

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 7

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Initiative des Alpes: un pas en arrière ou en avant?

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

97

Faisons taire le chœur des pleureuses de chez nous (ce ne sont pas les Suisses alémaniques qui ont mis en minorité les Romands, mais les abstentionnistes de Suisse romande!) et demandons-nous plutôt quel avenir nous vaudra l'acceptation de l'initiative des Alpes. En effet, c'est la capacité de réagir à l'adversité ou à l'inconnu qui distingue l'entrepreneur de l'assisté. Nous ne pouvons à la fois tirer parti de notre appartenance à la Confédération, très largement bénéfique, et refuser le résultat d'une consultation où nous avons boudé les urnes par manque d'intérêt ou de compréhension pour la question posée.

Pour une fois qu'on passe d'une déclaration d'intention que personne n'a vraiment combattue – transférer le trafic des marchandises de la route au rail – à une décision, il serait malvenu de perdre son temps à imaginer ce qui aurait pu empêcher ce verdict – qui n'est pas anti-européen, quoi qu'on en dise de ce côté de la Sarine; il convient plutôt de se souvenir que nous avons dix ans devant nous pour réaliser les postulats de l'initiative.

L'énergie des vaincus pourrait être utilement mise à profit pour enrayer des dérapages comme le gel immédiat des études autoroutières et analyser, par exemple, le cas de la N9 Sierre-Brigue pour démontrer que sa réalisation ne constitue en aucune façon une extension de la capacité de transit¹.

Les affirmations assénées à l'emporte-pièce par les adversaires de l'initiative (le conseiller fédéral Ogi en tête) au cours de la campagne, se retournent contre eux. Leur témérité ne doit pas trouver aujourd'hui un écho dans une rageuse politique du pire. La Terre ne s'est pas arrêtée de tourner au soir du 20 février dernier.

Un coup d'œil autour de la Suisse peut suggérer que l'acceptation de l'initiative n'est pas forcément un pas en arrière; elle donne l'occasion d'un pas en avant. Certes, ce peut être un grand tort que d'avoir raison avant tout le monde, mais peut-on nier les perspectives néfastes liées à la libéralisation totale du trafic routier réclamée tant en Suisse qu'en Europe?

- * L'épuisement des énergies non renouvelables, dont dépend exclusivement le trafic routier, n'est pas un fantasme d'écologiste, mais une réalité inéluctable.
- * Actuellement déjà, certains de nos voisins connaissent des engorgements de leur réseau routier qui ne contribuent ni à la qualité de vie, ni à l'utilisation rationnelle des ressources humaines et matérielles.
- * L'émergence d'une sensibilité écologique est un phénomène planétaire, qu'on le veuille ou non. Certes, il se manifeste avec plus ou moins de vigueur et de crédibilité selon les latitudes et le niveau de démocratie, mais il est puéril de le nier au nom de considérations purement économiques.
- * Le renchérissement des transports – tant ferroviaires que routiers – semble être le seul moyen de mettre un frein à des aberrations consistant à déplacer à travers l'Europe, donc par-dessus les Alpes, des marchandises en fonction du coût local de leur traitement. Transporter aujourd'hui des pommes de terre sur des centaines de kilomètres, pour les faire laver avant de les rapatrier, revient à gaspiller des ressources précieuses, tout en imposant à des collectivités non concernées des coûts supplémentaires d'infrastructure.

Il ne fait aucun doute que la Suisse va devoir essayer les plâtres dans le cadre d'une inéluctable redéfinition des transports en Europe. Toutefois, sa position clé sur les grandes voies de transit lui confère des atouts non négligeables lors des futures négociations. Les nouvelles lignes ferroviaires alpines sont désormais plus qu'un exercice alibi: une nécessité vitale.

¹ Pour ne pas parler du blocage des infrastructures ferroviaires qui lui sont liées...