

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2016)
Heft: 2109

Artikel: Gothard, un projet basé sur des données périmées : votation du 28 février: une expertise pour l'Office fédéral des routes contredit le Conseil fédéral
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023360>

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>

rien dire des inéluctables conséquences politiques et sociales – ni de la [nouvelle crise financière](#) mondiale dont Josef Stiglitz prédit la survenance.

La prévention ou la limitation

de tels dommages pourrait impliquer la réinstauration d'un taux de change fixe, du moins avec l'euro, monnaie du principal partenaire économique de la Suisse. D'aucuns, les syndicats notamment, voient dans cette

mesure, mise en vigueur entre septembre 2011 et la mi-janvier 2015, la seule option raisonnable pour un pays trop petit pour avoir à lui seul un impact sur les marchés des principales devises, dollar et euro en tête.

Gothard, un projet basé sur des données périmées

Votation du 28 février: une expertise pour l'Office fédéral des routes contredit le Conseil fédéral

Jean-Daniel Delley - 14 janvier 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/28782>

Le tunnel routier du Gothard, ouvert à la circulation en 1980, a besoin d'une rénovation. Personne ne le conteste. Le débat porte sur la nécessité de creuser un second tube pour réaliser cette rénovation.

L'argumentaire du Conseil fédéral, suivi par le Parlement, paraît à première vue solide. Le tunnel existant doit être assaini entre 2020 et 2025, faute de quoi la sécurité ne pourra plus être totalement assurée. Pour éviter une interruption du trafic durant les travaux, le choix s'est porté sur le creusement préalable d'un second tube plutôt que sur le transbordement provisoire des véhicules sur le rail.

La solution choisie se révèle nettement plus onéreuse que le transbordement – près de 2,8 milliards contre 1,5 à 1,6 milliard de francs. Mais elle constitue un investissement dans la sécurité – circulation unidirectionnelle – et pour les futures rénovations.

Si l'on examine le projet de plus près, on constate que les travaux prévus dépassent de loin le seul entretien du tunnel. Le rehaussement de la dalle intermédiaire – la voûte – de 4,5 à 4,8 mètres et l'augmentation du dévers – la pente latérale – de 2 à 2,5% n'ont rien à voir avec la sécurité, pas plus qu'avec le respect des normes européennes. Or ces deux mesures pèsent lourdement sur le coût total de la rénovation et exigent la fermeture du tunnel durant 1'000 jours.

En comparaison, l'Autriche procède actuellement à l'assainissement du [tunnel de l'Arlberg](#) – 14 kilomètres – selon les normes européennes pour 170 millions de francs, avec deux périodes de fermeture de 220 jours en 2015 et 160 jours en 2017.

Si l'on s'en tient aux seuls travaux d'entretien, on apprend maintenant que les informations fournies par le

Conseil fédéral dans son [Message](#) à l'appui du projet sont erronées. C'est ce que révèle une [expertise](#) réalisée entre 2013 et 2015 et publiée le 11 novembre dernier par... l'[Office fédéral des routes](#).

Ce travail n'a pas rencontré l'écho médiatique qu'il mérite. L'état de la voûte se révèle meilleur que ne l'indiquaient les estimations antérieures. En effet, la dalle intermédiaire ne nécessiterait pas de travaux avant 2035, soit dix ans de répit par rapport à la date limite avancée par le Conseil fédéral. Quant aux installations électromécaniques, elles pourraient être réparées plutôt que remplacées.

C'est dire qu'il n'y a pas d'urgence et que le souverain peut sans crainte rejeter le projet soumis à son verdict le 28 février prochain.

Ce répit devrait permettre d'étudier de manière sérieuse d'autres options. Notamment

celle d'un transbordement temporaire des véhicules sur le rail dont l'ouverture prochaine du nouveau tunnel de base du Gothard permettra d'analyser concrètement les avantages et les inconvénients. Ou encore la solution que l'ingénieur Rodolphe Weibel a présentée dans nos colonnes ([DP 1905](#)), à savoir l'aménagement du

tunnel ferroviaire actuel en tube routier provisoire.

Et la sécurité, rétorquera-t-on? Une glissière centrale permettrait d'éviter les collisions frontales jusqu'à ce que se généralisent les systèmes d'assistance à la conduite. Voilà qui rend caduc l'actuel projet, marqué au coin

du perfectionnisme helvétique.

Un investissement pour le futur? Non, une dépense somptuaire pour disposer de quatre voies de circulation dont on prétend que deux seulement seront utilisées. Et une infrastructure qui ignore les développements techniques en matière de sécurité routière.

Aménagement du territoire: le pari risqué du Valais

Entre volonté politique affichée, spécificités locales et difficultés de mise en œuvre

Michel Rey - 17 janvier 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/28789>

Le canton du Valais affiche sa [volonté politique](#) d'appliquer la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) récemment révisée. Il le fait en maîtrisant son urbanisation et en procédant au dézonage exigé par la loi fédérale, mais selon des modalités qui tiennent compte de ses spécificités.

Reprenons. Les zones à bâtir valaisannes couvrent 13'200 hectares. 11'000 hectares suffiront pour faire face à l'évolution démographique du canton au cours des quinze prochaines années. Le solde de 2'200 hectares sera pour moitié dézoné et l'autre moitié affectée à une zone bloquée pendant quinze ans et libérée selon des modalités étroitement contrôlées par le canton.

Selon le conseiller d'Etat Jean-Michel Cina, la solution est doublement intéressante. Elle

met fin au mitage du territoire et à la dispersion des constructions. C'est la finalité principale de la nouvelle loi fédérale. Mais elle permet aussi de limiter les dézonages au strict nécessaire, sans léser les propriétaires car les terrains dézonés ne sont généralement pas équipés, ni desservis par les transports publics et souvent peu aptes à la construction. Il n'y aura donc pas ou peu d'indemnités à verser. La zone bloquée évite de dézoner des terrains pouvant générer le paiement de fortes indemnités et qui risquent d'être utiles pour la construction à long terme.

Preuve de sa volonté politique, le canton a élaboré une [révision](#) de sa loi sur l'aménagement du territoire dont une deuxième étape veut lui donner, ainsi qu'aux communes, les instruments de cette maîtrise de

l'urbanisation. En particulier: priorité à l'urbanisation vers l'intérieur, obligation de construire dans un délai, introduction d'un droit d'emption et d'un droit d'expropriation en faveur de la commune, délimitation d'un périmètre d'urbanisation pour le long terme, impossibilité de l'équiper tant que le besoin n'est pas démontré. Il est également prévu une nouvelle réglementation pour les mayens, où la compétence d'autorisation passe de la commune au canton.

En d'autres termes, le temps où l'aménagement était la seule affaire des communes mises sous la tutelle des propriétaires fonciers est terminé. Avec sa nouvelle loi, le canton affirme clairement sa volonté politique de respecter l'esprit de la LAT révisée. Examiné en première lecture par le Grand Conseil, le projet