

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT; BRG 90.040)

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Holenstein, Katrin
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT; BRG 90.040), 1987 – 1993*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 07.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
WWF	World Wide Fund for Nature
TGV	Hochgeschwindigkeitszug

NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
WWF	World Wide Fund for Nature
TGV	Train à grande vitesse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Auf Ende Jahr erarbeiteten Experten unter der Leitung des EVED **Entscheidungsgrundlagen zu einem Bau- und Linienführungsentscheid für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) durch die Schweiz**. Untersucht wurden die vier Varianten Lötschberg-Simplon, Gotthard, Ypsilon und Splügen, letztere mit zwei Untervarianten. Dabei erfolgten die Abklärungen für alle geprüften Linienführungen gleichwertig, so dass eine Entscheidung aufgrund gleichwertiger Unterlagen getroffen werden kann. Die Projektleitung befasste sich auch mit der Orientierung der direkt interessierten Kantone und der zuständigen Stellen in den Nachbarländern (siehe auch Ip. 86.112). An einer Pressekonferenz im Dezember präsentierte der scheidende EVED-Vorsteher Schlumpf den Zwischenbericht und orientierte über das weitere Vorgehen. Nach dem Grundlagenpapier über die NEAT sollen Berichte über die Zweckmässigkeit und die Umweltverträglichkeit der einzelnen Varianten verfasst und darauf das Vernehmlassungsverfahren eröffnet werden. Den Variantenentscheid will der Bundesrat erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse treffen, wobei er ankündigte, die Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte im Laufe des Jahres 1988 zu verabschieden.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Vernehmlassung führte zu einer Häufung von kontroversen Stellungnahmen und Analysen in den Medien. Wie erwartet setzten sich die Kantonsregierungen für die geographisch am nächsten bei ihnen durchführende Variante ein: Die Westschweiz und Bern favorisierten die Lötschberg-Simplon-Lösung, die Kantone der Innerschweiz (Uri allerdings nur mit Vorbehalten) und der Nordwestschweiz sowie Zürich, Schaffhausen und Tessin votierten für einen Gotthardbasistunnel, und die Ostschweiz verlangte die Einlösung des historischen «Ostalpenbahn-Versprechens». Schon vor der Vernehmlassung war die Bevorzugung der Gotthard-Variante durch die SBB beziehungsweise des Lötschbergtunnels durch die BLS bekannt. Von den politischen Parteien wurden im Berichtsjahr erst wenige Stellungnahmen abgegeben, und die FDP verlangte gar eine Fristverlängerung, um den Delegiertenrat über die Antwort entscheiden zu lassen. Demgegenüber sprach sich der TCS für einen raschen Bau der NEAT aus, ohne aber zur Linienwahl Position zu beziehen.

Die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände zeigten sich gegenüber der Notwendigkeit einer neuen Transitlinie skeptisch. Im Sinne eines Kompromisses stellte sich der VCS nach einigem Zögern hinter eine sogenannte Netz-Variante, die zuerst von der LITRA in die Diskussion gebracht worden war. Diese sieht vor, sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg einen Basistunnel zu bohren, dafür aber auf die aufwendigen und nur mit schweren Eingriffen in die Landschaft zu verwirklichenden neuen Zufahrtslinien zu verzichten. Eine derartige Lösung wurde ebenfalls von der SP gewünscht, welche – wie auch der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) und der VCS – ihre Zustimmung zur NEAT von flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Strassenschwerverkehrs abhängig machte. Die Grüne Partei der Schweiz sprach sich grundsätzlich gegen den Bau einer NEAT aus, da neue Verkehrswege nicht eine Umlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, sondern bloss zusätzlichen Verkehr bringen würden.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.04.1989
SERGE TERRIBILINI

Lors de la **procédure de consultation**, entamée à la fin de 1988, les cantons romands ainsi que celui de Berne constituèrent un front commun en faveur de la variante Lötschberg-Simplon. Treize cantons, de Suisse centrale essentiellement, prirent position en faveur de la variante du Gothard. La variante du Splügen fut rapidement abandonnée, au grand dam des cantons de Suisse orientale (AI, AR, GL, GR, SG et TG). Les CFF, quant à eux, se prononcèrent publiquement en faveur de la variante Gothard, ce qui provoqua une vive controverse, les défenseurs du Lötschberg-Simplon accusant la régie d'outrepasser ses fonctions.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.05.1989
SERGE TERRIBILINI

Le choix du Conseil fédéral, rendu public le 10 mai, est **une solution de compromis** entre la dimension européenne du projet et la satisfaction de revendications régionales. Elle comprend **deux tunnels de base; le Gothard (49 km), choisi à titre principal, et le Lötschberg-Simplon (28 km)** à titre complémentaire. Finalement, au sujet du Gothard, le Conseil fédéral abandonna la variante du Gothard-est pour laquelle les cantons de Suisse orientale avaient mené une importante campagne de dernière minute afin d'être tout de même impliqués géographiquement par la NLFA. Selon lui, si cette version avait quelques avantages dans la recherche d'un consensus, elle présentait toutefois trop d'inconvénients, notamment un délai de construction trop long. Cependant, le gouvernement a annoncé son intention d'entreprendre une série de travaux qui amélioreront la liaison de cette région à la ligne du Gothard. Le prix des travaux pour les deux tunnels, ainsi que les différents accès et raccordements devraient s'élever à quelques CHF 7.6 milliards (non compris les aménagements pour la Suisse orientale et romande). Le Conseil fédéral a décidé qu'il tirerait une partie de l'argent nécessaire aux investissements des droits de douane sur les carburants. La part ainsi couverte pourrait se situer entre 30 et 40 pour cent.

Selon toute vraisemblance, la NLFA ne pourra pas entrer en fonction avant l'an 2010. Or, la pression de la CE afin que la Suisse accepte le transit des camions de 40 tonnes s'accroissant, le Conseil fédéral a estimé urgent de lui offrir des couloirs de ferroutage. C'est pourquoi il a décidé de débloquer un montant de CHF 1.465 milliards afin qu'en 1994, en tant que solution intermédiaire, le Gothard et le Lötschberg soient aménagés de manière à augmenter leurs capacités; au Gothard, le nombre de camions pouvant être chargés sur des trains devrait passer de 114'000 à 363'000 annuellement et au Lötschberg de zéro à 115'000, ce dernier pouvant recevoir les camions les plus hauts.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Exposant dans les détails sa décision de 1989, **le message sur la NLFA a été présenté par le Conseil fédéral**. Le gouvernement motive son choix par la nécessité pour la Suisse de faire face au développement des transports européens en s'y intégrant judicieusement et en offrant une solution de rechange crédible à son refus d'ouvrir un corridor routier pour les camions de 40 tonnes. Alptransit pourrait donc permettre de transférer une partie du trafic de marchandises et de voyageurs, dont l'augmentation future est prévisible sur l'axe nord-sud, de la route au rail. Cela protégerait la zone alpine et, plus généralement, participerait d'une politique des transports respectueuse de l'environnement. Le Conseil fédéral prévoit ainsi l'établissement de deux voies comprenant la construction des tunnels de base du Gothard, entre Amsteg et Bodio, long de 49.2 km et de son complément, au Lötschberg, d'une longueur de 28.4 km entre Frutigen et Gampel/Rarogne (voir carte). Pour intégrer les diverses parties du pays à ces deux lignes, des raccordements spécifiques devraient être établis avec la Suisse orientale et la Suisse romande.

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Contrairement au chiffre de CHF 7.6 milliards annoncé l'an passé, **le prix total pour la réalisation de ces deux tronçons ainsi que leurs votes d'accès et de raccordements se monte, dans le message, à CHF 10.1 milliards**. La Confédération devrait réunir ces fonds et les mettre à disposition des chemins de fer sous forme de prêts remboursables. Elle s'en procurerait l'essentiel sur le marché des capitaux mais aurait également recours au produit des droits d'entrée sur les carburants à raison de 25 pour cent.⁵

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 27.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les réactions à ce message furent de divers ordres. Si l'UDC, le PDC et le PRD se sont montrés satisfaits, les écologistes ont rejeté catégoriquement toute construction de NLFA, estimant que cela n'est ni nécessaire, ni supportable pour l'environnement et que toute nouvelle offre de transport ne ferait qu'accroître le trafic. Les socialistes ont exigé un prélèvement plus élevé sur le produit des droits d'entrée sur les carburants qui soit octroyé, de surcroît, à fonds perdus. Au contraire, l'ACS (Automobile Club de Suisse) et la FRS (Fédération routière suisse) ont demandé de revoir à la baisse cette forme de contribution.⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La **commission du Conseil national** a entamé ses délibérations durant l'été. A son avis, le montant total pour Alptransit se situera probablement aux alentours de 18 milliards de francs plutôt que de 10.1. Elle a, d'autre part, **pris connaissance des demandes de divers cantons concernant la NLFA**. Celui d'Uri exige le prolongement du tunnel du Gothard sur 8 km, d'Amsteg à Erstfeld, ainsi que des mesures d'accompagnement pour réduire l'impact d'Alptransit sur l'environnement. Le Tessin, pour sa part, désirerait, entre autres, le contournement de Bellinzone à l'aide d'un tunnel. Le Valais, quant à lui, refuse que le tunnel du Lötschberg débouche à Garmpel et demande sa prolongation jusqu'à Brigue ainsi que la construction d'un embranchement vers Loèche pour desservir le Valais central.⁷

POSTULAT
DATUM: 29.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons de Suisse orientale ont été particulièrement soucieux de raccorder leur région à la NLFA. Le Conseil national a, à ce sujet, transmis le postulat Ruckstuhl (pdc, SG; Po. 90.335). D'autre part, proposition fut faite, à cette fin, de percer un tunnel entre Arth-Goldau et Pfäffikon (SZ). Dans le même but, mais concernant plus spécifiquement les Grisons, le conseiller aux Etats L.M. Cavelti (pdc, GR) a lancé l'idée d'une variante 'mini Y' Coire-Trun-Gothard, en tunnel par Trun et Sedrun.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit, demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Les **revendications régionales** concernant des modifications du projet de NLFA (nouveaux tunnels ou raccordement) se sont poursuivies. Outre celle du canton des Grisons, ce fut celle du Valais qui occupa le devant de la scène. En début d'année, le Conseil fédéral a nettement rejeté la demande de ce canton de rallonger le **tunnel du Lötschberg et d'en faire un Y** dont l'une des branches déboucherait dans le Valais central (liaison avec la Suisse romande) et l'autre vers le Simplon (liaison vers l'Italie). Le gouvernement a déclaré que cela engendrerait des coûts supplémentaires trop importants, prolongerait de beaucoup les travaux (ce qui ne permettrait pas de fournir rapidement un service de ferroutage par cette voie) et qu'il ne pouvait plus revenir sur la planification, le message sur la NLFA ayant déjà été présenté aux Chambres. Toutefois, le Conseil d'Etat valaisan a ensuite fait une proposition de compromis: garder le principe du Y, mais avec des tunnels plus courts. Le Valais a trouvé, à cette occasion, l'appui des cantons romands et de Berne.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA**. Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (Y). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles des socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire

passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.1991
SERGE TERRIBILINI

Au **Conseil des Etats**, si personne ne s'est opposé à l'entrée en matière, beaucoup se sont cependant inquiétés des coûts du projet; le montant prévu à l'origine a été estimé largement insuffisant, la barre des CHF 20 milliards devant certainement être allègrement dépassée. Certains ont même parlé de CHF 40 milliards, auquel il faut rajouter quelques milliards de plus pour les travaux supplémentaires visant à satisfaire les aspirations des divers cantons. Pourtant, si A. Ogi a demandé de ne pas surcharger le projet d'adjonctions supplémentaires, la petite chambre a accepté, en plus du projet de base, toutes les propositions régionalistes adoptées par sa commission. Ainsi en alla-t-il du double embranchement en Valais du Lötschberg à Rarogne et à Mundbach à côté de Brigue (ce qui ajoute plus de 10 km de tunnel), du raccordement des Grisons au Gothard permettant d'éventuelles extensions en direction de la Surselva et dans la région de Luino et du lac de Côme pour le Tessin. En outre, la Suisse romande a obtenu que les liaisons TGV avec la France puissent se faire aussi par Boncourt, les Verrières et Vallorbe en plus de Bâle et Genève comme le prévoyait le projet du gouvernement. Par ailleurs, une proposition de la majorité de la commission et défendue par Danioth (pdc, UR), obligeant le trafic de marchandises à passer en principe de la route au rail afin de soulager l'environnement et les régions traversées, a été acceptée.¹²

ANDERES
DATUM: 25.09.1991
SERGE TERRIBILINI

La grande chambre a, au vote nominal par 93 voix à 87, **rejeté la disposition introduite par le Conseil des Etats prévoyant que le transit de marchandises à travers les Alpes se fasse en principe par le rail**. La majorité bourgeoise a argué que cette mesure allait à l'encontre du libre choix du moyen de transport. En revanche, la Chambre, sur proposition de sa commission, a accepté la solution du Y valaisan, mais a rejeté, pour des raisons financières, les liaisons en faveur des Grisons et du Tessin (excepté pour Luino) (voir aussi MCF 91.042), ainsi que la possibilité pour le Jura de se raccorder au réseau TGV. Elle s'est encore nettement opposée à une proposition Günter (adi, BE) qui voulait supprimer la ligne du Lötschberg.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Dans la suite de la **procédure d'élimination des divergences**, le Conseil des Etats a abandonné son exigence de transférer de façon contraignante le trafic de transit de la route au rail, et a adopté une proposition de compromis demandant que l'on tende, par des mesures appropriées, à favoriser en principe ce transfert. Par contre, il a maintenu l'option de prolonger le Gothard vers la Surselva (GR), ainsi que le raccordement au TGV par le Jura. Enfin, le Conseil national, emmené par les groupes bourgeois, a accepté la proposition de compromis de la petite chambre, alors que la gauche et les écologistes l'ont estimée trop peu contraignante. Il a aussi adopté la formule du Conseil des Etats sur l'intégration du Jura dans le réseau à haute vitesse. Cependant, il a maintenu son refus de voir le tunnel de base du Gothard prolongé vers la Surselva. Pour cette dernière divergence, la petite chambre s'est ralliée au Conseil national, mais a adopté un postulat reprenant cette exigence. En votation finale, le projet a été largement accepté par le parlement.¹⁴

POSTULAT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

En outre, le Conseil national a transmis un **postulat** (Po. 91.3112) du groupe radical-démocratique **qui demande au gouvernement de faire comprendre à la CE que les travaux pour la construction de la NLFA ne commenceront que lorsque le traité sur le trafic de transit sera mis sur pied**.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil fédéral a présenté son **message complémentaire sur la NLFA** concernant **l'intégration de la Suisse orientale à ce projet** (BRG 91.042), ce qui était prévu dans le message de 1990 sur Alptransit. Le gouvernement proposa ainsi de créer une nouvelle ligne entièrement en tunnel (tunnels de **I'Hirzel**, permettant le lien de la Suisse orientale sans détour par Zurich, et du **Zimmerberg**, assurant la liaison du nouveau tronçon Zurich-Thalwil (Rail 2000) au tunnel de l'Hirzel) et d'améliorer la ligne qui relie Saint-Gall au tunnel de l'Hirzel via Rapperswil par un doublement des voies sur certains tronçons. Ces travaux permettraient ainsi de faire accéder la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard plus rapidement et plus facilement, tout en offrant une capacité de transport supplémentaire. Le montant de ces travaux est estimé à 850 millions de francs, financés selon le même mode que les transversales alpines. Il est par

ailleurs prévu d'agrandir la gare de Coire, afin d'améliorer le lien entre les Grisons, la Suisse centrale et le Saint-Gothard. Si le parlement a adopté le projet du Conseil fédéral, le Conseil national dut néanmoins faire face à une proposition de non-entrée en matière de la part de la minorité de la commission (Friderici (pl, VD) et Biel (adi, ZH), soutenus par les verts, les automobilistes et une partie de l'AdI). Cette dernière s'opposait avant tout à l'aménagement de la gare de Coire qu'elle considérait n'avoir rien à faire avec le projet de NLFA.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le PES, soutenu par Greenpeace, le WWF ainsi que des comités uranais et schwytzois, a lancé un **référendum contre les NLFA**. Selon eux, ce projet n'offrirait pas de garanties suffisantes pour la protection de l'environnement, sa construction serait insoutenable pour les Alpes et son prix et sa consommation énergétique seraient trop élevés. Surtout, il ne résoudrait aucun problème, car il ne contribuerait en rien à freiner la croissance de la mobilité que l'on peut observer en Suisse et en Europe. Les Verts se sont ainsi attirés de nombreuses critiques et d'aucuns ont estimé leur position contradictoire, compte tenu du fait qu'ils ont toujours défendu le transfert du trafic de la route au rail.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **référendum** lancé par les écologistes, les automobilistes et un comité uranais en 1991 **a abouti** en début d'année, difficilement et après diverses péripéties.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.1992
SERGE TERRIBILINI

Le 27 septembre, avec une participation relativement élevée, **les Suisses ont accepté le projet de transversales alpines à une forte majorité**. Les plus enthousiastes furent les Romands, où le taux de oui culmina jusqu'à 85 pour cent à Genève et 79 pour cent en Valais, auxquels il faut ajouter les Bâlois (près de 72 pour cent). A l'inverse, les plus mitigés furent les citoyens de Suisse orientale et centrale (sur l'axe du Gothard). Deux cantons ont même rejeté l'arrêté; il s'agit d'Uri (59 pour cent de non), très touché par le transit par route ou par rail, et des deux Appenzell. D'aucuns, Romands en premier lieu, ont relevé que ce résultat dépassait le cadre des transports et était encourageant dans la perspective de l'intégration de la Suisse à l'Europe. Les réactions des pays voisins allèrent également dans ce sens. Les commentaires en Suisse alémanique ont plutôt mis l'accent sur la dimension écologique de la chose. Avant la votation, le commissaire européen des Transports. K. Van Miert, s'il a déclaré être confiant sur l'issue du vote, n'a pas caché qu'un refus populaire mettrait fondamentalement en cause l'accord sur le transit alpin et placerait la Suisse en fort mauvaise position par rapport à la CE.

Arrêté relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.
Votation du 27 septembre 1992

Participation: 45.9%
Oui: 1'305'914 (63.6%)
Non: 747'048 (36.4%)

Mots d'ordre:

Oui: PDC, PRD, PS (1*), UDC (2*), AdI, PEP, PL, PdT (1*); ATE, CSCS, SEV, SPE, TCS, USAM, USP, Vorort, USS ainsi que diverses organisations pour la construction, les transports publics ou l'énergie.

Non: DS (2*), PA, PE (2*); WWF, Greenpeace. Liberté de vote: ACS, ASTAG, LSPN.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Pour les partisans des NLFA, un tel projet serait le seul instrument susceptible de transférer vers le rail l'accroissement prévisible du trafic des marchandises à longue distance. De ce fait, il permettrait d'éviter un déferlement de poids lourds sur les routes et irait dans le sens d'une protection accrue de l'environnement, notamment en ce qui concerne la région alpine. Il serait également un outil central pour l'intégration de la Suisse dans le réseau ferroviaire européen; non seulement les cantons alpins pourraient profiter de son effet de synergie, mais il faciliterait le raccordement au réseau à grande vitesse et procurerait en cela de nombreux gains de temps. Il revaloriserait également le Simplon. Autre point capital, les transversales alpines constituent un élément fondamental du traité sur le transit avec la CE, sans lequel celui-ci serait vide de sens et laisserait la Suisse aux prises avec un trafic routier excessif. Plus largement, ce serait l'intégration européenne de la Suisse qui serait

remise en question. Sur le plan purement économique, les NLFA, dévisées à quelque 15 milliards de francs, représentent un chantier important s'étendant sur de nombreuses années; cela constituerait une chance unique pour l'emploi et la construction dans une période de récession. Par ailleurs, le coût des transversales par rapport au produit intérieur brut serait tout à fait supportable et ne compromettrait en aucune manière les finances fédérales. Enfin, les défenseurs d'Alptransit n'ont pas manqué de mettre en évidence le fait que ce projet se situait dans la tradition helvétique des grandes constructions ferroviaires et revêtait un esprit pionnier digne de celui qui anima la percée du Saint-Gothard.

Les **opposants** aux transversales alpines, fortement minoritaires et constitués de deux groupes antagonistes (automobilistes plus quelques parlementaires de tous les courants bourgeois confondus et écologistes), ont principalement mis l'accent sur deux points. Premièrement, le coût réel du projet serait excessif: certains ont articulé des chiffres allant de CHF 25 à CHF 50 milliards. De telles sommes ne pourraient être assumées qu'au détriment d'autres prestations de l'Etat ou par des hausses d'impôts. En outre, le mode de financement fut fortement critiqué; la ponction des sommes nécessaires sur les droits d'entrée sur les carburants ont notamment été dénoncées par les automobilistes. Selon eux, la construction du réseau routier en souffrirait et les automobilistes seraient une fois de plus les victimes de la politique fédérale. Deuxièmement, la réalisation des NLFA irait à l'encontre d'une véritable politique de protection de l'environnement. Les défenseurs de la nature, en utilisant cet argument, entendaient démontrer que les transversales alpines étaient surdimensionnées et qu'elles n'auraient fait que dévaloriser certains paysages alpins, dévorer une quantité immense de terrain, créer des montagnes de déchets avec les matériaux d'excavation et utiliser une quantité excessive d'électricité. Et ce, sans pouvoir endiguer une seule seconde le flot croissant des véhicules motorisés. Selon ces opposants, il aurait mieux valu oeuvrer dans le sens d'une limitation de la mobilité, ceci notamment en recentrant les activités économiques au niveau des régions européennes et en diminuant certains échanges. Les transversales alpines auraient également pour conséquence de sacrifier le trafic régional et de défavoriser ainsi les régions périphériques. Elles auraient de plus ôté toute priorité à l'achèvement de Rail 2000. Par ailleurs, il fut relevé par les deux parties que les NLFA n'étaient construites que pour répondre aux besoins de la CE, cette dernière n'ayant même pas proposé une participation financière.

Durant la campagne, la voix des partisans des NLFA fut largement dominante. En particulier, A. Ogi s'impliqua personnellement et fut omniprésent dans les médias. L'analyse Vox de ce scrutin montre que l'argument majeur retenu par les personnes ayant accepté le projet est celui relatif à la protection de l'environnement par le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit. Le phénomène de l'intégration européenne semble avoir joué un rôle limité. Chez les opposants, l'importance financière du projet fut décisive pour la formation de leur opinion. Par ailleurs, les sympathisants du PRD, du PDC, de l'AdI ou du PEP furent les plus enclins à accepter le projet, les personnes proches des verts, des automobilistes ou des démocrates suisses le rejetèrent plutôt.

Suite à la votation populaire, le Conseil fédéral a mis sur pied un organe indépendant de contrôle et de coordination des NLFA (OCC) dont la tâche sera de reconnaître assez tôt les risques et les problèmes engendrés par la réalisation d'Alptransit. M. Blanc (udc), ex-conseiller d'Etat vaudois, en a été nommé président.¹⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 02.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a **mis en vigueur les trois arrêtés fédéraux** relatifs à la construction des **nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes** (NLFA). Le premier étend et prolonge la concession octroyée à la société Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) au nouveau tunnel du Lötschberg. Le second accorde un crédit global de CHF 14 milliards pour la réalisation des deux tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard, un premier crédit d'engagement de CHF 800 millions étant alloué pour la mise au point des projets. Le troisième prévoit un crédit de CHF 850 millions afin de financer l'intégration de la Suisse orientale à Alptransit.²⁰

1) AS, 1987, s. 380 f.; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 1312; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 1626; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 1903; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 541 f.; Presse vom 22.12.87; Ww, 24.12.87

2) Bund, 24.12.88; Vat., 29.12.88; LNN, 30.11. und 15.12.88; BZ, 2.12.88; Bund, 16.12.88; NZZ, 17.12.88; SGT, 13.2.88.

3) Presse du mois de janvier et du 9.2., 16.2., 15.3., 17.5., 22.4., 28.4., 29.4. et 20.5.89; CdT, 21.2. et 17.4.89; NF, 2.4. et 19.4.89; NZZ, 7.2., 24.2., 25.2., 11.3. et 24.4.89; SGT, 25.2., 10.3. et 17.-20.3.89; Bund, 6.2., 23.3. et 25.4.89; BZ, 4.3., 23.3. et 7.4.89; SZ, 3.4.89; Buz, 18.4.89; LM, 24.4.89; SHZ, 27.4.89; RFS, 18, 2.5.89; DP, 935, 19.1.89 et 951, 20.4.89; Documenta,

1/1989, p. 18 s.

4) Presse du mois de mai et des 3.6., 7.7., 8.7., 17.8., 8.9. et 19.12.89; Vat., 3.11. et 17.11.89; Bund, 6.9., 5.10., 22.11., 4.12. et 6.12.89; LNN, 7.12.89; NZZ, 5.6., 28.6., 24.8. et 30.11.89; SHZ, 1.6.89; Büz, 14.7., 30.8. et 27.9.89; TA, 12.6. et 2.8.89; BZ, 17.6., 5.7., 5.12., 7.12. et 18.12.89; 24 Heures, 19.6.89; Ww, 20, 18.5.89 et 27, 6.7.89; L'Hebdo, 18.5.89.

5) FF, 1990, II, p.1015ss.; NF et SGT, 25.5.90; presse du 29.5.90; SHZ, 31.5.90 (Ogi) ainsi que VO, 23, 7.6.90; DP, 997, 31.5.90 et 998, 7.6.90 et L'Hebdo, 31.5.90.

6) Presse du 29.5.90; SGT, 30.5. et 11.6.90; LNN, 2.6.90.

7) LNN, 12.7. et 16.10.90; NZZ, 16.10.90.; NZZ, 16.11. et 24.11.90.; Presse des 14.7., 23.10. et 23.11.90; NZZ, 15.11. et 24.11.90.

Presse du 14.11.90.; Presse du 21.11.90; Bund, 22.11.90; BZ, 23.11. et 28.12.90; NF, 23.11. et 26.11.90.

8) BO CN, 1990, p.1087; Presse du 25.4.90; Büz, 29.8., 5.9. et 9.10.90; NZZ, 24.11.90.

9) Bund, 30.3, 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.

10) Presse du 10.1.91; NF, 11.1., 17.1., 20.3., 21.3. et 6.6.91

11) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1., 12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.

12) BO CE, 1991, p. 628 ss.; Presse des 11.9., 18.9. et 19.9.91; SN, 21.9.91; NZZ, 8.5., 28.8.; 23.9.91; Vr, 25.9.91.; NF, 4.4. et 29.5.91;

13) BO CN, 1991, p. 1653 ss.; Presse des 20.9. et 25-27.9.91; NZZ, 28.9.91; 24 Heures, 30.9.91.

14) BO CE, 1991, p. 825 ss.; BO CE, 1991, p. 893 s.; BO CE, 1991, p. 921; BO CN, 1991, p. 1801 ss.; BO CN, 1991, p. 2037 s.; FF, 1991, III, p. 1570 ss.; NZZ, 29.1.91; Ww, 21.3.1991; NF, 26.3.91.; Presse du 5.10.91 et 6.11.91.

15) BO CN, 1991, p. 1990

16) BO CE, 1991, p. 675 ss.; BO CN, 1991, p. 1653 ss.; FF, 1991, III, p. 1176 ss.; FF, 1991, III, p. 1570 ss.; Presse du 27.6.91.

17) Bund, 20:6.91 et 11.12.91; Presse du 24.6., 15.9., 3.-5.10.91; 12.10. et 14.10.91; Vr, 23.9.91; TA, 26.10.91. JdG, 20.11.91.

18) FF, 1992, I, p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1, 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.

19) FF, 1992, VI, p. 409 ss.; JdG, 14.3 et 18.3.92; Presse du 26.6.92, 18.7.92, 28.9.92, 29.9.92, 1.12.92 et 15.12.92 et des mois d'août et de septembre 1992; Vox, Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1992, Berne 1992.

20) FF, 1993, I, p. 118; FF, 1993, I, p. 119 ss.; FF, 1993, I, p. 122 s.