Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1178

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

DP

JAA
1002 Lausanne

18 août 1994 – nº 1178
Hebdomadaire romand
Trente-et-unième année

M. Stich ne voit pas plus loin que le bout de son boulier

Voilà neuf mois qu'Otto Stich s'oppose publiquement à son collègue Ogi sur les conséquences pour le budget fédéral du percement de deux tunnels alpins. En novembre de l'année dernière, ce sont les hauts fonctionnaires de son département qui plaidaient en faveur d'un report de la construction du tunnel du Lötschberg. Et depuis, à intervalle régulier, la même proposition revient, pour finalement se transformer en feuilleton estival.

Notre ministre des finances a raison de se faire du souci, car personne ne peut prédire avec certitude la rentabilité des deux nouvelles lignes ferroviaires que la Suisse s'apprête à construire. C'est une entreprise de longue haleine dont les premiers éléments n'entreront en service que dans une bonne dizaine d'années. Durant cette période, les transports continueront-ils de croître selon le scénario prévu à l'époque ? Les impulsions des gouvernements seront-elles suffisantes pour encourager le rail par rapport à la route ? L'Union européenne parviendra-t-elle à intervenir efficacement dans le secteur des transports, où elle s'est souvent heurtée jusqu'à présent aux oppositions nationales, elles-mêmes nourries par le secteur atomisé mais aux moyens d'action spectaculaires des transporteurs routiers ? La rentabilité de nos tunnels dépendra en grande partie des réponses à ces questions. Et il est bien sûr rageant d'en être réduit à payer des infrastructures coûteuses sans être en mesure de s'assurer de leur bonne utilisation. Mais c'est volontairement et en pleine connaissance de cause que la Suisse s'est mise dans cette situation: en décidant unilatéralement de percer des tunnels, en les inscrivant dans des accords internationaux pour refuser ensuite un rapprochement avec l'Union européenne. La France et l'Autriche ont joué plus fin: l'Union européenne participera à leurs investissements et, de l'intérieur, ces deux pays pourront influencer la politique des transports du club dont ils font partie.

Ces questions, ces interrogations, au demeurant connues au moment du vote, ne sauraient à elles seules justifier un retard dans la construction de la nouvelle ligne du Lötschberg. En premier lieu par simple honnêteté: si elles ont été présentées à l'époque comme complémentaires et toutes deux indispensables, sous forme d'un «paquet» confédéral, il serait pour le moins léger de prétendre aujourd'hui que les arguments d'hier étaient erronés. Et s'ils l'étaient, c'est l'ensemble de la question qui doit être revue; car Otto Stich est ministre des finances avant d'être ingénieur en transports. Il faut aussi se demander s'il est opportun de créer un nouveau différend avec l'Union européenne, avec laquelle nous sommes liés par l'Accord sur le transit. Les deux transversales alpines sont précisément décrites dans ce texte, avec la durée des travaux et la date prévue de leur entrée en service.

Cela dit, c'est l'ensemble de notre politique de transit qui est à redéfinir, tant au plan interne qu'avec l'Union européenne. Et dans ce contexte le calendrier des travaux de percement des tunnels alpins peut évidemment être rediscuté. La Suisse est en effet doublement isolée dans sa politique des transports par rapport à ses voisins: par la limite des 28 tonnes et par l'interdiction de transit qui entrera en vigueur dans une dizaine d'années. Et ces deux mesures ne sont pas les plus efficaces qui puissent être imaginées pour nous protéger des nuisances du trafic sur le plan interne: la question du trafic de transit réglée par ailleurs, il est probable que la limite de 28 tonnes est contre productive; l'interdiction de transit est sans effet sur le trafic interne, bien plus important que le trafic de transit dans la zone alpine.

Des solutions nouvelles doivent être trouvées, qui nécessitent que soient abandonnées les positions de principe trop souvent défendues par les camionneurs et les défenseurs de l'environnement. La discussion doit être générale et ouverte. Mais ce domaine n'entre pas dans les attributions du département d'Otto Stich. Et Adolf Ogi n'a plus la crédibilité nécessaire à ce genre de mission. Voilà bien la première question à régler.

PI