

Transports

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **39 (2002)**

Heft 1517

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

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 lient 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'énerverment 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*

Swissair

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 célèbres.

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 consacra débats et anima-

tions. 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 développement 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*