Nouvelles lignes ferroviaires à travers les alpes

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1053

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1021012

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

il ajouter une mesure socialement lourde et inutile ?

Individuellement

Certaines entreprises, notamment celles qui sont confrontées au marché extérieur, font valoir les difficultés de la concurrence. Dans le calcul de leurs coûts salariaux, elles incluent les charges sociales liées au salaire pour arriver à des pour-cent de croissance (10-11%) jugés insupportables.

Mais comme les institutions sociales (AVS, AI, caisses chômage) doivent faire face au marché, résolument, une restriction de leurs ressources par réduction des salaires réels aboutirait à transférer sur d'autres leur financement. Admettons qu'une entreprise ne puisse faire face; elle doit alors en ouvrant ses livres de compte en faire la preuve devant le partenaire syndical. C'est ce que prévoient plusieurs conventions collectives: position de principe qui n'est pas négociable.

Neo-libéralisme

Surgissent à nouveau des essais théoriques nombreux sur la nécessaire fluidité des salaires, afin de maintenir un taux de profit suffisant pour faire face aux investissements nouveaux. Imaginons l'application de ce modèle. Le sacrifice du salarié engendrerait grâce aux capacités accrues d'investissement une plus-value des actifs de l'entreprise, donc de sa valeur boursière. Illégitime que l'enrichissement des uns soit obtenu au détriment des autres.

Sous le débat de 1991 se présente à nouveau le choix: libéralisme patronal ou partenariat ? ■

[1] Institut 'Créa' de macroéconomie appliquée. *Analyses et prévisions 1991-1993.* Septembre 91. 1015 Lausanne-Dorigny.

NOUVELLES LIGNES FERROVIAIRES À TRAVERS LES ALPES

Dangereuse surenchère

Les NLFA ressemblent de moins en moins à un projet européen et de plus en plus à une addition d'enjeux régionaux. A vouloir contenter tout le monde, la majorité risque de ne pas s'y retrouver.

(*pi*) L'adoption du projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes se fait de manière fort paradoxale: chaque concession, souvent justifiée, faite par souci de protection contre les nuisances compromet un peu plus la rentabilité du projet; chaque adjonction décidée pour satisfaire les régions périphériques renchérit le coût final de l'opération et va susciter le scepticisme chez les inévitables «oubliés». Les efforts consentis pour rallier un groupe au projet donne des arguments décisifs à ses adversaires.

Les régions et leurs souhaits

Première concession au régionalisme: la décision du Conseil fédéral de percer deux tunnels de base au lieu d'un seul, l'un sous le Gothard et l'autre sous le Lötschberg. Proposition largement entérinée par le Conseil national et sur laquelle le Conseil des Etats a surenchéri. Et pour faire bon poids face à la Suisse romande, on y inclut également ce qui ne relevait pas de la prise en charge du trafic de transit européen: le raccordement par Genève au réseau TGV français, proposition restant toutefois au niveau des intentions puisqu'aucun crédit ne lui est alloué. Cette démarche appela tout naturellement une réaction de Suisse orientale, région déçue par l'abandon du Splügen. Berne, Uri et le Valais y sont également allés de leurs propositions. Les Grisons souhaitent pour leur part que la Confédération participe aux investissements des Chemins de fer rhétiques. Difficile pour l'instant de faire l'addition de tous les suppléments votés, mais on est très loin des 10,1 milliards budgetés à l'origine par le Conseil fédéral. La longueur possible du Lötschberg, par exemple, est passée, le temps d'une séance du Conseil des Etats, de 28 à plus de 44 km...

Outre que ces propositions sont financièrement irréalistes, elles seront, si elles sont maintenues, autant d'arguments pour les opposants au moment du vote populaire, un référendum ayant d'ores et déjà été annoncé par les Verts. Quant aux mesures d'accompagnement, destinées à s'assurer que l'augmentation du trafic-marchandise sur rails ne viendra pas s'ajouter à une augmentation encore plus forte du trafic-marchandise sur route, elles n'ont pas le poids nécessaire pour désarmer les écologistes. On s'achemine donc vers une opposition de plus en plus forte. Aux verts purs et durs viendront s'ajouter:

- les riverains du train qui, malgré toutes les mesures possibles, ne verront pas leur situation s'améliorer le long des lignes d'accès, d'autant plus que l'augmentation du trafic-marchandise compromet en bien des endroits la circulation des trains régionaux;
- les riverains de la route qui rechigneront à voter une dépense importante sans que la charge de trafic ne diminue sous leurs fenêtres;
- les défenseurs du développement de réseaux RER dans les agglomérations, compromis dans les régions de Bâle, Berne, Zurich, Lucerne et au Tessin si les prévisions concernant l'utilisation des nouveaux tunnels se réalisent;
- les habitants des régions qui ne profitent pas ou que très marginalement de ces dépenses colossales;
- les «anti-Européens».

Il faut bien reconnaître à chacun de ces groupes d'opposants quelques bons arguments. Mais ils n'ont de sens que par la faute du Conseil fédéral et des Chambres qui n'ont pas donné à ce débat la dimension qui aurait dû être la sienne. Il s'agit en effet de répondre à une demande européenne et la question devrait se limiter à savoir si nous voulons ou non répondre à cette attente et si nous en avons les moyens.

Attendre un accord sur le transit

Le problème, c'est que ces besoins ne sont pas clairement définis et que nous n'avons pour l'instant aucune assurance sur les intentions européennes en matière de trafic à longue distance. Il est par contre clair que la rentabilité promise de ces ouvrages ne sera jamais effective. Le Conseil fédéral a donc tenté de masquer ces faiblesses par des arguments régionaux et il a été sur ce point dépassé par le Parlement.

Pour que cette course ne se termine pas par un refus populaire, il est nécessaire de se limiter au nécessaire sans pour autant faire de fausses économies: ce qui est décidé devra se réaliser dans les meilleures conditions d'intégration possibles et en limitant sévèrement les nouvelles nuisances. Le Conseil fédéral peut utiliser, dans la procédure d'élimination des divergences, la menace du retrait du projet si le Parlement continue d'être déraisonnable. Quant à ce dernier, il serait bien inspiré de repousser le vote final jusqu'à l'adoption d'un accord sur le transit entre la Communauté, la Suisse et l'Autriche. ■