Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 114 (1988)
Heft: 23

Artikel: Erreur stratégique
Autor: Galland, Bertil
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76845

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: 14.07.2025

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

Erreur stratégique

La tentation est grande, pour les milieux de la technique, de rejeter la critique émanant d'auteurs jugés non compétents et de se draper dans leurs propres certitudes, quitte à ignorer le poids réel de la contestation. Il est vrai que cette dernière peut pécher par manque total d'objectivité ou être dénuée du plus élémentaire fondement, notamment lorsqu'elle s'exprime dans la grande presse. Toutefois, ignorer ou bagatelliser systématiquement la critique serait une erreur impardonnable.
L'article que nous reproduisons ci-dessous a paru le 13 septembre dernier dans le quotidien lausannois *24 Heures.* Les idées qu'il exprime témoignent d'une indépendance d'esprit et d'une ouverture à la sensibilité de notre population telles que nous avons souhaité le présenter à tous nos lecteurs qui n'en auraient pas pris connaissance. Il n'est absolument pas possible de se fermer aux réflexions qu'il suscite, indépendamment des conclusions que chacun en tirera. Que son auteur et la rédaction de *24 Heures* soient remerciés sincèrement de nous en avoir autorisé la reproduction.

Rédaction

Mettons cartes sur table.
Dans le débat sur l'énergie, avant de rapporter des choses vues et entendues cet été, j'avance deux opinions personnelles dont l'une irritera les Verts et l'autre offusquera les producteurs d'électricité.

PAR BERTIL GALLAND, LAUSANNE

1. Les écologistes ont commis une énorme erreur stratégique en s'opposant au nucléaire par un interdit quasi religieux. Ils ont misé sur une diminution mythique de la consommation et sur des bricolages éoliens et solaires. Ils ont contribué de fait à la relance des centrales à charbon et à huiles lourdes dont les effets catastrophiques sur l'air, la nature, la santé sont certains et permanents, alors que le nucléaire présente seulement un risque. Tchernobyl, désastre de l'atome civil, a frappé l'opinion plus que tout autre accident, mais les dégâts en morts humaines, en forêts anéanties et en atmosphère polluée n'ont pas été comparables à l'incessante intoxication due aux combustibles fossiles.

Par ailleurs, en Suisse et en Scandinavie, l'opposition croissante au nucléaire a fait resurgir des projets de barrages qui posent un problème régional: sommes-nous disposés, par crainte de l'atome, à noyer de manière irréversible bon nombre de nos dernières vallées intactes?

2. Ne quittons pas le chapitre du bétonnage alpestre. Je salue la Grande-Dixence, mais comprenons que chez nous le temps de tels chefs-d'œuvre du génie civil est révolu. Une bataille est engagée, aujourd'hui, en notre pays, pour prévenir les coups de matraque finals à nos paysages. On ne peut admettre l'assèchement des derniers torrents et libres cascades qui faisaient naguère, par leur beauté, la réputation universelle de nos montagnes.

Je reviens des Grisons et du pays d'Avers où le val Madris, dix kilomètres de pâturages admirables, ont été préservés jusqu'ici sans ratures. Mais un barrage y est projeté par la société italo-suisse HRK (Hinterrhein-Kraftwerke). Le lac de retenue serait alimenté par des eaux pompées vers le haut dans les périodes où le courant s'achète bon marché.
Les alpages en sursis – Sovrana qui serait inondé et Breda que dominerait une paroi de béton – n'appartiennent pas à la commune d'Avers, qu'ils prolongent géographiquement, mais à Soglio, de l'autre côté de la crête et à mi-pente du val Bregaglia. Autrefois, les paysans conduisaient leur bétail par-dessus le col. Aujourd'hui, ils affèrment ces herbages d'altitude pour l'estivage de vaches du versant nord. Location: 14 000 francs par an, me dit-on. Comparez ce chiffre avec la somme que les HRK offrent à Soglio pour le barrage: selon les rumeurs, entre 400 000 francs et 1 million!
Il faudrait de l'héroïsme à un village de 220 âmes pour renoncer à ce pactole annuel, les libérant de tous soucis financiers. Le sacrifice est d'autant plus léger aux habitants de Soglio qu'ils ne voient pas le val Madris. En revanche, parmi la population d'Avers, dont le territoire commence à 3 km en aval du barrage projeté, la polémique a éclaté. Le président du district, Jürg Stoffel, tente d'accréditer l'idée que les opposants ne sont que les gens «du bas», des étrangers. Il a souligné que l'affaire ne concernait pas ses administrés puisque seule la commune de Soglio est habilitée à trancher. Mais Avers, a-t-il encore écrit, connaît bien les avantages que les Hinterrheinwerke lui dispensent depuis trente ans: routes, ponts, courant à bas prix et redevances assurant les trois quarts de ses recettes.

La réplique vint, comme un cri du cœur, de la postière d'une localité minuscule aux confins de la commune, Juf, village le plus haut d'Europe (voir *24 Heures* du 9 septembre). J'ai écouté, à une table de l'Hôtel Alpenrose, Berga Menn commenter sa lettre ouverte, publiée avec grands échos à Zurich dans le *Tages-Anzeiger.* Comment ose-t-on affirmer, dit-elle, que nous ne sommes pas concernés? Le projet de Madris nous atteint de plein fouet, par la proximité du barrage et par le va-et-vient des poids lourds qui le construiraient. Et surtout, «faut-il que nos hautes vallées soient sacrifiées sans opposition à la politique énergétique tortueuse *(verzerrt)* de la Suisse?»
La Confédération tout entière doit écouter Berga Menn. En Suisse alémanique montent des vagues de protestations, particulièrement dans les villes de Zurich ou de Saint-Gall qui sont actionnaires des sociétés électriques en cause. Déjà les promoteurs qui s'apprêtaient à noyer l'extraordinaire vallée suspendue de Greina ont dû battre en retraite. Sans quitter les Grisons, on vote à Vals, en ce mois de septembre, sur un projet de barrage à la Lampertschalp. Un livre de Jürg Frischknecht remporte un succès grinçant: *Promenez-vous en Suisse pendant qu'elle existe encore*, guide pédestre en langue allemande à travers les paysages en sursis. Des fêtes et des spectacles contestataires ont été organisés en août à Madris même par un berger-journaliste, avec feux sur tous les alpages.

Mais comme dans le cas des gravières au pied du Jura vaudois, les autorités communales se couvrent les yeux d'épaisses couches de billets de mille pour ne pas voir la destruction du visage prétendument aimé de la patrie.

Dans le Chablais, la nouvelle vogue des barrages menace, on le sait, de bouleverser la plaine du Rhône. En amont, les électriciens ont mis dans leur collimateur le beau vallon sauvage de Réchy.

Une relation étroite me frappe entre les propos de la postière de Juf, l'autre jour, et les débats que j'ai suivis un mois plus tôt dans un cercle scientifique éminent réuni à Erice, en Sicile, entre des spécialistes internationaux de l'énergie nucléaire civile. Ils estiment, en dépit d'une opinion publique houleuse, que la seule politique raisonnable, dans les trente ans qui vont encore passer avant l'avènement de l'énergie de fusion, sera le recours à des réacteurs. Il s'agit donc de les rendre «ultrasûrs». Dans ce but, trois groupes de travail américano-soviéto-européens vont soumettre à une analyse minutieuse neuf «accidents nucléaires». Parmi eux, Tchernobyl vient en tête, mais je fus surpris d'en-

tendre que Lucens (prononcé de manières diverses par des experts de Californie et de Moscou) figure dans les dossiers d'étude, quand bien même, comme on le précisa, ce « désastre » n'avait fait aucune victime. En dépit de ce raté, la Suisse, en des milieux aussi compétents, est souvent donnée en exemple pour la rigueur de ses précautions, pour la qualité de sa technologie, mais aussi prenons-en conscience, pour nos privilèges géographiques. Notre relief montagneux permettrait de réaliser les centrales nucléaires ultrasûres qui sont recommandées aujourd'hui: en caverne et de dimensions réduites. Donc maîtrisables.

Il me paraîtrait utile, même de la part des Verts, de soumettre cette option à un calme examen, plutôt que de ruiner la santé des Européens par les combustibles fossiles, plutôt que d'acheter en hypocrites le courant des superréacteurs français, plutôt que de bétonner les derniers vallons de nos Alpes.

Bertil Galland

Vers une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

En juin dernier, nous consacrions le deuxième volet de notre série « Perspectives des transports publics » au trafic des marchandises à travers les Alpes[1]. Ce sujet a été propulsé au premier plan de l'actualité le 15 septembre dernier, lorsque le conseiller fédéral Adolf Ogi a annoncé la mise en consultation d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes et souligné l'urgence du projet.
Le Conseil fédéral n'a pas choisi de tracé, soumettant à l'appréciation des cantons et des milieux intéressés cinq propositions. La procédure de consultation se terminera le 15 janvier prochain déjà : c'est dire que le gouvernement entend mener rapidement à chef la réalisation de cette nouvelle artère.
La présentation qui suit se veut neutre; nous nous réservons une prise de position après examen détaillé du dossier.

TABLEAU 1. – Evolution des parts de trafic marchandises nord-sud vers l'Italie.

	1970		*1985*		*Evolution*		
	10^6 t	*%*	*10^6 t*	*%*	*10^6 t*	*%*	*%/an*
Total	52,7	100	82,5	100	+29,8	+56	+3,7
Rail	21,6	41	25,9	31	+4,3	+20	+1,3
Route	5,2	10	30,2	37	+25,0	+481	+32,0
Voie maritime	25,9	49	26,4	32	+0,5	+2	+0,1

TABLEAU 2. – Répartition géographique et évolution du trafic de marchandises nord-sud vers l'Italie par voie terrestre.

		1970		*1985*		*Evolution*		
		10^6 t	*%*	*10^6 t*	*%*	*10^6 t*	*%*	*%/an*
Total		26,8	100	56,1	100	+29,3	+109	+7,3
Rail dont		21,6	81	25,9	46	+4,3	+20	+1,3
	CH	10,4	39	10,6	19	+0,2	+2	+0,1
	F	5,9	22	9,5	17	+3,6	+61	+4,1
	A	5,3	20	5,8	10	+0,5	+9	+0,6
Route dont		5,2	19	30,2	54	+25,0	+481	+32,0
	CH	0,1	(0,4)	0,9	(1,6)	+0,8	+800	+53,3
	F	2,4	9	10,7	19	+8,3	+346	+23,1
	A	2,7	10	18,6	33	+15,9	+589	+39,3

1. Transit: situation actuelle et perspectives

On ne saurait faire mieux que de rappeler ici les chiffres que nous avions déjà publiés pour illustrer l'évolution du transit des marchandises à travers les Alpes (tabl. 1 et 2): une augmentation annuelle du tonnage de 7,3 % (32 % pour la route !), d'une part, et la saturation de l'axe routier du Brenner, d'autre part, montrent bien qu'à terme notre pays devra assurer, par quelque moyen que ce soit, une capacité supérieure pour jouer son rôle au centre de l'Europe.

L'un des facteurs qui a préservé jusqu'ici notre pays de sa part du flux de poids lourds qui le contournent par l'est et par l'ouest est la limitation à 28 t des convois routiers (40 t pour le reste de l'Europe). Il n'est que d'étudier le tableau 2 pour s'en persuader: 10,7 millions de tonnes par la France, 18,6 millions par l'Autriche, contre seulement 0,9 million pour la Suisse en 1985 ! Il est évident que la suppression de cette limite amènerait sur nos routes une part importante de ce trafic routier, plus rien ne justifiant dès lors le détour du Brenner, par exemple.

Le poids politique des transporteurs routiers est considérable dans la Communauté européenne (voir encadré): il n'est dès lors pas étonnant que des pressions croissantes s'exercent sur la Suisse pour qu'elle s'aligne sur la limite des 40 t. Le refus pur et simple n'est plus de mise; notre pays a dû s'engager à ouvrir une voie à ce trafic. Dans l'état actuel des pourparlers, il semble que nous pourrons continuer à interdire nos routes à ces convois de 40 t, moyennant deux mesures:

- la création d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, capable d'assurer le ferroutage des convois les plus lourds et les plus encombrants;
- la création d'un « corridor » ferroviaire permettant le ferroutage d'une part importante de ce trafic en attendant la réalisation de la nouvelle ligne.

[1] *Ingénieurs et architectes suisses* N° 12 du 1er juin 1988.