

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2012)  
**Heft:** 1970

**Artikel:** Le très Saint-Gothard à coup de milliards  
**Autor:** Jaggi, Yvette  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1024686>

### **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:** 15.03.2025

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

*négligence des services officiels chargés de donner l'attestation*». Or la procédure en vigueur n'exclut pas une telle dépendance; elle se prête même au soupçon de sabotage, ce qui est intolérable. Dans ces conditions, il n'est pas impossible qu'un recours au Tribunal fédéral aboutisse.

Pour éviter cette situation «*choquante*», il faut

que la phase de validation des signatures soit postérieure au dépôt des signatures recueillies. C'est une procédure éprouvée en matière de droits populaires cantonaux et communaux: elle est notamment en vigueur dans le canton de Vaud ou à Genève, par ailleurs principal responsable<sup>17</sup> du retard d'acheminement qui a – provisoirement? – scellé

l'échec des trois référendums contre les accords fiscaux. Les signatures à l'appui d'une initiative ou d'un référendum seraient à déposer auprès de la Chancellerie fédérale dans le délai fixé par la loi. A la Chancellerie ensuite de faire procéder aux vérifications par les autorités compétentes. L'exercice des droits populaires ne serait plus l'otage d'une procédure inappropriée.

## Le très Saint-Gothard à coup de milliards

Yvette Jaggi • 8 octobre 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/21684>

### **Vient le temps de penser au parcours du Plateau autant qu'à la traversée des Alpes**

Le train jouit en Suisse d'une faveur unique au monde et toujours grandissante auprès des usagers, dont la ferveur pourrait diminuer faute d'investissements massifs sur l'axe «*horizontal*» Genève-Zurich. Certes, le transfert modal pour le trafic marchandises «*vertical*» à travers les Alpes est une obligation constitutionnelle pour la Confédération et, bien sûr, pour les CFF. Les enjeux, considérables en termes financiers et environnementaux, méritent pourtant mieux que le luxueux «*tout au Gothard*» inspiré par un attachement émotionnel au très saint et solide massif.

A la fois forteresse naturelle érigée par la formation des Alpes et lieu de passage utilisé depuis huit siècles, le Saint-Gothard appartient à l'imaginaire collectif helvétique. Telle est la force du symbole qu'il échappe largement aux discours rationnels comme aux considérations économiques. Rien n'est trop grand ni trop cher quand il s'agit de construire ou d'entretenir routes et tunnels sous, sur ou vers le fameux massif dont plusieurs sommets culminent à plus de 3000 mètres.

Gothard est un mot chargé de légende et d'évocations. Le massif et le col doivent leur saint nom à un évêque d'Hidelsheim canonisé en 1131, le chemin muletier et son Pont du diable sont parcourus dès le 13<sup>e</sup> siècle, la diligence postale aux trois

chevaux blancs compte parmi les peintures suisses les plus connues. Le château d'eau de l'Europe sépare les deux grands bassins du Rhône et du Rhin et abritait l'un des dispositifs-clé du Réduit national aménagé pendant la seconde guerre mondiale. Font aussi partie de la mythologie gothardienne les deux tunnels ferroviaires, l'historique (1882), baptisé voleur de pain par les gens d'Uri, et celui de base, le plus long du monde (57 km) dont l'ouverture est prévue pour la fin 2016. Comme si cela ne suffisait pas, le percement d'un second tunnel autoroutier, en plus de celui inauguré en 1980, s'inscrit désormais à l'ordre du jour alors qu'une telle éventualité semblait politiquement exclue il y a quelques mois encore.

Tout le monde admettait, plus ou moins sincèrement, que la mise en service de la ligne ferroviaire de base allait permettre non seulement le transfert modal du trafic marchandises mais aussi une augmentation momentanée du trafic voyageurs et des trains-autos, le temps d'effectuer les gros travaux de remise à neuf du tunnel routier, rendus nécessaires par près de quarante ans d'une exploitation de plus en plus intensive.

Or, le 5 juin dernier, 500m<sup>3</sup> de rochers déboulaient sur la voie d'accès au tunnel ferroviaire du Gothard et l'obstruaient pendant quatre semaines. Il n'en fallait pas davantage pour relancer l'idée d'un deuxième tube routier à laquelle le Conseil fédéral se ralliait promptement, le 27 juin déjà. S'en est suivie tout naturellement une bataille de chiffres, avec le milliard de francs pour unité de base. L'Office fédéral des routes (OFROU) évoque la somme de 2,8 milliards pour le nouveau tunnel tandis que les opposants roses-verts arrivent au total de 4,4 milliards, englobant dans leurs calculs les coûts d'exploitation et d'entretien du nouveau tube pendant les quatre décennies de son espérance de vie.

Autre écart: les opposants estiment à 870 millions l'installation – au moins temporaire – d'un système de transport des voitures à travers le tunnel ferroviaire

de base, déduction faite des taxes encaissées pour ce transport. Déduction comme par hasard omise par l'OFROU, qui reste fondamentalement opposé à l'aménagement d'une «*chaussée roulante*» constituant à ses yeux un investissement non durable.

Nous voilà donc bien loin des objectifs poursuivis par l'initiative populaire fédérale pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit<sup>2</sup> adoptée en avril 1994 par le peuple et seize cantons – Argovie et les six cantons romands ayant dit non. Repris en substance dans l'article 84 de la nouvelle Constitution, le texte de l'initiative stipule que «*la capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée*» tandis qu'une disposition transitoire précise que le trafic de transit des marchandises doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai qui a expiré en 2004 et ne sera au mieux réalisé qu'en 2020.

D'ici là, il faudra avoir terminé, outre le tunnel de base du Gothard, celui du Monte Ceneri, dont la mise en service reste fixée à fin 2019. Il faudra aussi, et surtout, avoir aménagé, sur l'axe du Saint-Gothard entre Bâle et Chiasso, le corridor permettant le passage des convois transportant des poids lourds et des conteneurs d'une hauteur aux angles de 4 mètres. La

consultation à ce propos vient de commencer, dans une soudaine précipitation. De manière tout à fait exceptionnelle, le rapport explicatif<sup>3</sup> se borne à «*illustrer le dernier état de la question*», ses auteurs se réservant de consolider les aspects techniques au fur et à mesure de leur élucidation. Car l'urgence est ailleurs: le plan de financement du corridor de feroutage, devisé à 940 millions de francs, doit être ficelé et approuvé d'ici la fin de l'année prochaine.

En parallèle, les Chambres devront examiner le vaste programme de Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF<sup>4</sup>), dont la Commission du Conseil des Etats va décider un premier remaniement dans sa très prochaine séance, faisant passer de 3.5 à 6 milliards environ les investissements pour le rail d'ici 2025. Ancien dirigeant du Syndicat des cheminots et membre des Chambres fédérales, Michel Béguelin, l'un des meilleurs connaisseurs suisses des questions ferroviaires, a déjà dit le risque d'aller «*droit dans le mur*<sup>5</sup> » avec une enveloppe épaissie, contenant notamment des options irréfléchies. Il cite l'indéfendable exemple de dizaines de millions prévus pour l'équipement grande vitesse appelé ETCS II à partir d'Airolo sur la ligne de faite du Gothard datant de 1882 et qui tombera en désuétude dans moins de dix ans. A moins bien sûr que



l'emporte finalement la fausse bonne idée, déjà dénoncée ici par Rodolphe Weibel <sup>6</sup>, d'exploiter cette ligne comme parcours touristique.

Autre fruit d'une réflexion bâclée, sur le fameux corridor de quatre mètres cette fois. Au lieu de rehausser les installations (tunnels, caténaires, etc.), on pourrait aussi baisser le

niveau des wagons, en utilisant par exemple le système Modalohr <sup>7</sup>. L'Office fédéral des transports (OFT) balaie cette solution de bon sens, qui fonctionne à satisfaction sur deux grandes lignes ouest-européennes, sous prétexte de préparation insuffisante et de non durabilité des installations. Et tant pis pour celles et ceux que cette solution

intéresse, parlementaires <sup>8</sup> de gauche ou organisations économiques, dont la Fédération patronale vaudoise. Autant dire qu'on attend avec curiosité le résultat de la demande de concession formellement déposée le 14 août dernier par Modalohr, à laquelle l'OFT promet de répondre au début de l'année prochaine – trop tard peut-être.

## Banque d'investissements et banque de dépôts

Jean-Pierre Ghelfi • 7 octobre 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/21670>

### La Suisse ne sépare pas, l'Union européenne pourrait le faire

Ce n'est plus un secret pour personne. Les excès spéculatifs des banques sont à l'origine de la crise financière actuelle, qui en est dans sa cinquième année. Les Etats et les banques centrales ont dû intervenir massivement pour éviter l'implosion du secteur financier.

Beaucoup de banques, et parmi elles les plus grandes, n'ont survécu que grâce à ces aides publiques, c'est-à-dire à l'argent des contribuables. Le principe, inscrit en majuscules dans tous les manuels d'économie libérale, selon lequel il appartient au(x) propriétaire(s) d'une entreprise d'assumer les pertes qui découlent d'une gestion défailante, n'a pas

été appliqué. Les banques ont été considérées comme «*too big to fail*» - trop grandes pour faire faillite.

Cette entorse majeure à l'un des fondements de l'économie libérale s'est traduite par la prise de conscience qu'une modification fondamentale des règles du jeu s'imposait de sorte qu'une telle situation ne se reproduise plus. Car, sans modification, les dirigeants des (grandes) banques pourraient partir du principe que tous les risques (in)imaginables sont désormais à leur portée puisque qu'en cas de malheur les contribuables pourvoient à leur sauvetage. Donc, «*plus jamais ça*».

Pour éviter qu'une telle crise ne se reproduise, encore faut-il parvenir à en identifier précisément les

causes. Et là, les choses se corsent. D'une personne à l'autre et d'un gouvernement à l'autre, les analyses divergent. Est-ce à cause du développement à large échelle des produits dérivés? de la spéculation immobilière? des excès boursiers? du laxisme de la Banque centrale américaine (la *Fed*)? de la généralisation de bonus astronomiques? d'une réglementation complaisante quant aux fonds propres dont les banques doivent disposer?

Sans vouloir noyer le poisson, il semble correct de dire que la crise financière est la combinaison de tous ces éléments, sans que l'on puisse vraiment en identifier un plus spécifiquement que d'autres. Ces divergences d'analyses expliquent que les gouvernements envisagent des mesures différentes.