DP

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse
Depuis 1963, un point de vue de gauche, réformiste et indépendant
En continu, avec liens et commentaires, sur domainepublic.ch

1905

Edition PDF du 28 mars 2011
Les articles mis en ligne depuis DP 1904 du 21 mars 2011

Dans ce numéro

Neutralité: la guerre du sens (Jean-Daniel Delley)
L'UDC investit le terrain symbolique qu'on a tort de lui laisser

Rien à signaler dans le satellite (Jean Steinauer)
Un débat entre diplomates souligne le hiatus entre la Suisse et l'Union européenne

Nucléaire: le consensus éphémère (Albert Tille)
La Suisse n'est pas encore sortie du nucléaire

Aménagement du territoire: un fédéralisme à géométrie variable (Raphaël Mahaim)
Le débat sur la validité de l'initiative pour la protection du site de Lavaux illustre une vérité plus générale

Sur l'axe du Gothard – un musée au Mendrisiotto (André Gavillet)
Avant que ne soit désaffecté le tunnel de 1882, quelques haltes sur le parcours historique

Au Gothard, trois tunnels suffisent (Invité: Rodolphe Weibel)
Une proposition pour tirer le meilleur parti du nouveau tunnel de base

Neutralité: la guerre du sens

Jean-Daniel Delley • 26 mars 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/17027

L'UDC investit le terrain symbolique qu'on a tort de lui laisser

Dans le cadre de la résolution 1973 [3] du Conseil de sécurité, le Conseil fédéral a autorisé le transit d'un convoi militaire britannique à travers la Suisse. La décision n'a pas plu à l'UDC qui dénonce [4] une violation de la neutralité. Depuis, comme pour d'autres interventions autorisées par l'ONU par le passé, la Suisse a également autorisé le survol [5] de son territoire par les avions de la coalition.

La critique est bien sûr infondée (DP 1896 [6]). La décision du gouvernement respecte aussi bien le droit international que le droit interne. Qu'importe à l'UDC. Son souci n'a rien de juridique. Ce parti saisit chaque occasion pour imposer sa vision d'une Suisse anachorète, retirée d'un monde hostile et aux affaires duquel nous n'avons rien à gagner. Il flatte ainsi une opinion d'autant plus apeurée par les désordres du monde qu'elle se croit au bénéfice d'un statut privilégié.

Cette image d'Epinal cultivée, pilonnée même, par l'UDC, instille la croyance que nous sommes seuls maîtres de notre destin, que nous pouvons paisiblement cultiver notre jardin sans nous soucier des soubresauts de la planète.

La double catastrophe naturelle qui frappe le Japon, l'accident nucléaire de Fukushima, les révoltes populaires dans les pays arabes, la volonté de l'Union européenne de placer les relations bilatérales dans un nouveau cadre institutionnel [7] , pour ne mentionner que des actualités récentes, illustrent bien l'inanité de cette image.

Mais, pour en convaincre l'opinion, encore faut-il répliquer sans relâche à cette imposture. Car le combat politique passe par le sens des mots. Or sur ce terrain, l'UDC n'est pas suffisamment contrée. Dans le cas de l'autorisation de transit, ni le Conseil fédéral – un bref communiqué [8] au style administratif – ni les partis ne se sont donné la peine d'une explication détaillée. Comme si la Suisse se gênait de sa collaboration à la mise en œuvre d'une décision de l'ONU.

Rien à signaler dans le satellite

Jean Steinauer • 28 mars 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/17053

Un débat entre diplomates souligne le hiatus entre la Suisse et l'Union européenne

Qu'est-ce que l'Europe attend de la Suisse? A l'Institut national genevois, le 24 mars dernier, la question a fait l'objet d'un débat entre diplomates: les Suisses François Nordmann et Bénédict de Tscharner entourant le conseiller Thomas Näcke, de la délégation de l'UE à Berne, et Christian Strohal, ambassadeur d'Autriche. Se dégagea, en guise de réponse, le constat – largement partagé – d'un triple hiatus.

Hiatus entre la perception statique, voire fixiste qu'on se fait à Berne des relations avec l'Union européenne, et la dynamique emportant celle-ci. Quand on a un accord, semblent penser les Suisses, on s'y tient, ou alors on le renégocie. Lorsque nous étions six, neuf ou douze, rétorquent les gens de Bruxelles, cela pouvait encore marcher, mais nous sommes vingt-sept aujourd'hui, et ce n'est pas fini puisque nous attendons déjà la Croatie pour demain; nous ne pouvons fonctionner avec des règles particulières pour chaque cas particulier.

Hiatus entre le discours du monde politique suisse, toujours soucieux d'indépendance, de souveraineté, d'égalité dans la relation bilatérale, et la réalité d'une satellisation de fait. On

peut chipoter sur le pourcentage exact (60%? davantage encore?), mais il paraît bien que la plupart des réglementations arrêtées par la Suisse ne le sont qu'après vérification de leur conformité avec les normes et pratiques de l'Union. C'est indolore pour le nationalisme helvétique, parce qu'invisible ou presque: cela se passe dans la discrétion des bureaux.

Hiatus, enfin, entre la dimension géopolitique de l'Union et la pusillanimité politicienne des autorités suisses, traumatisées par l'échec de l'adhésion à l'EEE[2] en 1992 et fascinées, depuis lors, par l'UDC blochérienne comme le lapin par le serpent. On se dit que le pire serait de connaître un nouvel échec populaire, et que, mon Dieu, du moment que notre économie trouve son compte dans le système bilatéral, autant continuer à faire sa pelote dans son coin…

Bref, la tonalité générale est morose. On apprenait, le matin même du débat, l'annulation de la rencontre prévue pour le dimanche suivant à Genève entre Micheline Calmy-Rey et José Manuel Barroso. Il y a fort à parier que rien ne va bouger avant les élections fédérales de l'automne. Et pour reprendre la formule de Tanguy Verhoosel dans *La Liberté* de Fribourg, *«les bilatérales III sont enlisées avant même d'avoir débuté»*.

Nucléaire: le consensus éphémère

Albert Tille • 28 mars 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/17045

La Suisse n'est pas encore sortie du nucléaire

Le nucléaire est mort, terrassé par le Japon. Dix jours après la catastrophe de Fukushima, 87% des Suisses souhaitent l'abandon progressif du nucléaire. Les partis PLR et PDB osent envisager un avenir sans atome. Avec une rapidité décoiffante, Doris Leuthard ne met que quatre jours pour décréter un moratoire sur la procédure d'autorisation de nouvelles centrales, et moins de deux semaines pour lancer une étude sur la faisabilité de la sortie du nucléaire. La Suisse suit donc l'exemple de ses voisins allemands, autrichiens et italiens.

Mettons ces affirmations au conditionnel et revenons sur l'effet Tchernobyl. La centrale ukrainienne explose en 1986. En 1990, le peuple suisse accepte à 54,5% un moratoire nucléaire. Puis le temps estompe les craintes. On retient surtout que les centrales soviétiques sont moins sûres et que leur gestion était calamiteuse. En 2003, la prolongation du moratoire est sèchement rejetée à 58,4%.

L'effet Fukushima pourrait être aussi éphémère que celui de Tchernobyl. On martèlera bientôt que la Suisse ne se trouve pas sur la faille sismique de la ceinture de feu et qu'elle est évidemment à l'abri d'un tsunami.

Les certitudes gouvernementales sont cependant moins catégoriques qu'il y a vingt ans. En 1990, le Conseil fédéral jugeait dangereux et illusoire de croire possible de se passer du nucléaire. Deux des trois scénarios énergétiques retenus aujourd'hui par le gouvernement envisagent la renonciation à toute nouvelle centrale et la mise hors service plus ou moins rapide de celles qui existent.

En obtenant le mandat d'élaborer la stratégie de l'après Fukushima, Doris Leuthard prend une posture conciliatrice. A la confrontation idéologique entre pro et anti-nucléaires, elle entend substituer une recherche rationnelle et consensuelle de notre avenir énergétique. Ses services ont trois mois pour dessiner des pistes et déposer leur rapport. Ce sera avant l'été.

Les divergences irréductibles renaîtront aussitôt. Et la liste sera longue. Les centrales à gaz indispensables à court terme rejettent du CO2. Pour être efficaces, les programmes d'économie d'énergie portent des atteintes inadmissibles à notre liberté. Les mesures fiscales incitatives ou dissuasives frappent les riches ou pénalisent les pauvres. Une énergie plus chère plombe notre compétitivité économique. Les subsides aux énergies renouvelables contredisent le frein aux dépenses. Les éoliennes et les petites centrales hydroélectriques agressent l'environnement. Comment

imaginer obtenir des majorités politiques en faveur d'une sortie coordonnée du nucléaire?

Précédant les conclusions de ses services, Doris Leuthard affirme (*Tages-Anzeiger*, 26.3) : *«Il est léger de demander de renoncer au nucléaire. Son abandon n'est pas possible sans dommage»*. En ordonnant une étude sur notre avenir énergétique après Fukushima, la conseillère fédérale ne cherche pas le consensus. Elle organise la confrontation pour sauver le nucléaire.

Aménagement du territoire: un fédéralisme à géométrie variable

Raphaël Mahaim • 27 mars 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/17034

Le débat sur la validité de l'initiative pour la protection du site de Lavaux illustre une vérité plus générale

Ceux qui refusent toute avancée dans le domaine de l'aménagement du territoire se réfugient bien souvent derrière le paravent du fédéralisme. Toute impulsion fédérale en matière de planification du sol est d'emblée qualifiée d'insulte à la souveraineté cantonale.

Les illustrations d'un tel discours émaillent l'histoire de l'aménagement du territoire en Suisse. Il suffit de penser à la première mouture de la loi fédérale – rejetée par une courte majorité du peuple à la suite d'un référendum lancé par les milieux fédéralistes regroupés autour de la Ligue vaudoise et du Redressement national – ou encore à la taxe sur la plus-value foncière, obligatoire selon le droit fédéral mais restée lettre morte dans presque tous les cantons.

Récemment, le canton de Vaud a offert un exemple frappant de renversement du *«discours fédéraliste»* en aménagement du territoire. L'aboutissement d'une initiative populaire cantonale demandant un renforcement du dispositif de protection du site de Lavaux n'est pas du goût des communes concernées et des partisans du *«laisser-faire»*. Ceux-ci se sont empressés d'appeler le droit fédéral à la rescousse, plaidant la non-conformité de l'initiative au droit supérieur et demandant son invalidation. Après moult rebondissements devant le Grand Conseil, l'affaire a provisoirement trouvé un épilogue devant la Cour constitutionnelle vaudoise, qui a tranché en faveur de l'invalidité de l'initiative.

Il importe peu ici de connaître le fin mot juridique de cette affaire. Le Tribunal fédéral – saisi de nombreux recours à l'encontre de la décision de la Cour constitutionnelle vaudoise – se prononcera prochainement. Il est beaucoup plus intéressant de constater à quel point les cercles habituellement attachés à la préservation des compétences cantonales se sont subitement découvert un amour inconditionnel pour la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Le canton aurait *«outrepassé»* ses compétences en *«portant lourdement atteinte aux garanties du droit fédéral»*.

A l'heure où les débats au sujet du contre-projet indirect à l'initiative sur le paysage font rage, il n'est pas inutile de garder à l'esprit que l'argument fédéraliste est bien souvent utilisé de manière spécieuse. Les compétences des cantons sont jalousement défendues lorsque la Confédération fait mine de se saisir d'un problème au niveau du territoire national; elles sont en revanche totalement minimisées dans d'autres circonstances.

L'exemple de la protection du Lavaux n'est du reste pas isolé. Lorsqu'il s'est agi de libéraliser le régime des constructions hors de la zone à bâtir, les mêmes milieux partisans du *«laisser-faire»* n'ont pas hésité à réviser la loi fédérale au détriment des compétences cantonales en la matière; et pour interdire les minarets, certains apôtres du fédéralisme n'ont eu aucune vergogne à piétiner les compétences cantonales en matière de droit de la construction.

Le fédéralisme serait ainsi uniquement propre à freiner les

progrès souhaités par Berne; s'il s'agit d'adopter des outils novateurs de protection du paysage dans les cantons, il n'a plus cours. Ceci tend à montrer une nouvelle fois que l'essence de l'idée fédéraliste est bien souvent dévoyée au profit d'une argumentation avant tout conservatrice.

Le fédéralisme vise à garantir la protection des sensibilités et des spécificités cantonales. Il ne doit pas fonctionner à sens unique, comme moyen de blocage; il s'applique tout autant dans le contexte d'avancées souhaitées par des cantons visionnaires ou progressistes. Une analyse fine de différentes politiques publiques marquées du sceau du fédéralisme montre que tel n'est malheureusement que très rarement le cas. L'argument fédéraliste, en aménagement du territoire comme ailleurs, est résolument à géométrie très variable.

Sur l'axe du Gothard – un musée au Mendrisiotto

André Gavillet • 25 mars 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/17016

Avant que ne soit désaffecté le tunnel de 1882, quelques haltes sur le parcours historique

Quelle que soit la répartition du trafic dans les tubes qui perforent le Saint-Gothard (voir l'article de Rodolphe Weibel [9]), l'actuelle ligne ferroviaire changera d'affectation même si est maintenue une exploitation régionale et touristique. Elle cessera d'être vitale comme une artère; le patrimonial l'emportera sur l'utilitaire.

Certes, on gardera en mémoire vivante les tunnels hélicoïdaux et les apparitions-surprise de l'église de Wassen. Mais cette confrontation dramatique de la géographie et de la technique victorieuse de l'ingénieur ne doit pas faire oublier le bras-le-corps du rocher et du mineur. L'affrontement eut un prix élevé. Le Gothard est aussi une épopée ouvrière.

Conditions de travail inhumaines

En bilan humain, le chantier a coûté 307 morts. Quatre grévistes furent de surcroît tués à tir direct lors d'une manifestation à Göschenen, où la police uranaise avait fait appel, en renfort, à une milice locale.

Les morts recensés sont victimes brutales, accidentelles. Mais il faudrait ajouter ceux qui furent décimés par des maladies contractées sur le chantier, telle la silicose. Il n'y avait pas de wagon-toilettes, les eaux d'écoulement étaient transformées en égouts.

Les salaires étaient, selon un procédé classique d'exploitation, payés après retenue pour la nourriture et le logement dans des baraques minables. La majorité des travailleurs étant Italiens, ils devaient vivre sur place.

Comme les adjudications avaient été obtenues par le bureau de l'ingénieur genevois Louis Favre, sans que des clauses aient été prévues pour les cas de dépassement justifié, la pression sur les salaires fut d'autant plus forte. Favre, accablé par ces difficultés, mourut d'une rupture d'anévrisme lors d'une inspection de chantier.

Un monument à Airolo

En 1932, pour le cinquantenaire de l'exploitation de la ligne, hommage fut rendu aux travailleurs par la mise en place à Airolo du bronze du sculpteur tessinois Vincenzo Vela. On en connaît le thème: deux ouvriers emmènent sur un brancard un des leurs, blessé ou mort.

Cette œuvre ne fut pas une commande. Vela en recevait pourtant en nombre, le monument funéraire étant une de ses spécialités. Le sculpteur a voulu, à titre personnel, honorer les souffrances des dix ans de ce chantier dévoreur d'hommes.

Vela participait en homme engagé aux combats de son siècle. On le trouve aux côtés des radicaux contre le Sonderbund. Se liant avec le général Dufour, il en fit un dessin et un buste célèbre. On le verra aussi sur les champs de bataille contre les Autrichiens.

Installé près de Mendrisio, il se construisit une villa de style néo-palladien. Après sa mort, elle

fut léguée à la Confédération qui en fit un musée [10] , comprenant notamment un ensemble remarquable de photographies du XIXe siècle.

L'histoire part d'un symbole ou de l'événement pour reconstituer le tissu de la vie, les incertitudes du moment. L'église de Wassen, oui, mais aussi les victimes méconnues de cette bataille d'explosifs, mais aussi les hasards qui tissent un réseau qui relie Genève (les ingénieurs), Zurich (le financement), Airolo (le monument), et fait découvrir, imprévu, un musée fédéral et une collection exceptionnelle de photographies, dans ce Mendrisiotto si mal connu.

Au Gothard, trois tunnels suffisent

Invité: Rodolphe Weibel • 24 mars 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/16980

Une proposition pour tirer le meilleur parti du nouveau tunnel de base

La mise en service du tunnel de base du Gothard aura de nombreux effets incidents sur l'économie et l'organisation des régions traversées par la ligne du Gothard, entre Bâle et Chiasso, et même au-delà. Il en est un qui n'a à ce jour pas été examiné, ni même envisagé, c'est celui qu'elle aura sur la prestigieuse ligne historique de montagne, réalisée en 1880 entre Biasca et Erstfeld. Jusqu'ici, tout porte à croire que rien ne changera. Le présent article veut convaincre du contraire, c'est son premier objectif.

Après avoir établi le constat de ces bouleversements, l'article expose un projet. Il s'agit d'esquisser la mise en place d'un ordonnancement qui tienne compte de cette inéluctable évolution.

Enfin, un élément factuel s'est récemment ajouté au tableau général: la nécessité d'une réhabilitation complète du tunnel routier du Gothard, et, pour ce faire, de sa neutralisation pendant plusieurs années. Le dernier volet de cet article en examine l'incidence.

Bouleversement

En 2017 sera mis en service le tunnel ferroviaire de base. Les trains rapides parcourront les 57 kilomètres qui séparent Erstfeld de Bodio, les deux portails nord et sud du tunnel, en 15 minutes; c'est une heure de moins qu'aujourd'hui. Certes, le voyage y perdra en pittoresque, mais la plus grande partie des voyageurs, ceux qui circulent de ville à ville, de Zurich à Milan, de Lugano à Lucerne, renoncera au spectacle pour bénéficier de l'heure gagnée. Les trains de marchandises, au lieu de grimper jusqu'à 1150 mètres d'altitude, avec des pentes de près de 3%, circuleront à plat, à 550 m d'altitude. Au lieu d'être tirés et poussés par des locomotives d'appoint ajoutées au pied des rampes au prix de manœuvres compliquées, ils se contenteront de la seule locomotive qui les aura tirés à travers la Suisse, entre l'Allemagne et l'Italie. Ainsi la ligne actuelle ne sera plus empruntée ni par les trains de fret, ni par les trains rapides.

Il est impensable que les CFF maintiennent alors en exploitation la ligne de faîte au niveau de ses performances actuelles. Ils renonceront évidemment à en entretenir l'extraordinaire dispositif: les importantes gares de manœuvre, la double voie, les appareils de voie, les équipements de contrôle-commande très élaborés, l'entretien minutieux des voies, de la plateforme et de ses abords, des ouvrages d'art, des protections contre les glissements de terrain et les avalanches, les locomotives d'appoint, le nombreux personnel qui en assure le fonctionnement jour et nuit, 365 jours par an, été comme hiver. Le plus grave serait pourtant à venir. Les conditions de sécurité du tunnel ne sont en aucun cas compatibles avec les exigences contemporaines. Son gabarit n'a pratiquement pas changé depuis sa mise en service en 1882, et les convois frôlent ses parois dans des conditions qu'aucune norme contemporaine n'autoriserait plus, il n'est équipé d'aucune galerie de sécurité, et comme il est mono-tubulaire, il n'offre aucune échappatoire. Au cas où il devrait continuer à être exploité dans la même mesure qu'aujourd'hui, il ne fait aucun doute que les autorités de surveillance du système ferroviaire en ordonneraient la

transformation.

Non, décidément, la continuation de l'exploitation de la ligne ancienne dans son ampleur actuelle est exclue. Ce qui se passera peut-être, au mieux, c'est qu'avec le soutien financier des deux cantons intéressés, les CFF acceptent, après avoir réduit l'équipement à une voie unique, d'assurer une circulation de trains régionaux entre Erstfeld et Göschenen d'une part, entre Biasca et Airolo d'autre part. Rien n'empêchera le cas échéant les amateurs de pittoresque d'admirer l'enroulement des lacets de la ligne du Gothard. Entre Airolo et Göschenen, ils emprunteront en bus postal le col en été, le tunnel routier en hiver.

Le projet

Le tunnel de 1882 ne sera plus utile au chemin de fer. Il deviendra routier.

La plateforme des rampes, de part et d'autre du tunnel, libérée de l'une des deux voies, sera aménagée pour les tourismes pédestre et cycliste. Les gares de manœuvre d'Erstfeld et de Biasca seront réduites à ce qui est nécessaire à leur désormais très modeste trafic et dix hectares, actuellement utiles au chemin de fer, seront rendus à chacune des deux villes. Les habitants de la Léventine et de la vallée de la Reuss seront libérés du bruit des lourds convois de fret, conformément à l'article constitutionnel qui fixe comme objectif de protéger les vallées alpines de toutes les nuisances provoquées par le transit des marchandises; il serait pour le moins paradoxal que la mise en service du tunnel de base ne soulage pas massivement les riverains de la ligne du Gothard du bruit du trafic ferroviaire par son transfert au tunnel de base.

A Airolo comme à Göschenen, juste avant les tunnels, les plateformes de l'autoroute et du chemin de fer sont écartées de 50 mètres l'une de l'autre. Il suffit donc d'un aménagement modeste pour dévier le parcours de véhicules routiers de l'actuel tunnel routier vers le tunnel ferroviaire transformé. L'équipement d'un tunnel routier est certes différent de celui d'un tunnel ferroviaire, le gabarit d'espace libre aussi. Mais l'essentiel, le trou, existe. Il est spacieux, puisqu'il laisse passer des trains en double sens, mais pas assez pour un tunnel autoroutier de 15 kilomètres de long, à fort trafic. Il faudra l'agrandir et lui adjoindre une galerie de sécurité.

Mais ce travail n'a rien de commun avec le percement d'un tunnel nouveau. Dès l'instant où le tunnel de base entrera en service, le tunnel de faîte sera accessible sur toute sa longueur aux machines nécessaires à sa transformation; dès cet instant, les travaux peuvent être entrepris sur de multiples chantiers répartis sur toute sa longueur; les excavations sont modestes, les dommages à l'environnement aussi, l'entreprise ne pose pas de problème technique, n'est pas susceptible de rencontrer des aléas géologiques, les coûts sont prévisibles, les délais de réalisation courts, puisque la réalisation ne dépend pas du rythme d'avancement de deux seuls fronts d'attaque.

Ce travail, qui ne nécessite que 560'000 m^3 d'excavation de rocher (contre 1'680'000 dans la cas d'un nouveau tube percé par tunnelier), coûtera 750 millions de francs (contre deux milliards), et sera mené à chef en deux à trois ans (contre huit à dix).

Le projet, de nature essentiellement technique, n'a pas d'incidence politique: il est judicieux aussi bien dans le cas où l'article constitutionnel serait maintenu – deux voies seraient neutralisées réglementairement – que dans celui où il serait amendé.

Réhabilitation du tunnel routier

Jusqu'ici, le projet a été examiné dans une perspective lointaine. Il faut désormais l'examiner dans la perspective plus rapprochée, et limitée dans le temps, de longues périodes d'immobilisation du tunnel routier, nécessaires pour sa réhabilitation.

L'administration fédérale a envisagé deux variantes qui toutes deux immobilisent le tunnel routier pendant plusieurs mois de plusieurs années de suite. Les gouvernements des cantons du Tessin et d'Uri, qui craignent que cette immobilisation, même temporaire, n'isole et ne pénalise trop gravement leurs économies, souhaitent le percement d'un tube supplémentaire. Pour tenir compte de la contrainte constitutionnelle qui interdit l'accroissement de la capacité routière à travers le Gothard, plusieurs variantes sont envisagées: renoncer à la mise à niveau de l'actuel tunnel, qui serait désaffecté, ou bien introduire dans les deux tunnels des dispositions réglementaires n'autorisant qu'une voie de circulation, bordée d'une bande de stationnement continue, dont

l'avantage sur la première variante serait de séparer physiquement les deux sens de circulation pour en améliorer la sécurité.

Ce n'est que temporairement qu'un autre tunnel doit suppléer à la neutralisation du tunnel actuel: trois ou quatre années. C'est pour cette durée d'exploitation qu'est envisagé un nouveau tunnel à travers le Gothard. Aucun investissement lourd n'aura jamais dû être amorti en un temps aussi court. Et la situation, à la fin de l'opération, serait vraiment déraisonnable. Le massif du Gothard serait percé de quatre tunnels, dont deux seulement utiles: le tunnel de base, le tunnel routier à deux voies, l'ancien tunnel routier, inutilisé, et l'ancien tunnel ferroviaire, inutilisé aussi. Aux yeux de l'organisation *«Initiatives des Alpes»*, les diverses variantes consistant à user de dispositions réglementaires pour limiter à deux voies de circulation les quatre voies physiquement construites proposeraient toutes un jeu de dupe: elle craint qu'après réalisation des deux tunnels, les citoyens suisses, confrontés à l'absurdité de la situation, ne soient amenés à accepter de modifier la Constitution pour créer quatre pistes de circulation. Je ne saurais lui donner tort.

S'il est vrai que les économies des cantons d'Uri et du Tessin auront à souffrir de la suppression du tunnel routier, il est patent qu'au contraire la fermeture du seul tunnel ferroviaire de faîte, alors que le tunnel de base sera entré en fonction, ne les lésera pas.

Pour faire le tour de la question, il convient de relever que, techniquement, rien n'empêche, lorsque la remise en état de l'actuel tunnel routier sera achevée, que l'ancien tunnel ferroviaire, après sa mutation en tunnel routier, ne redevienne ferroviaire, soit entièrement, à double voie, soit partiellement, à voie unique, l'autre voie étant laissée au trafic routier. Le retour à une double voie est inimaginable, pour les raisons déjà exposées. En revanche, le retour d'une voie ferroviaire, de caractère régional, pourrait peut-être faciliter la résolution du problème constitutionnel, tout en offrant les avantages de la sécurité de la séparation physique des sens de circulation routière: une voie dans le tunnel ferroviaire transformé, une voie dans le tunnel routier remis en état, avec bande de stationnement continue.

Le Conseil fédéral a estimé à deux milliards le coût de la construction d'un tube supplémentaire. C'est ce montant qui l'a décidé à renoncer à cette solution, que les cantons d'Uri et du Tessin au contraire réclament. La solution que je propose coûte 750 millions. L'économie faite par *«les routes»* se monte donc à 1,25 milliard. Cette économie est en quelque sorte le résultat de la cession par les CFF de leur tunnel. Il ne serait pas absurde d'envisager une contrepartie financière, même si, bien sûr, l'origine de l'argent est la même. 650 millions (la moitié de l'économie réalisée, par exemple) contribueraient utilement au profilage des tunnels d'accès au Gothard, nécessaire pour permettre le passage des trains qui transportent les poids lourds entre les frontières et le tunnel de base.

_____

Rodolphe Weibel est ingénieur EPF

Ce journal et le site sont publiés par la SA des éditions Domaine Public
P.A. Alex Dépraz - Chemin de Chandieu 10 - CH 1006 Lausanne - CP 10-15527-9 Lausanne

Liens

1. http://www.domainepublic.ch/pages/1905#
2. http://fr.wikipedia.org/wiki/Espace_%C3%A9conomique_europ%C3%A9en
3. http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=24763
4. http://www.svp.ch/g3.cms/s_page/79910/s_name/communiquesdepresse/news_newsContractor_display_type/detail/news_id/2446/news_newsContractor_year/2011
5. http://www.tsr.ch/info/suisse/3036213-la-suisse-autorise-les-survols-de-son-territoire-par-les-avions-de-la-coalition-engagee-en-libye.html
6. http://www.domainepublic.ch/articles/16418
7. http://www.swissinfo.ch/fre/politique_suisse/Suisse-UE:_les_bilaterales_III_enlisees_avant_de_debuter.html?cid=29818598
8. http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=fr&msg-id=38214
9. http://www.domainepublic.ch/articles/16980
10. http://www.bundesmuseen.ch/museo_vela/index.html?lang=fr