

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1032

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Domaine

Public

1032

DP

JAA
1002 Lausanne

21 mars 1991
Hebdomadaire romand
Vingt-huitième année

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 Uranais 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 uranais 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