**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** 23 (1986)
**Heft:** 813

**Artikel:** Rawyl : arbitrage fédéral
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1022795

**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:** 11.05.2025

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

mêmes et avec leurs élus au Conseil fédéral, personne ne les dit en crise. Silence courtois, institué pour ménager les majoritaires... ou pour ne pas insécuriser des citoyens qui pourraient à juste titre s'inquiéter pour l'avenir de nos institutions: au pays du consensus, personne — et les socialistes pas plus que les autres — n'a intérêt à voir s'entredéchirer les indispensables partenaires du jeu politique fédéral. **Y. J.**

RAWYL

## Arbitrage fédéral

*Vive déception valaisanne à la suite de l'abandon du Rawyl par le Conseil national. On ne peut s'empêcher de penser que la situation a été noircie à dessein pour convaincre le Parlement: le Valais n'est pas aussi isolé qu'il le dit du reste de la Suisse (voir le doublement du Lötschberg et la réalisation de la N9, autoroute rapide de plaine, sans parler du tunnel sous la Furka). L'avenir touristique du canton ne dépend pas du percement de ce tunnel routier.*

*Un des arguments invoqués — le fédéralisme doit prendre en compte les intérêts de minorités — paraît pour le moins étrange. Toute liaison implique au moins deux partenaires; or les Oberlandais ont clairement manifesté leur opposition à une route nationale à travers leur région. Ces derniers n'auraient donc pas droit à se prévaloir du fédéralisme? Et si divergence il y a entre deux minorités, il faut bien un arbitrage.*

*Le Parlement joue ce rôle, très légalement en ce domaine. Pourquoi le président du gouvernement valaisan parle-t-il dès lors de «grave coup porté à la confiance dans notre Etat de droit»?*

VUE-DES-ALPES

## Coordination des transports: de la théorie à la pratique

Les Chambres fédérales ont admis le principe d'une politique coordonnée des transports. Mais concrètement on ne sait guère ce que cela veut dire. Il suffit de lire le rapport Rail 2000 pour constater que plusieurs variantes de répartition Rail-Route sont envisagées, dont celle dite «de luxe» qui prévoit (où serait la coordination?) le développement simultané du réseau routier et de l'offre ferroviaire.

En contestant le projet de deuxième route à la Vue-des-Alpes, avec tunnel à 1000 m d'altitude — coût global 350 millions — la Fédération suisse des cheminots (SEV) pose une question pratique. Pourquoi, à moindre coût, ne pas améliorer la liaison ferroviaire La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, que handicape l'archaïque rebroussement de Chambrelien?

Mais les chiffres révèlent combien les dés sont pipés par l'intervention fédérale, unilatérale, en faveur du trafic automobile.

Pour la route — quand bien même il n'y a pas, du point de vue de la densité du trafic, un boom évident — la Confédération, pour une amélioration qualitative, prend à sa charge 250 millions du nouveau tracé. Pour le chemin de fer, en revanche, le mandat de prestations imposé aux CFF par le Parlement prévoit que seuls les investissements rentables peuvent être assumés. La correction, par un tunnel, du rebroussement de Chambrelien n'entrerait pas dans cette catégorie!

La SEV, dans sa contre-proposition, a donc cherché à démontrer que le tunnel ferroviaire, s'il était pris en charge par le canton, serait une bonne affaire cantonale: 30 millions (coût global du tunnel) contre 70 millions de participation à la route de la Vue-des-Alpes.

Les dés sont bien pipés. Preuve supplémentaire: les partisans du projet routier font valoir que les entreprises de travaux publics perdraient 250 millions payés par la seule Confédération si la solution route n'était pas choisie.

Enfin, la question pratique soulevée par la SEV a l'inopportunité de s'appliquer à un canton que touche la crise et qui cherche à tout prix à éviter l'enclavement du Haut et qui ne manque de faire remarquer que si l'autoroute Chavornay-Le Creux est bonne pour les Vaudois ou la Transjurane pour les Jurassiens, la Vue-des-Alpes peut être bonne pour les Neuchâtelois.

Rail 2000 prévoit des liaisons supplémentaires entre Le Locle et le réseau intercities. Tout semble donc indiquer que l'on s'achemine vers la variante luxe.

Question pratique: qu'est-ce que la coordination des transports?

Le peuple neuchâtelois tranchera en avril. **A. G.**

EN BREF

Bon à savoir: Otto von Habsburg a été mobilisé par les adversaires de l'adhésion à l'ONU. Un de ses articles sur la construction de la Tour de Babel a été diffusé pour encourager les Confédérés dans leur refus.

Otto de Habsbourg et Guillaume Tell, même combat!

* * *

Les associations de locataires du canton de Zurich ont décidé de collaborer pour renforcer leur efficacité.

Elles ont constaté le faible degré de solidarité des locataires du canton. Seuls 14 000 font partie d'une association de locataires alors que l'Association des propriétaires compte 25 000 membres. Il faut considérer que le 80% des Zurichois sont des locataires, pour mieux apprécier la comparaison.