Traversée des Alpes : un tunnel peut en boucher un autre

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1123

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1011519

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

TRAVERSÉE DES ALPES

Un tunnel peut en boucher un autre

En septembre dernier, le peuple souverain approuvait l'ambitieux projet d'une double ligne ferroviaire à travers les Alpes. Aujourd'hui déjà, les initiés parlent ouvertement de ne plus creuser qu'un seul tunnel de base — dans une premier temps tout au moins. Analyse d'un renoncement sans doute non planifié mais peut-être programmé.

(*yj*) Décidément, les grands projets ferroviaires ont du plomb dans le rail. Voyez Rail 2000: cinq ans et demi après son approbation en votation populaire, le début de sa réalisation se fait toujours attendre. Directeur aux CFF depuis 1986, Benedikt Weibel avoue que dans le circonstances actuelles il ne roulerait plus pour Rail 2000, qui va se faire au ralenti et en modèle réduit, pour un coût double; le devis originel, qui ascendait à 5,4 milliards, a été actualisé à 11, voire 15 milliards de francs, montant impérativement ramené au plafond de 8 milliards par le Conseil fédéral.

Un processus analogue de ralentissement–réduction–renchérissement menace le projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), approuvé comme Rail 2000 à une très nette majorité, à la suite d'une demande de référendum. Certes, on a tiré la leçon de ces dernières années, en adoptant (mais en décembre 1991 seulement) une procédure simplifiée pour l'approbation des plans de grands projets de chemins de fer — liés à Rail 2000. Et surtout, on a d'emblée mis en place une centrale de contrôle et de coordination du projet de NLFA, placée sous la responsabilité de l'ancien conseiller d'Etat vaudois Marcel Blanc, UDC comme Adolf Ogi, et spécialiste de la politique des transports.

Il n'en reste pas moins que le concept de réseau, qui a rendu acceptable le projet de NLFA, pourrait bien être remis en cause avant longtemps. Très schématiquement, les CFF demeurent fidèles à leur priorité traditionnelle en faveur du Gothard, auquel de plus s'intéresse vivement le triangle d'or zurichois; et tant pis pour les populations riveraines, uranaises notamment, qui sont lasses de voir passer les trains dans leurs vallées et défilés, sans même pouvoir prélever un péage proportionné aux services rendus à l'économie générale. De son côté, la Romandie s'attache prioritairement à la transversale Lötschberg–Simplon, dont le coût de construction n'atteint pas la moitié du Gothard: 4,25 milliards contre 9,7 milliards, sans compter les 850 millions pour *«l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes»*.

Dans ces conditions, on peut imaginer la suite, pas trop évangélique, qui sera donnée au projet de NLFA: les premiers (prêts) seront bel et bien les premiers (servis). Dans cette compétition de fait, non conforme à la conception en réseau mais inévitable dans la situation financière ambiante, le premier tunnel de base nouvellement construit pourrait bien être le dernier, pour longtemps tout au moins.

Pas de fanfaronnades romandes !

Sur les plans technique, financier et organisationnel, les avantages relatifs du nouveau tunnel de base du Lötschberg sont évidents: plus facile à creuser, moins long à raccorder, moins coûteux donc à réaliser, et plus clairement piloté (par la Sté du chemin de fer BLS et non par la grande Cie des CFF).

Ces atouts ont de quoi donner une belle avance dans le calendrier à la transversale ferroviaire occidentale mais, vu les rapports de forces existant dans ce pays, n'en garantissent pas la «faisabilité politique» exclusive, ni même prioritaire. Or, en Suisse romande, certains milieux, volontiers ignorants des réalités fédérales, préconisent que l'on s'en tienne au seul tunnel du Lötschberg. Rien n'est plus imprudent qu'un tel discours, tout empreint d'une fausse hardiesse. La fanfaronnade n'est pas de mise en telle affaire, qui ne tolère pas davantage les «caprices» successifs ou parallèles en matière de tracés (heureusement que les cantons de Berne et du Valais sont enfin sur les entrées et sorties du futur tunnel de base).

Au triple niveau de la Romandie, de la Suisse et de l'Europe, la mise en œuvre d'une politique des transports digne de ce nom passe par la réalisation du réseau des deux tunnels composant LA ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. ■

Critiques libérales déplacées

(*jd*) Le parti libéral suisse s'est déclaré choqué par le discours de Ruth Dreifuss, le 27 mars dernier à Berne, à l'occasion de la manifestation syndicale contre le chômage. *«Ses propos évoquant la lutte des classes sont totalement déplacés et dépassés. Si l'économie suisse souffre aujourd'hui de quelque chose, c'est bien de sur-réglementation. L'attitude, samedi dernier, de Mme Dreifuss confirme malheureusement la lente mais certaine dégradation des mœurs politiques de notre pays»*.

Etrange, la sélectivité de l'écoute. Lutte des classes ? Ruth Dreifuss: *«Nous sommes venus ici pour attester que nous sommes prêts à des sacrifices pour que la sécurité sociale reste un droit pour tous.»* Et encore: *«Nous manifestons aujourd'hui pour un nouveau contrat social, sans lequel la crise ne pourra être surmontée»*. Et toujours: *«L'heure n'est pas aux diktats et aux démonstrations de force, mais à la solidarité»*. Explicitant ce qu'elle entend par contrat social, dans un entretien à la *Neue Zürcher Zeitung* (3 avril 1993): *«Personne ne doit exiger ce que l'autre, de bonne foi, ne peut donner; personne ne doit refuser ce dont il peut, de bonne foi, se passer»*.

Lutte des classes ? N'est-ce pas précisément l'état d'esprit actuellement prédominant au sein des organisations patronales et de leur porte-parole politique, le parti libéral, eux qui, profitant de la conjoncture, cherchent à priver l'Etat des moyens indispensables à la concrétisation de la solidarité sociale et à vider de leur substance les conventions collectives de travail ?

Les libéraux qui flirtent ouvertement avec le populisme automobiliste et qui, à l'instar de l'UDC, cherchent visiblement l'affrontement, sont décidément bien mal placés pour juger de la qualité des mœurs politiques. ■