Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2016)

Heft: 2117

Artikel: Gothard: la nouvelle bataille : après la bataille des urnes, celle des délais et contrats pour la construction du second tube routier

Autor: Jaggi, Yvette

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1023393

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: 06.07.2025

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

Gothard: la nouvelle bataille

Après la bataille des urnes, celle des délais et contrats pour la construction du second tube routier

Yvette Jaggi - 22 mars 2016 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/29096

Le 28 février dernier, le peuple suisse a donné l'autorisation – pas l'obligation – de construire un second tube dans le tunnel routier du Gothard.

Et cela à une double condition: d'une part, la capacité du tunnel ne doit pas s'en trouver augmentée sauf conditions exceptionnelles (travaux de réfection de l'un des tubes par exemple) et, d'autre part, un système de régulation du trafic des poids lourds doit être mis en place en vue de respecter la limitation constitutionnelle posée par le souverain.

Le principe étant acquis, la bataille se déplace vers la mise en œuvre. Se pose d'emblée la question du calendrier et du degré d'urgence des travaux à entreprendre.

Réaliste, la conseillère fédérale Doris Leuthard l'a clairement dit à la Télévision romande: *«Pour un pareil chantier, il faut compter sept ans pour la planification et les procédures jusqu'à l'obtention du permis de construire et sept ans pour les travaux de construction du second tube.»* Cela nous mène à 2030, voire 2035, dates réputées limites pour entamer la réfection du tunnel routier inauguré en 1980.

Urgence, vraiment?

Un tel délai relativise l'urgence si souvent évoquée et confirme la possibilité d'éviter un gaspillage monstrueux (DP 2110) et la nécessité de prendre le temps d'une réflexion complémentaire (DP 2112), à la lumière au moins des premières expériences que l'on pourra faire dès le 1er juin prochain, date de l'inauguration du nouveau tunnel ferroviaire sous le Gothard. Il faudra notamment observer les parts respectives que pourront prendre le transport des voyageurs à grande vitesse et le trafic marchandises, grâce au ferroutage encouragé par le corridor au profil de quatre mètres qui relie l'Allemagne à l'Italie à travers les Alpes suisses.

Par-delà ces questions de rythme, il y a bien sûr celles d'argent. Les montants en cause se chiffrent en milliards et représentent un enjeu considérable. La bataille a commencé dès le 28 février, jour de la votation sur le second tube, par une charge organisée dans la presse dominicale alémanique contre les CFF et leur gestion de la ligne transalpine: nombreuses pannes dues non pas, comme souvent ailleurs, à des surcharges du réseau, mais à des problèmes de matériel roulant. Certes, les fameux Pendolino de triste mémoire ont été remisés prématurément, mais les trains qui les ont remplacés sur l'axe Zurich-Milan ne s'avèrent guère plus fiables, tant en matière de qualité des services aux voyageurs que de respect de l'horaire.

Rôle du privé, sûrement

Ce genre d'escarmouche mis à part, les véritables enjeux sont apparus.

Dès l'ouverture de la session de printemps, la droite s'intéresse au financement des gros investissements en matière de réseau routier. L'idée d'un partenariat public-privé pour financer la construction du second tube du Gothard apparaît au grand jour. Une idée lancée par la conseillère nationale Elisabeth Schneider-Schneiter (PDC/BL) qui tient à préserver les chances de réalisation de projets routiers moins grandioses qu'un ixième tunnel sous le Alpes, mais plus immédiatement utiles pour le trafic, tels les travaux de désengorgement des agglomérations.

Elle copréside, avec les conseillers aux Etats Hans Stöckli (PS/BE) et Olivier Français (PRD/VD) ainsi qu'avec le conseiller national Urs Gasche (PBD/BE), un groupe d'une petite trentaine de parlementaires favorables aux contrats PPP, issus des six plus grands partis représentés aux Chambres fédérales. Appliquée au second tube,

cette forme de privatisation des profits escomptés mise sans doute sur la future instauration d'un péage pour l'utilisation du tunnel routier du Gothard. Une telle redevance fait déjà l'objet d'une revendication de la part d'Avenir Suisse en provoquant d'ailleurs l'incompréhension des lecteurs de la *NZZ*, à lire leurs commentaires.

Lex Implenia, vraisemblablement

Les énormes contrats liés à une construction de l'importance du second tube, devisée à 2,8 milliards de francs, ont de quoi faire saliver les entreprises, en particulier les tunneliers, Implenia en tête. Cette société suisse de génie civil, née de la fusion en 2006 entre Zschokke et Batigroup, a participé aux principaux chantiers transalpins.

Elle a même compté, de mars 2011 à mars 2013, un administrateur remarqué, en la personne de l'ancien conseiller fédéral socialiste Moritz Leuenberger qui a cru pouvoir influencer de l'intérieur le puissant lobby. Vite désillusionné sur ce point et totalement incompris de la part du PS, le prédécesseur de Doris Leuthard à la tête du Detec a publiquement pris position contre le second tube, un projet anticonstitutionnel, contraire à l'article sur le transit alpin.

Cette opposition contraire à la réserve généralement observée par les anciens membres du Conseil fédéral n'aura pas empêché l'adoption par le peuple du texte parfois surnommé *«lex Implenia»*. Pas plus qu'elle n'aura freiné l'envol des cours de l'action nominative de l'entreprise.

Le 9 février dernier, moins de trois semaines avant la votation, le titre IMPN faisait sa plus mauvaise cotation de l'année à la bourse suisse (41.15 francs pour une valeur nominale de 1.02 franc). Entre les séances du vendredi 26 et celle du lundi 29 février, la même action prenait d'un coup +4,33%. Trois semaines après la votation, elle avait encore progressé de 13,5% (61.50 francs). A souligner que cet accroissement a été réalisé en mars, c'est-à-dire dans le mois marqué par un repli général des cours à la bourse suisse des valeurs qui composent le Swiss Performance Index.

Pour ceux dont l'opinion donne le ton sur *«les marchés»*, l'affaire est entendue. Le second tube routier sous le Gothard se fera au prix fort et avec la participation active, voire dominante, d'Implenia. On ne laisse pas échapper l'occasion de conduire – et de cofinancer – un tel chantier.

Quand des incitations économiques contrecarrent l'aménagement du territoire

Une étude analyse l'ampleur du problème des constructions hors zone à bâtir

Michel Rey - 29 mars 2016 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/29111

Définir les parties du territoire destinées à la construction, telle est l'une des missions de l'aménagement du territoire. En principe, on ne peut pas construire en dehors des zones à bâtir, sous réserve des exceptions prévues par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).

Dans la pratique pourtant, nombreux sont les bâtiments érigés hors zone à bâtir. C'est ce que révèle une étude commandée par l'Office fédéral du développement territorial.

On a toujours beaucoup construit hors des zones à bâtir. Près de 24% du parc immobilier helvétique, soit quelque 600'000 bâtiments, se trouvent en zone de non bâtir.