

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2012)

Heft: 1939

Artikel: Que les CFF ne vendent-ils donc leur vieux tunnel du Gothard à l'Office fédéral des routes!

Autor: Weibel, Rodolphe

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024532>

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: 29.03.2025

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

d'achat a secoué les distributeurs (DP 1924²¹). Ils ont commencé à se battre contre l'entente entre les fabricants étrangers et leurs importateurs qui profitaient de la hausse du franc pour gonfler leurs marges sur leurs ventes en Suisse.

Si les consommateurs avaient docilement joué les moutons que l'on tond, les commerçants n'auraient pas baissé leurs prix. Le Conseil fédéral n'aurait pas proposé une révision de la loi sur les cartels (DP 1932²²) pour mettre au pas les accords verticaux qui profitent aux grands groupes étrangers. Par leur tourisme d'achat, les consommateurs ont non seulement ménagé leur portemonnaie. Ils ont rendu service au pays en combattant un dysfonctionnement du marché.

«*Acheter en Suisse*» est un

slogan douteux. «*Acheter suisse*», c'est autre chose. Le Conseil national examinera lors de la prochaine session le projet *Swissness*²³. Par une révision de la loi sur les marques, le Conseil fédéral propose de renforcer la crédibilité du label suisse.

Ainsi, pour qu'un produit alimentaire ait le droit d'arborer la croix fédérale, il faudra que 80% de la matière première proviennent de notre sol. Cette règle ne convient pas aux industriels. Ils entendent conserver la possibilité de s'approvisionner plus largement à l'étranger tout en affichant le label helvétique sur les produits qu'ils transforment dans le pays alors que lesdits produits sont largement d'origine étrangère.

L'Union suisse des paysans annonce le lancement d'une initiative populaire si le

Conseil national se laisse convaincre par le lobby de l'industrie alimentaire. Les paysans exigent un label rigoureux. Il est un atout décisif pour l'exportation. Grâce à son prestige et à sa crédibilité, il permet de compenser les prix plus élevés de nos produits agricoles.

Une claire indication de provenance contribue en outre à la transparence du marché suisse. C'est ce que souhaitent également les consommateurs. Ils peuvent faire leur choix en pleine connaissance de cause: en fonction du prix, mais aussi de la provenance. Par souci écologique, ils peuvent choisir un produit qui ne fait pas des centaines de kilomètres en camion avant d'arriver dans leur panier. Ils peuvent décider d'acheter suisse pour soutenir nos agriculteurs ou pour boycotter les producteurs étrangers qui maltraitent leur main-d'œuvre.

Que les CFF ne vendent-ils donc leur vieux tunnel du Gothard à l'Office fédéral des routes!

Invité: Rodolphe Weibel • 13 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19462>

La solution la plus économique

Le tunnel routier du Gothard doit subir de lourds travaux d'assainissement et de mise en conformité avec les normes de sécurité contemporaines. Le Conseil fédéral a publié il y a un an son rapport, qui a suscité d'importantes interrogations quant aux effets d'économie générale

qu'entraîneraient les limitations de circulation nécessaires aux travaux.

L'Office fédéral des routes (OFROU) vient de publier à ce sujet une étude qui évalue d'une part les pertes économiques causées par la fermeture du tunnel pendant de longues périodes, d'autre part les éventuels avantages tirés de l'activité d'entreprises

de service et de construction pendant la durée des immobilisations et des travaux. Ces avantages sont incertains parce que réalisés seulement si les travaux sont adjugés à des entreprises locales, ce que les lois sur les marchés publics empêchent de promettre. Les lourdes incertitudes qui pèsent sur ces avantages, ainsi que leur impact respectif relativement

modeste, me les font ignorer ici.

Cette publication me donne l'occasion de revenir sur l'analyse et les propositions esquissées en mars 2011 (DP 1905²⁴). Celles-ci portaient plus généralement sur l'avenir de la ligne ferroviaire de faîte, dont je répète qu'il mérite qu'on s'y intéresse sérieusement dès aujourd'hui. Que faire de la ligne, des rampes et du tunnel? Dès la mise en service du tunnel de base, fin 2016, ni les trains de marchandises ni les trains rapides entre Lucerne et Bellinzona n'emprunteront plus le vieux tunnel. Le trafic local entre Léventine et Uri ne nécessite à l'évidence pas un tunnel ferroviaire à deux voies de 15 kilomètres de longueur, parce que le tunnel routier, qui lui est parallèle, y suffira.

C'est dans ce contexte plus général que s'inscrit le présent article.

Dès l'instant où le tunnel de base est mis en service, au changement d'horaire, le vieux tunnel peut être débarrassé de ses équipements ferroviaires. Sur ses 15 kilomètres peuvent être mis en œuvre, simultanément, 15 chantiers permettant l'agrandissement du gabarit, la creuse d'une galerie de sécurité, et le montage des installations de ventilation et de sécurité propres à un tunnel routier à deux sens de circulation. Ce n'est pas un tunnel de 15 kilomètres qui se construit, mais 15 tunnels d'un kilomètre en même temps. Trois ans plus tard, en 2020, il suffit de dévier le trafic de l'actuel

tunnel routier vers le vieux tunnel ferroviaire transformé: les portails des deux tunnels sont distants de moins de 200 mètres l'un de l'autre. L'ancien tunnel routier est abandonné, ou réservé à un autre usage ultérieur, dans un état brut.

J'esquisse quatre solutions. La numérotation que j'ai adoptée, à première vue un peu compliquée, présente l'avantage de se superposer à celle de l'OFROU.

Solution numéro 0

Celle que j'ai décrite ci-dessus. Les travaux auront coûté 750 millions. La circulation routière n'aura jamais été interrompue, si bien qu'il n'y aura pas d'effet négatif sur les économies des cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons.

Les études de l'OFROU pour l'assainissement de l'actuel tunnel routier permettent de dégager trois autres solutions équivalentes en capacité et en sécurité, comprenant un tunnel routier moderne, à double sens, avec une galerie de sécurité.

Solution numéro 1

La première des deux solutions retenues à ce jour par l'OFROU: la réfection avec fermeture totale ininterrompue pendant deux ans et demi, sans ouverture même en été, pour un coût total de 1'250 millions, auxquels s'ajoutent 220 millions (moyenne de la fourchette d'évaluation de l'OFROU) d'effets négatifs pour l'économie des cantons voisins. Au total 1'470

millions, soit 720 millions de plus que la solution 0.

Solution numéro 2

La seconde des deux solutions retenues à ce jour par l'OFROU: la réfection avec fermeture totale pendant trois ans et demi, mais avec ouverture en été, pour un coût total de 1'400 millions, auxquels s'ajoutent 180 millions d'effets négatifs pour l'économie des cantons voisins. Au total 1'580 millions, soit 830 millions de plus que la solution 0.

Solution numéro 3 partielle

C'est la première partie d'une variante étudiée mais non retenue par l'OFROU. Elle s'arrête à la fin de la construction d'un nouveau tube, tandis que la variante de l'OFROU englobe encore la réfection ultérieure de l'ancien tube, pour permettre le trafic à sens unique dans chacun des tubes, chacun d'eux dès lors largement surdimensionné. La construction d'un tube supplémentaire, avec l'abandon du tunnel routier actuel, est estimée à 2'020 millions. Cette solution n'aurait pas d'effet négatif sur l'économie des trois cantons riverains. En revanche, l'OFROU chiffre à 250 millions les frais supplémentaires d'entretien de l'ancien tube pendant les dix ans d'exploitation qui précéderaient la mise en service du nouveau tube. Ainsi le coût total serait de 2'270 millions, soit 1'520 millions de plus que la solution 0.

Raisonnablement, l'OFROU

aurait donc intérêt à acheter le vieux tunnel ferroviaire pour au moins 720 millions ou au plus 1,52 milliard de francs. C'est environ la somme dont les CFF ont besoin pour adapter les gabarits entre Bâle et Chiasso et permettre le passage de convois hauts de 4 mètres aux angles : 925

millions. Raisonnablement aussi, les CFF ont donc tout intérêt à vendre leur vieux tunnel, qui ne leur rapportera plus jamais rien. On ne trouve pas un milliard sous les pas d'un cheval!

Tout le problème de la mise en conformité du tunnel routier avec les normes

contemporaines serait réglé en trois ans, sans aucune incidence négative pour les économies des cantons voisins.

La règle constitutionnelle qui interdit d'augmenter la capacité routière des traversées alpines ne serait en rien mise en question.

«Une nouvelle vision de l'agriculture» marchande et destructrice

Federico Franchini • 15 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19481>

Quand les multinationales récupèrent à leur profit les concepts à la mode

«Parvenir à une croissance agricole durable par le biais de solutions basées sur le marché», tel est l'objectif d'une initiative lancée en 2010 par des multinationales de l'agroalimentaire dans le cadre du Forum économique mondiale de Davos (WEF).

Evoquant l'augmentation de la population mondiale, la diminution des terres arables et une sécurité alimentaire en danger, l'initiative intitulée «Une nouvelle vision de l'agriculture»⁶ entend mobiliser les investissements publics et privés pour développer le secteur agricole.

Les buts visés sont schématisés dans un triangle⁷ dont les côtés représentent la sécurité alimentaire, la durabilité environnementale et l'opportunité économique. Plus concrètement, l'initiative

veut contribuer au «développement des marchés agricoles, et notamment des opportunités pour les petits producteurs» et à «l'amélioration de l'accès à des produits alimentaires nourrissants, à des prix abordables».

La direction stratégique est assurée par 23 entreprises actives dans toutes les étapes de la filière agroalimentaire: Bunge, Cargill, DuPont, Coca-Cola, Pepsi, Unilever, Wall-Mart, Nestlé, Monsanto, Syngenta, etc. L'initiative bénéficie du soutien consultatif de la Commission sur la sécurité alimentaire du WEF⁸. Créée en 2008, cette commission réunit une vingtaine de personnalités actives dans le domaine de l'alimentation et de l'agriculture. Elle s'est donné pour mission d'approfondir les synergies entre les acteurs engagés dans la lutte contre la faim.

Elle a été tout d'abord présidée par Josette Sheeran⁹, la directrice exécutive du Programme alimentaire mondial, récemment portée à la vice-présidence du Forum. Considérée par le magazine *Forbes* comme l'une des trente femmes les plus influentes de la planète, Sheeran incarne le *credo* typique de l'initiative: des solutions basées sur le marché. Elle a présidé le *think thank Empower America*¹⁰, aujourd'hui nommé *Freedom Works*¹¹, dont le slogan est «moins d'Etat, moins de taxes, plus de liberté».

Kanayo Nkwanzé¹², président de l'International Fund for Agricultural Development¹³ (IFAD) lui a succédé. Lui aussi fonctionnaire international de haut niveau, Nkwanzé s'est distingué pour avoir promu en Afrique les NERICA¹⁴ (*New Rice for Africa*), des nouvelles qualités des riz «spécialement