Simplon : sortir du tunnel

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1985)**

Heft 787

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1017798

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

SIMPLON

Sortir du tunnel

On connaît aujourd'hui les chiffres du déficit du transport par rail des voitures à travers le Simplon: 5,6 millions à la charge des CFF. La somme n'est pas négligeable pour les CFF, mais elle est faible en regard des possibilités qu'offre l'utilisation des droits de benzine sur les carburants.

Actuellement un seul automobiliste utilise le tunnel ferroviaire pour douze qui franchissent le col. L'ouverture du col, en toute saison, coûte, avec l'entretien de la route et compte tenu des amortissements, 350 millions par an. Certes, l'accessibilité du col est justifiée aussi par des arguments patriotiques: permettre aux Suisse de l'autre versant (Simplon-Village et Gondo) de rejoindre même en hiver la «mère patrie». Mais la fréquence générale des passages est relativement faible: 2000 voitures par jour en moyenne. Chaque passage bénéficie donc d'une subvention d'une cinquantaine de francs.

Tous les commentateurs ont relevé l'illogisme de la décision fédérale: subventionnement de l'utilisation du Lötschberg et bouclage du Simplon. Au moment où le Gothard s'engorge de manière catastrophique pour l'environnement, le Simplon par une liaison rapide et bon marché Kandersteg-Iselle offrirait une variante originale d'une traversée des Alpes route-rail.

Quand on lit le compte rendu de la séance de la Commission romande de la ligne du Simplon qui a siégé à Fribourg le 26 août, on est frappé, malgré les effets de voix («convoquons les états-généraux du Simplon», J. J. Cevey dixit), par la résignation que reflète bien Paul-René Martin, constatant que «les décisions ne se prennent ni à Sion, ni à Fribourg, ni à Neuchâtel, ni à Lausanne, mais à Berne, Rome et Paris».

Le véritable problème du Simplon est de rester l'axe prioritaire Paris-Milan. Il faudrait pour cela, au titre du trafic voyageurs, acquérir de nouveaux moyens de transports. Michel Béguelin parle dans Le Cheminot *des performances du train italien, le «Pendelino». Il nous renvoie lui aussi à Rome, à Paris et à Berne.*

Or les CFF ne sont que faiblement motivés par le Simplon; quant aux Français et aux Italiens, ils ne voient pas pourquoi ils feraient des cadeaux aux Suisses. Les cantons romands ne se feront donc entendre que s'ils sont prêts à jouer eux-mêmes, c'est-à-dire à faciliter financièrement, par caution ou participation, les solutions les meilleures. Bref, s'ils retrouvent le sens de la politique étrangère. C'est ainsi qu'ils ont pu créer le Grand Saint-Bernard; depuis, Genève a montré sa maîtrise dans les négociations frontalières.

Nous avions suggéré dans cet esprit que l'imposition des frontaliers, qui va dégager des recettes nouvelles, au lieu d'être encaissée pour la part cantonale dans le budget général où elle sera noyée, soit affectée aux «relations extérieures». A défaut on ne pourra que se pendre aux basques d'autrui et faire des discours. Car il faut non seulement du nerf, mais encore le nerf de la guerre.

A. G.

---

bles à tous et je peux les disperser à ma guise sous les prétextes les plus futiles. Dans ce cas, aucun problème pour les âmes sensibles ou le législateur suisse: il ne s'agit pas d'une «expérience». De même, nul besoin d'autorisation si je désire castrer mon chien, sous le prétexte discutable que sa sexualité dérange; par contre, je devrais demander une autorisation, motivée, pour castrer une souris dans un but d'investigation.

Ces situations absurdes suggèrent qu'il serait souhaitable que la législation actuelle évolue, non pas vers une radicalisation simpliste et fragmentaire, mais bien plutôt vers une prise en considération plus globale des rapports entre l'homme et les autres vivants.

P.-F. Piguet

TRANSPORTS PUBLICS

Bravo les Zurichois!

Première helvétique: d'ici 1990 toutes les entreprises publiques de transports du canton de Zurich seront groupées dans une communauté tarifaire. L'usager n'aura besoin que d'un seul billet pour se rendre à destination; 34 entreprises de transports (CFF, PTT, chemins de fer privés, bateaux, téléphériques, lignes urbaines et régionales), 1700 kilomètres de réseau, 1750 arrêts et un seul billet, un tarif commun fixé au prorata de la distance pour les quelque 330 millions de passagers transportés en 1984. Un effectif qui devrait croître avec cette simplification offerte aux usagers des transports publics.

L'idée, annoncée en mars 1985 (DP 765), fait maintenant l'objet d'un projet de loi du Conseil d'Etat soumis à la consultation des communes et des entreprises concernées.

Ces dernières supportent actuellement un déficit annuel d'environ 200 millions de francs. Ce déficit devrait rester sensiblement identique avec la communauté tarifaire; mais la contribution du canton passerait de 30 à 70 millions, celle de la ville de Zurich diminuerait de 70 à 40 millions; les autres communes qui profitent du réseau sans rien débourser verraient leur part fixée à 30 millions.

Certes, les solutions nécessaires à une métropole telle que Zurich ne sont pas applicables telles quelles à d'autres villes. Pour ces dernières la situation est moins complexe, donc a priori plus facile à maîtriser. Pourtant, en Suisse romande notamment, prudence et temporisation sont toujours les maîtres mots en la matière. N'a-t-on pas entendu un responsable des transports publics genevois dans un récent débat public se retrancher derrière le manque d'argent? Dans l'un des cantons les plus riches de Suisse.