

# L'assainissement du Gothard à un, deux ou trois milliards?

Autor(en): **Weibel, Rodolphe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 1951

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024595>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ne le souhaitent pas.

A l'inverse, les cautions mises par la législation suisse aux techniques de procréation médicalement assistée empêchent bien des personnes de devenir parents alors qu'elles le souhaitent. Remettre en cause la vision naturaliste de la filiation permettrait donc de rouvrir la réflexion sur les techniques de procréation médicalement assistée interdites en Suisse,

notamment le don d'ovules et la gestation pour autrui (mères porteuses): nombre de couples hétérosexuels stériles se rendent à l'étranger pour contourner les restrictions helvétiques. On peut bien sûr condamner ces comportements illégaux: mais est-il juste d'imposer des filiations non désirées d'une part et d'ignorer des filiations si souhaitées d'autre part? L'intérêt des enfants ne

commanderait-il pas le contraire?

Le débat ouvert par la décision du Conseil des Etats va donc au-delà de la «simple» question de la filiation homoparentale. Il serait théoriquement et politiquement erroné d'en faire une revendication d'une minorité alors qu'il s'agit d'un débat de société: filiation fondée sur la génétique ou sur la volonté?

## L'assainissement du Gothard à un, deux ou trois milliards?

Invité: Rodolphe Weibel • 14 avril 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/20353>

### Bataille de variantes pour les tunnels

Connaissez-vous la ligne ferroviaire du Hauenstein? Elle relie Bâle à Olten, en traversant le massif du Jura. En fait, il y a deux lignes: la première, dite de faite, a été inaugurée en 1858; la seconde, de base, le 8 janvier 1916.

Le *Journal de Genève* du 9 janvier 1916 écrit: «Le nouveau tracé, long de 18 km et comportant un tunnel de 8'134 m, n'est pas plus court en kilomètres que l'ancien, mais le point culminant a été abaissé de 561 m à 451

*mètres, et les rampes maxima, qui atteignaient une pente de 26,6 et 21 p. 1000, sont ramenées à 10,5 à ciel ouvert, et à 7,5 p. 1000 seulement dans le tunnel. Non seulement la rapidité du trafic sera sensiblement accélérée, mais les frais d'exploitation s'en trouveront aussi fortement réduits*». Pour vaincre les pentes de l'ancien tracé, 4 locomotives étaient maintenues en pression au dépôt de Läuelfingen, pour aider à la traction.

Depuis la mise en service de la nouvelle ligne, l'ancienne n'a pas cessé de pécloter. Le

tracé à ciel ouvert de l'ancienne ligne avait été construit en double voie. En 1938, l'une des voies a été démantelée. A plusieurs reprises, l'abandon de l'exploitation a été envisagé. Puis il fut effectif durant l'année 1997. Depuis, fortement subventionnée par le canton de Bâle-Campagne jusqu'en 2009, la ligne survit. Il est aujourd'hui question de l'exploiter en ligne régulière tractée à la vapeur.

Il est un domaine dans lequel les politiques sont sans pouvoir, même s'il est quasiment impossible de les en convaincre. Ainsi le

Conseil fédéral aura beau dire que la ligne de faîte du Gothard continuera à être exploitée par le chemin de fer. Il n'en sera rien si les voyageurs lui préféreront le tunnel de base et si les CFF ne voudront y faire grimper aucun train de fret, à coups de locomotives supplémentaires de pousse et de traction, et au prix d'un entretien très lourd.

Ce qui est possible pour l'achat d'avions de chasse ne l'est pas pour l'achat de prestations de chemin de fer. Les autorités tessinoises et uranaises peuvent bien regretter que l'abandon de l'exploitation massive de la ligne de faîte coûtera à leurs cantons plusieurs centaines d'emplois sûrs et correctement rémunérés, elles seront dans l'impossibilité de s'y opposer, sauf à payer. L'autre argument des mêmes autorités pour le maintien de l'exploitation dans la forme actuelle de la ligne en vertu de sa valeur culturelle et historique ne tiendra en aucun cas le coup sous cette forme, pour les mêmes raisons.

### **Un marché de dupes**

Le Conseil fédéral a demandé à deux de ses services, l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral des transports, d'examiner

conjointement la possibilité d'aménager les deux aires principales de chantier du tunnel de base du Gothard, à Erstfeld et Biasca, en pistes de chargement de camions sur des wagons spéciaux les faisant franchir le Gothard par le tunnel de base, d'exploiter ce concept, puis de démolir les installations après l'assainissement du tunnel routier.

Les deux offices sont arrivés à la conclusion que c'est possible, mais coûteux. Selon leurs calculs, il en coûterait un demi milliard. C'est surtout déraisonnable: Il s'agirait d'assurer le transit des camions pendant les travaux d'assainissement du tunnel routier, évalués à un demi-milliard, et ça coûterait un autre demi-milliard! Tout est évidemment possible, si on y met le prix. Dépenser un demi-milliard pour permettre l'assainissement coûtant un demi-milliard? A la fin de l'exercice, l'Etat, vous, moi, serions plus pauvres d'un milliard, mais ne posséderions en plus qu'un ouvrage ne valant qu'un demi-milliard? Marché de dupes!

En outre, la liaison pour les automobiles n'est pour autant pas assurée pendant les travaux d'assainissement du tunnel routier, et les cantons concernés s'en offusquent, même si

l'OFROU prévoit une dépense d'environ 200 millions supplémentaires pour les aménagements nécessaires, au Bernardino, au Simplon, au col du Gothard, dont la moitié seulement serait durable, l'autre moitié purement transitoire.

Nous aurions donc payé 1'200 millions pour posséder:

1. Un tunnel routier à deux voies, conforme aux exigences de sécurité actuelles,
2. Quelques aménagements routiers au col du Gothard, au Simplon et au Bernardino,
3. Un tunnel ferroviaire vétuste, non-conforme aux exigences contemporaines de sécurité, sans galerie de sécurité, ne permettant pas le passage de convois chargés de camions.

En outre, l'économie des cantons des Grisons, d'Uri, du Tessin et du Valais aura été pénalisée par le gel pendant 4 ans de toute liaison routière directe.

### **Ma variante**

Voir

DP 1905<sup>2</sup>, 1939<sup>3</sup> et 1941<sup>4</sup>.

En janvier 2017, Le tunnel ferroviaire de base entre en service. Le trafic ferroviaire par le tunnel ferroviaire de faîte est interrompu. Le tunnel est envahi par une

centaine de machines de terrassement qui se répartissent sur toute sa longueur. Elles alèsent le trou pour en faire un tunnel routier, creusent une galerie de sécurité avec passages tous les 250 mètres. A l'extérieur, d'autres machines entreprennent la creuse de deux ou trois puits de ventilation.

En décembre 2019, La transformation du tunnel est achevée. Elle a coûté 750 millions.

Le 1er janvier 2020, Les indicateurs de direction sont changés, le trafic routier est dévié de l'actuel tunnel routier vers le tunnel transformé. L'assainissement de l'actuel tunnel routier est entrepris.

En décembre 2022, L'assainissement de l'actuel tunnel routier, qui a été

effectué sans aucune interférence avec le trafic, est terminé. Il a coûté (chiffre OFROU) 515 millions. La Suisse a donc dépensé jusqu'ici 1'265 millions.

Le 1er janvier 2023, Les indicateurs de direction sont changés, le trafic routier est à nouveau dévié, cette fois de l'ancien tunnel ferroviaire vers le tunnel actuel assaini.

Si vous voulez, le 1er janvier 2023, les machines pénètrent dans l'ancien tunnel ferroviaire pour l'équiper comme doit l'être un tunnel ferroviaire moderne. Ça dure deux ans, et ça coûte 100 millions.

En décembre 2024, Le passage ferroviaire est rétabli, en respectant toutes les normes de sécurité les plus récentes, et en assurant le passage des gabarits les plus encombrants.

La situation est alors exactement la même qu'aujourd'hui, si ce n'est que toutes les conditions de sécurité sont respectées pour les deux tunnels, et leur capacité pleinement exploitable: Un tunnel routier à deux voies, et un tunnel ferroviaire à deux voies. Ça nous aura coûté 1'365 millions, soit 10% de plus que ce qu'envisage le Conseil fédéral, mais pour deux tunnels neufs, et sans aucun inconvénient pour les cantons voisins. Ces 1'365 millions constituent un investissement et non une dépense. Le peuple suisse aura certes payé 1'365 millions, mais il en aura reçu l'exacte contrepartie.

La question constitutionnelle ne se pose pas.

Les économies des cantons concernés n'en sont en rien affectées.

## Gaz naturel et Azerbaïdjan

Federico Franchini • 7 avril 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/20312>

**Dans le cadre de sa politique énergétique, la Suisse reste dans la dépendance d'un régime autoritaire**

La décision de sortir du nucléaire pousse la

Confédération à diversifier son approvisionnement énergétique et à promouvoir les énergies renouvelables. Pourtant, avant que ces dernières soient suffisamment développées, il faut trouver des alternatives.

Grandes émettrices de CO<sub>2</sub>, les centrales à gaz sont considérées par certains comme une technologie de transition en vue du développement d'énergies plus propres. De ce fait l'approvisionnement en gaz