

Votations : la politique de l'environnement sur la sellette

Autor(en): **Crivelli, Pablo / Brodbeck, Gabriela**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **30 (2003)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911893>

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.

La politique de l'environnement sur la sellette

Le 8 février, le peuple suisse décidera s'il convient ou non de doubler le tunnel autoroutier du Gothard. La gauche et les écologistes s'opposent au projet.

PABLO CRIVELLI

L'idée de construire une nouvelle piste entre Amsteg (Uri) et Airolo (Tessin), c'est-à-dire de doubler le tunnel autoroutier du Gothard, est exprimée dans le contre-projet direct élaboré par le Parlement en réponse à l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes», sur laquelle le peuple devra se prononcer le 8 février prochain. Déposée en 2000 par les milieux des automobilistes, mais retirée entre-temps, l'initiative «Avanti» réclamait trois choses: l'amélioration de quelques tronçons de l'autoroute A1 moyennant la construction d'une troisième piste, l'achèvement du réseau routier dans les agglomérations urbaines, où les problèmes de trafic sont aigus, et l'élimination du goulet d'étranglement du Gothard. A cet égard – et contre l'avis du Conseil fédéral –, le Parlement a retenu la proposition de l'initiative prévoyant le doublement du Gothard, mais il a refusé de mentionner les tronçons d'autoroute à améliorer – à l'exception de celui d'Amsteg à Airolo –, alors que le lobby routier citait expressément ceux de Berne-Zurich et Lausanne-Genève. Si le contre-projet obtient la double majorité du peuple et des cantons, le Conseil fédéral aura une année pour présenter un programme qui aille dans la direction indiquée. Le financement des projets sera garanti par un fonds spécial, alimenté par à peu près la moitié des taxes prélevées sur les carburants. Les recettes de ces dernières s'élèvent actuellement à près de 3,5 milliards de francs par an.

Politique en danger?


Un des aspects les plus controversés du contre-projet est le doublement du tunnel

routier du Gothard. Pour l'effectuer, il faudrait en effet atténuer la portée de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, accepté en 1994 par le peuple, lequel interdit d'augmenter la capacité des routes de transit des régions alpines. Le même article astreint en outre la Confédération à transférer le transport des marchandises de la route au rail.

Pour réaliser cet objectif, le peuple a voté la construction de deux transversales ferroviaires à travers les Alpes (projet «Alptransit», actuellement en voie de réalisation), l'une par le Gothard, l'autre au Lötschberg. Pour les milieux écologistes, la construction d'un second tunnel routier du Gothard risque de compromettre toute la politique suisse des transports, laquelle vise précisément à transférer les camions de la route au rail. Si les transporteurs étrangers, se disent les adversaires du doublement, disposent d'un second tunnel, pourquoi choisiraient-ils de charger leurs camions sur un train? A part les problèmes de bruit et de pollution, il y a encore la question des coûts: le doublement du Gothard entraînerait des dépenses disproportionnées. La Confédération ferait mieux d'investir les milliards de francs prévus pour les routes dans la formation, les chemins de fer et l'agriculture.

Pour la sécurité

Le raisonnement des auteurs du contre-projet est diamétralement opposé. A leurs yeux, la réalisation du second tunnel est justifiée pour des raisons de sécurité, de commodité, de protection de l'environnement et, surtout, de liaison entre les régions linguistiques du pays. Quatre pistes au lieu de deux permettraient de surcroît d'éviter les tragédies comme celle d'il y a deux ans, où la collision de camions à l'intérieur du tunnel avait causé la mort de onze personnes asphyxiées par les fumées de l'incendie. Le tunnel resta fermé pendant des mois, ce qui eut des répercussions négatives pour l'économie et provoqua des désagréments énormes pour le trafic. De l'avis des auteurs du contre-projet, la construction d'une nouvelle piste au Gothard ne devrait pas aug-

menter le volume du trafic, mais le rendrait plus fluide. En outre, investir dans les routes et les infrastructures revient à favoriser la croissance économique. 

Traduit de l'italien.

Criminels incurables?

A part le contre-projet à l'initiative «Avanti», les citoyens suisses sont appelés à se prononcer sur l'initiative populaire «Interne-ment à vie pour les délinquants sexuels ou violents jugés très dangereux et non amendables». Le Conseil fédéral et le Parlement ont repoussé ce projet, estimant que la révision actuelle du code pénal introduira de nouvelles dispositions pour protéger la société des criminels particulièrement violents. *PC*

Réduction des primes

L'initiative populaire fédérale «Pour la baisse des primes d'assurance-maladie dans l'assurance de base» a été lancée par l'Union démocratique du centre (UDC) et vise à modifier l'article 117 de la Constitution fédérale, qui établira désormais les principes d'un système de santé stable, efficace et économique.

L'initiative pour la réduction des primes a pour objectif de créer une assurance de base solide et performante, assortie de primes basses, et d'un système sanitaire transparent, aux structures simples et à la bureaucratie légère. Les citoyens doivent pouvoir s'identifier à cette nouvelle «œuvre de santé».

Sont demandées en outre la mise en œuvre systématique des incitations déjà existantes dans l'assurance-maladie et la création de nouvelles incitations pour favoriser l'esprit d'économie. *BDK*

Votations fédérales

8 février 2004

Prochaines votations 2004

16 mai / 26 septembre / 28 novembre