Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1517

Artikel: Swissair : le deuil d'un symbole
Autor: Danesi, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1008577

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Le mythe du Gothard

Malgré son aura légendaire, le Gothard n'est plus la priorité de la politique de transports en Suisse. Ce sont les agglomérations urbaines qui appellent des mesures urgentes pour les désengorger.

On sait la place privilégiée qu'occupe le massif du Gothard dans l'histoire de notre pays. Il suscite la première alliance qui donne naissance au noyau de la Confédération. A l'époque, les communautés alpines se liguent pour contrôler ce passage stratégique entre le nord et le sud de l'Europe. Il y va de leur capacité à commercer, donc de leur survie économique. Le Gothard, nœud de communication, est symbole d'ouverture.

Lorsque le pays se trouve isolé au milieu d'un continent hostile, le massif montagneux devient naturellement forteresse, lieu ultime de la résistance à l'ennemi. C'est la stratégie du réduit, prônée par le Général Guisan au cours du dernier conflit mondial. Ouvert ou fermé, le Gothard garde aujourd'hui encore sa valeur de mythe. Mais le mythe conduit à la paralysie mentale; il nous empêche de voir la réalité. Pour preuve la forte pression – deux initiatives, l'une populaire («Avanti»), l'autre parlementaire; le soutien des partis bourgeois et la revendication du Tessin – en faveur du percement d'un deuxième tunnel routier. Quand bien même les plus graves difficultés de circulation se situent ailleurs.

Fort heureusement le Conseil fédéral s'est libéré du mythe. Dans son contre-projet à l'initiative «Avanti», il s'appuie sur des données objectives. Des données qui indiquent clairement où se situent les engorgements les plus fréquents: non pas quelques jours par an sur l'axe du Gothard mais très régulièrement dans les grandes agglomérations et sur quelques tronçons de l'axe est-ouest. C'est donc là que le gouvernement veut faire porter l'effort: une politique coordonnée des différents moyens de transport, publics et privés, pour fluidifier l'accès aux villes, financée par la taxe sur l'essence et le produit de la vignette; l'amélioration de la capacité du réseau autoroutier en quelques points particulièrement chargés.

Pour ce qui est du Gothard, l'énervement occasionnel des vacanciers en route vers le sud ne doit pas masquer la situation de cet axe, essentiellement encombré par le trafic des poids lourds. A ce chapitre, la politique est déjà définie, forte de l'aval populaire. Tout d'abord avec l'initiative des Alpes qui exige le transfert sur rail du trafic des marchandises en transit; ensuite avec le percement des nouvelles transversales ferroviaires sous les Alpes; enfin avec l'introduction des taxes poids lourds. Ce transfert doit à terme libérer cet axe d'une grande partie des camions qui l'encombrent et par là même faciliter le trafic des voitures. Se lancer maintenant dans le percement d'un deuxième tunnel routier reviendrait à anéantir le colossal investissement consenti par la Suisse pour les transversales alpines.

Les échéances référendaires à venir permettront de savoir si le corps électoral s'est enfin débarrassé du mythe du Gothard ou si au contraire il est prêt à payer le prix fort pour le maintenir en vie tout en n'améliorant pas sa mobilité. *jd*

Le deuil d'un symbole

Le Musée National Suisse de Zurich prépare une exposition en souvenir de Swissair. Elle sera inaugurée le 30 mai, deux mois après la faillite de la compagnie.

Son ambition est de faire l'inventaire de la tradition suisse dans le domaine de l'aviation. Le musée a ainsi souhaité offrir au public la possibilité de retrouver et savourer un temps révolu, allant de l'époque des pionniers téméraires et bricoleurs jusqu'à l'ère des managers cosmopolites et technocrates. A l'image des veillées funèbres d'autrefois, on pourra se recueillir sur l'autel des reliques assemblées, dressées, parées pour le salut ultime, définitif. L'adieu nostalgique à une entreprise en réalité inaccessible à la majorité des Suisses. Semblables à ces inconnus qui se pressent sur les dépouilles des personnages célebres.

Peu importe! C'est qui est en jeu c'est la force du symbole. Sa capacité de produire du sens. Véhicule de l'imaginaire collectif nourrissant le sentiment d'appartenance à une histoire commune.

Cependant la mort de Swissair se double d'un autre mythe: celui du Phénix qui renaît de ses cendres. Le musée y consacrera débats et animations. De la rage et le désespoir de ceux qui ont vécu l'effondrement de la compagnie et le gâchis d'un patrimoine à la renaissance en cours et aux projets d'avenir. Car la nécessité et les conditions du developpement du transport aérien sont aujourd'hui questionnées, voire contestées alors que l'idée même de mobilité s'ouvre à une réflexion libérée du fardeau des lieux communs. *md*