La Porta Alpina virtuellement claquée : un rêve touristique à entretenir jusqu'en 2012 ou à briser cet automne?

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2007)**

Heft 1740

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1024395

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La Porta Alpina virtuellement claquée

Un rêve touristique à entretenir jusqu'en 2012 ou à briser cet automne?

Yvette Jaggi (20 juillet 2007)

Du bon côté: la conversion d'un puissant ascenseur de chantier, installé dans un puits de 800 mètres de profondeur au milieu du futur tunnel de base du Gothard, en un lift rapide permettant aux touristes de se retrouver sur le plateau de Sedrun, en pleine Surselva. Et d'accéder du même coup au cœur de cette *«région San Gottardo»* que les cantons des Grisons, d'Uri, du Tessin et du Valais ont récemment créée.

Du mauvais côté: la transformation d'une station de secours en une véritable gare souterraine, perturbant le trafic rapide et dense des trains (voyageurs et marchandises) qui devraient circuler à haute vitesse à la cadence de 20 à 30 convois par heure, jour et nuit. Performance seule digne de la principale liaison ferroviaire à travers les Alpes, qui plus est sous le château d'eau de l'Europe occidentale.

Le projet Porta Alpina, dont l'idée remonte à un article d'ingénierie-fiction paru en 1947, nourrit depuis des années le rêve collectif, surtout aux Grisons où il a suscité une adhésion populaire et une motivation politique exceptionnelles, servies par un lobbyisme très efficace, tant auprès des instances touristiques que dans la Berne fédérale ou dans les pays intéressés aux transports transalpins. Le conseiller d'Etat démocrate-chrétien Stefan Engler, chef du département des constructions, des transports et des forêts, incarne le projet, avec un élan et une conviction qui auront pleinement opéré jusqu'au 16 mai dernier.

Ce mercredi-là, le Conseil fédéral a décidé de reporter à l'année 2012 sa décision concernant la réalisation de Porta Alpina, après avoir participé en 2005 pour moitié aux 15 millions d'investissements préliminaires. Tout en reconnaissant la faisabilité de cette prouesse technique, l'exécutif, manifestement conseillé par les CFF, estime désormais que l'ouverture de la Porta Alpina risquerait d'annuler la majeure partie des avantages du tunnel, conquis à coups de milliards - une bonne douzaine pour le seul Gothard dont l'exploitation commerciale reste officiellement attendue pour 2019. Souci partagé par la délégation des Chambres fédérales qui assume la surveillance de la NLFA, dans son rapport annuel rendu public le 11 mai dernier.

Sans l'avouer expressément, les autorités fédérales viennent donc d'émettre un préavis doublement négatif. Les promoteurs de Porta Alpina ne s'y sont pas trompé. Le gouvernement des Grisons a donc décidé de prendre les devants: il somme, rien moins, le Conseil fédéral de préciser ses intentions d'ici la fin août, délai dans lequel les CFF devraient également livrer leur rapport sur le projet Porta Alpina et les effets de son éventuelle réalisation pour l'exploitation du futur plus grand tunnel ferroviaire du monde.

Le gouvernement des Grisons veut donc en avoir le cœur net dès cet automne. Car il sait qu'à défaut le scepticisme ne tardera pas à remplacer l'enthousiasme qui avait motivé en février 2006 près de 72% des citoyens grisonnais à dire oui aux 20 millions d'investissements à la charge du canton, selon le budget établi aux prix de 2003.

Une belle bataille s'annonce sur fond de nouvelle péréquation financière intercantonale et de nouvelle politique régionale. Ces deux nouveautés, assaisonnées d'élections nationales pour cet automne, pourraient bien dresser, une fois de plus, les montagnes contre le Plateau, la périphérie contre les centres urbains. Car la ligne de démarcation entre les opinions, qui s'inscrit bel et bien dans le territoire, passe à l'intérieur des partis, tous divisés entre supporters plus ou moins actifs et détracteurs plus ou moins virulents du fameux lift touristique de Sedrun. Cet équipement semble finalement moins bien accepté que la restitution au civil de la place militaire d'Andermatt, notamment par la grâce d'un investisseur égyptien .