

# **Gothard : la bataille de l'initiative des Alpes : quelle est la meilleure stratégie pour s'opposer à un second tube routier?**

Autor(en): **Weibel, Rodolphe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 1984

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1014045>

## **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.

consommation pour éviter des engagements excessifs?

L'avant-projet laisse également les cantons entièrement libres d'organiser le notariat comme bon leur semble en ne posant que l'exigence molle d'une «*formation suffisante*» des officiers publics. On peut pourtant s'interroger sur le maintien de certains systèmes, notamment ceux qui ne garantissent pas une impartialité suffisante des notaires en leur permettant de cumuler cette fonction avec la profession d'avocat.

Le texte mis en consultation ne traite pas non plus la délicate question de la rémunération des officiers publics. Selon un article paru dans la revue *Plaidoyer* en 2012 (*Les notaires profitent du boom immobilier*), les revenus des notaires ont grimpé parallèlement à la hausse des prix de l'immobilier. Là où le notariat est indépendant, la rémunération de cette activité dépend de tarifs fixés par l'Etat pour chaque acte accompli. Toutefois, il n'existe aucune statistique officielle pour en connaître avec exactitude le

montant. A l'heure où les rémunérations abusives font débat, cette absence de transparence est indigne. Les tarifs pour le justiciable peuvent varier du simple au quadruple suivant les cantons. Toujours selon le même article, l'émolument d'un notaire genevois s'élève à 4'175 francs pour un bien immobilier d'une valeur de 750'000 francs tandis qu'il n'en coûtera que 750 francs à l'acquéreur venu consulter un officier public zurichois salarié de l'Etat. Les prestations sont pourtant censées être identiques.

Pour résoudre cette problématique, l'avant-projet cède à la tentation d'assimiler le notariat à une activité commerciale privée où prévaudrait le principe de la libre circulation: le «*marché*» de l'acte authentique régulerait donc les prestations et les tarifs. Rien n'interdirait donc à l'avenir aux Vaudois ou aux Genevois d'aller passer un contrat de vente d'immeubles dans un canton où les tarifs sont moins élevés alors qu'ils doivent pour l'instant se rendre chez un notaire du cru.

Cette solution est pourtant

insatisfaisante à plusieurs égards. Elle va à l'encontre du but même de la forme authentique. Les parties seront d'autant mieux protégées qu'elles consultent un officier public du lieu et qui est au fait des particularités locales: même déléguée à des particuliers, la tâche du notaire demeure un service public relevant de la souveraineté de l'Etat et non une prestation soumise aux règles du marché. Cet argument vaut d'autant plus pour tous les actes en lien avec la tenue du registre foncier. Enfin, le libre choix de l'officier public dans l'entier du territoire suisse pour les transactions immobilières empêcherait les cantons de prévoir aussi efficacement qu'aujourd'hui une retenue à la source par les notaires de certains impôts cantonaux. Si la Confédération persiste dans son entreprise, elle ne pourra occulter ces éléments avant de transmettre son projet aux Chambres. Dans l'intervalle, les cantons devraient également prendre les mesures nécessaires pour que l'action nécessaire des notaires serve au mieux l'intérêt public.

## Gothard: la bataille de l'Initiative des Alpes

Quelle est la meilleure stratégie pour s'opposer à un second tube routier?

---

Invité: Rodolphe Weibel - 02 février 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/22644>

L'[Initiative des Alpes](#) s'oppose à la construction d'un second

tube routier, mais approuve la solution de rechange décidée

par le Conseil fédéral pour le cas où la modification de la loi

sur le transit alpin serait refusée. On peut s'en étonner.

Le Conseil fédéral propose de construire un tube routier supplémentaire. Il subordonne cette proposition à une modification de la loi sur le transit alpin, qui rend nécessaire une décision parlementaire sujette à référendum. Au cas où sa proposition serait refusée, il a déjà décidé d'adopter la solution de deux RoLa (*rollende Landstrasse* - ferroutage), entre Göschenen et Airolo pour les voitures, entre Biasca et Erstfeld pour les poids lourds.

Ces deux RoLa sont provisoires: celle entre Göschenen et Airolo n'aura plus de raison d'être après la remise en service du tunnel routier, et tout le monde s'accorde à vouloir que le ferroutage des poids lourds s'étende de frontière à frontière. Parce que ce ne serait que des mesures d'accompagnement de l'assainissement du tunnel routier, il s'agirait en fait d'entretien, et non d'investissement: de ce fait, le Conseil fédéral pourra en décider seul.

L'alternative que propose le Conseil fédéral oppose à la solution qu'il préconise, la construction d'un tube supplémentaire, une solution faible. C'est de bonne guerre.

Elle gèle toute possibilité de trafic routier normal à travers le Gothard pendant de nombreux mois sur plusieurs années, en tout 36 mois répartis sur quatre années

successives. Elle suscite de ce fait le rejet immédiat par beaucoup de gens; il est inutile de les énumérer ici.

Elle nécessite des dépenses d'infrastructure et d'équipement très lourds, non amortissables. Contrairement aux investissements normaux, qui sont payés par leur utilité pendant de très nombreuses années, 50 ans pour des infrastructures, 25 ans pour du matériel roulant, les dépenses d'infrastructure et d'équipement des RoLa devront être amorties en quatre ans. Les importantes infrastructures nécessaires au chargement et déchargement seraient construites temporairement à proximité des portails des tunnels, en attendant que les solutions soient trouvées aux frontières de la Suisse. Aucune dépense de cette importance n'aura jamais dû être amortie en si peu de temps.

En outre, l'exploitation des deux RoLa entraînera d'importants coûts en personnel.

Quatre ans après le tunnel routier sera assaini, mais il aura fallu payer non seulement son assainissement (750 millions), mais encore les installations et l'exploitation des RoLa (750 millions environ): 1,5 milliard de francs au total.

Le Conseil fédéral ne s'en cache évidemment pas, la solution RoLa est celle qu'il avait précédemment choisie, à laquelle il a renoncé en avançant le défaut que je

répète ici: le gel de tout trafic routier pendant de nombreux mois sur plusieurs années, qui pose des problèmes politiques et économiques si lourds que la solution du tunnel supplémentaire se révèle au bout du compte meilleure. Les dépenses non amortissables dans les RoLa seraient remplacées par un investissement d'infrastructure durable.

L'Initiative des Alpes préconise la solution que le Conseil fédéral a rejetée.

On peut émettre l'hypothèse que l'Initiative des Alpes se rallie plutôt au projet présenté dans ces colonnes, qui passe par les trois étapes suivantes ([DP 1905](#) et les [articles suivants](#)):

- transformation du tunnel ferroviaire en tube routier;
- assainissement du tunnel routier actuel;
- retransformation de l'ancien tunnel ferroviaire, devenu temporairement routier, en tunnel ferroviaire.

Dès le début des débats, le projet de second tube routier serait mis en balance avec un projet qui le contrecarre autrement plus efficacement que les deux RoLa, pour le même prix. La circulation routière normale (l'actuelle circulation routière) à travers le Gothard ne serait jamais interrompue. Le principal argument pour la construction d'un tube supplémentaire tombe. Le chemin de fer reçoit à la fin de l'épisode un tunnel flambant neuf, parfaitement



sûr, avec une galerie de sécurité, assez haut pour laisser passer les convois les plus encombrants.

Avec de tels arguments, l'Initiative des Alpes augmenterait beaucoup ses chances de convaincre le

Parlement, puis le peuple, sans rien renier de ses convictions ni de ses objectifs.

En cas de victoire, la protection constitutionnelle contre l'augmentation de la capacité routière à travers le Gothard,

réaffirmée, s'étendrait naturellement au tunnel ferroviaire: il serait envisageable qu'il ne soit pas rendu au ferroviaire, mais en aucun cas permis qu'il soit maintenu en exploitation routière parallèlement au tunnel routier actuel, assaini.

## Nuqui, département de Choco, Colombie

Une carte postale de notre correspondante particulière en Amérique latine

Charlotte Robert - 02 février 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/22653>

Nuqui est un village de quelque 4'000 habitants sur la côte pacifique de la Colombie; un petit coin d'Afrique hérité du trafic d'esclaves. Des plages immenses et désertes, tous les fruits tropicaux imaginables, du poisson en quantité, non seulement pour le palais, mais aussi pour les yeux. En effet les baleines viennent s'accoupler et mettre bas dans l'une des baies étroites de la côte. Un rêve pour les touristes, un peu moins pour les habitants.

Nuqui n'est accessible que par avion et par mer, soit 24 heures en cargo du port de Buenaventura ou huit heures en barque à moteur avec la garantie d'avoir mal au coccyx pendant plusieurs jours. L'arrière-pays est composé de collines et de montagnes couvertes de forêt impénétrable, ce qui en a fait un pôle de la guérilla pendant longtemps.

Les *Nuquiseños* se plaignent

amèrement d'être délaissés par le gouvernement central. A juste titre puisque 80% des subventions agricoles vont aux planteurs de café et de palmiers à huile. Mais, plus grave encore, l'approvisionnement en électricité et en eau est très aléatoire.

Début janvier, un groupe de villageois a décidé d'une action d'éclat pour attirer l'attention des médias et du gouvernement. Ils occupèrent donc l'aéroport en lâchant des vaches un jour où l'avion assure la liaison trihebdomadaire. Le responsable de la compagnie aérienne s'est précipité sur la piste pour chasser le bétail. Les activistes ont alors occupé eux-mêmes la piste, empêchant l'avion d'atterrir et les touristes de quitter les lieux pendant deux jours.

A la fin de la semaine, un comité de crise a siégé avec

des représentants du gouvernement et sous bonne garde d'une frégate militaire qui mouillait au large. Les activistes ont été admis aux discussions. Le lundi suivant, le porte-parole du maire, avec son porte-voix et beaucoup de sérieux, annonçait à la population que la compagnie d'électricité (privée) s'engageait à fournir douze heures d'électricité par jour, de midi à minuit, pendant trois mois.

Quant à l'eau, elle ne manque pas dans cette région, mais les infrastructures sont rudimentaires. Il semble qu'un barrage plus grand est en cours de construction. Pour le moment, en saison sèche, les femmes doivent aller faire la lessive et chercher l'eau au puits, accessible seulement à marée haute.

L'électricité préoccupe plus les activistes que l'eau. En effet, elle est indispensable au