté de la route transalpine, donc son prix. JD

Il est temps d'admettre que la route ne constitue pas un bien extensible à l'infini

Sommaire

Trois heures pour la Suisse : Dessine-moi un futur (p. 2)

Secret bancaire : L'impossible voie stoïcienne (p. 3)

Rélections : Les conseillers fédéraux, tous prédestinés ? (p. 4)

Cinéma et télévision : *Le Tube* ou la dépendance cathodique (p. 5)

Forum : Diagnostic de la criminalité en Suisse (p. 6)

Chronique : Un bouddha dans la maison (p. 8)