

SUISSE samedi 02 août 2014

Comment le Gothard entend séduire l'Unesco

Bernard Wuthrich col du Gothard



Le col et l'hospice du Saint-Gothard. L'entrée de la forteresse se trouve au bout de la digue qui sépare les deux petits lacs à gauche. (archives - © heinz leuenberger/keystone)

> **Mythe Réservoir de l'Europe, forteresse souterraine, le site est riche et varié**

> **Mais c'est la voie ferrée qui suscite le plus grand intérêt**

Derrière la lourde porte blindée, la température n'est que de 8 degrés. Dehors, en cette journée de juillet, il en fait 20 à l'hospice du Saint-Gothard, à 2100 mètres. L'épaisse porte en acier, restée camouflée jusqu'au début des années 2000, donne accès au Sasso San Gottardo, l'ancienne forteresse que l'armée suisse avait construite au début des années 1940 pour prévenir d'éventuels assauts des troupes hitlériennes, par le nord, ou mussoliniennes, par le sud. Elle était un pilier du Réduit national du général Guisan.

Connu à l'époque sous le nom de Sasso da Pigna, ce dédale composé de 2,5 km de couloirs, de casemates, de réfectoires et de dortoirs est un important témoin de l'histoire riche et mouvementée du col. Il est désormais ouvert au public. Au bout d'un long corridor humide, une grille, puis un petit funiculaire qui grimpe d'une centaine de mètres à l'intérieur de la montagne. De nouveaux couloirs

sombres. L'un mène à une casemate équipée d'un canon d'époque et flanquée d'une ouverture dans la roche, où a été aménagée, à 2200 mètres, une plateforme en métal.

Le coup d'œil est saisissant. Devant nos yeux, le massif du Saint-Gothard s'étend dans toute sa magnificence, parsemé de lacs et de sommets. On saisit alors l'importance de ce lieu de passage historique entre le Nord et le Sud de l'Europe, endroit stratégique convoité et surveillé, bassin aquifère du continent, réservoir d'énergie hydroélectrique. Une richesse inestimable.

A Zurich, le directeur de Patrimoine suisse, Adrian Schmid, rêve d'accorder à ce joyau alpin une reconnaissance internationale en le faisant enregistrer au patrimoine mondial de l'Unesco. «Le Gothard est le symbole de l'identité et de la diversité culturelle de la Suisse. Le Rhin, le Rhône, la Reuss et le Tessin, affluent du Pô, y ont leur source. C'est un lieu de passage primordial pour les relations économiques du continent. La première main tendue entre le nord et le sud a été le pont du Diable et la prochaine sera la mise en service, fin 2016, du tunnel ferroviaire de base. Ce chef-d'œuvre technologique captera l'attention du monde entier. L'historien Helmut Stalder a dit que le Gothard était le point de rencontre du granit et de l'esprit. Comme il a raison!» argumente-t-il.

Au sommet du col, Alfred Markwalder se montre très intéressé par la proposition d'Adrian Schmid. L'ancien chef de l'Armement préside la Fondation Sasso San Gottardo. Il peut raconter l'histoire de la place forte pendant des heures. Par exemple le positionnement des armes. «L'un des canons est orienté vers le col San Giacomo, au fond du val Bedretto, car Mussolini avait fait construire une route jusqu'à ce point frontière», dit-il. La fondation ne s'est pas contentée d'ouvrir au public l'ancien fortin, désaffecté en 1999 et déclassifié deux ans plus tard. «Nous voulions offrir plus qu'un musée historique des fortifications. L'idée est venue de compléter l'ouvrage par la présentation du milieu thématique du Gothard», se souvient-il.

C'est ainsi que, dans une partie de l'ex-forteresse, le Sasso San Gottardo présente les richesses énergétiques et aquatiques du «toit de l'Europe», le rôle qu'il a joué dans la mobilité et la sécurité continentales. L'exposition est interactive. On peut assister à la naissance d'un bout de glacier, ou produire soi-même de l'énergie à la force du mollet.

La fondation déborde d'ambition. Elle veut dépasser les 12 000 visiteurs en 2013, et intensifier la collaboration avec l'hospice, les écoles, l'Office fédéral de la culture (OFC). Elle a déposé sa candidature pour le European Museum of the Year Award 2015 du Conseil de l'Europe. «Cette démarche témoigne de l'importance du Gothard pour la Suisse et l'Europe», souligne Alfred Markwalder. Le massif a d'ailleurs obtenu une première consécration: le «Chemin des quatre sources», un réseau de sentiers de 85 km qui relie la Furka à l'Oberalp en passant par les lieux où sourdent les quatre cours d'eau, vient d'obtenir le Prix Rando 2014.

Alors, pourquoi pas l'Unesco? Adrian Schmid inclut la forteresse dans les atouts du Gothard. «Le Réduit fait aussi partie du mythe», reconnaît-il. Mais suffit-il d'être un mythe national pour revendiquer le droit de faire partie du patrimoine mondial? «Non. Je pense qu'il faut souligner et rappeler sans cesse la fonction internationale du Gothard. En 2016, on ouvrira le tunnel de base. Mon vœu est qu'on saisisse l'occasion pour le mettre en valeur.»

Transports, eau, énergie, sécurité. Peut-on déposer une candidature aussi protéiforme auprès de l'Unesco? Oliver Martin, chef de la section patrimoine culturel et monuments de l'OFC, en doute. Il pose la question du «périmètre» d'une candidature et des qualités nécessaires pour que soit reconnue l'Outstanding Universal Value (OUV), la valeur universelle exceptionnelle qui fait l'attrait d'un lieu. Cette question est d'ailleurs débattue entre l'OFC, les cantons du Tessin et d'Uri et les CFF depuis une dizaine d'années.

L'intérêt du Gothard venant de son statut de «paysage de transit», Oliver Martin recommande de se concentrer sur un point fort: la ligne de chemin de fer. Adrian Schmid acquiesce. «La ligne sommitale doit clairement être au centre de cette candidature. Son histoire est non seulement liée aux communications Nord-Sud mais aussi à l'hydroélectricité. L'un de ses atouts, c'est l'église de Wassen. Les voyageurs qui passent par ici laissent tout tomber pour l'admirer sous trois angles différents. Ils contemplent les viaducs spectaculaires qui s'empilent les uns sur les autres et se rejoignent par d'impressionnants tunnels hélicoïdaux. Cette construction audacieuse est révélatrice des difficultés qu'il a fallu vaincre pour réaliser ce passage ferroviaire. Elle a sa place au patrimoine mondial de l'Unesco.»

Certes. Mais si la valeur historique de la ligne de faîte n'est pas remise en question, celle de son authenticité se pose. Les CFF sont en train de dresser l'inventaire de leur réseau. L'axe du Gothard en fait naturellement partie. Gares, dépôts, centrales électriques, abris pour câbles, murs de soutènement, ponts, tunnels, tout est consigné dans cet inventaire, qui sera achevé «fin 2015», annonce Philippe Revaz, porte-parole des CFF. «Or, les ponts ne sont pas d'origine. Ils ont été remplacés. L'Unesco sera-t-elle d'accord de considérer leur remplacement comme le développement normal d'une réalisation de ce genre?» se demande Oliver Martin.

Il faudra aussi savoir si cette ligne sera maintenue en service après l'ouverture du tunnel de base. «Question centrale», selon Oliver Martin. «L'Unesco voudra un plan de conservation et d'exploitation», dit-il. Les CFF ont annoncé début juillet leur intention de continuer de faire circuler des trains par la ligne de faîte et le tunnel entre Göschenen et Airolo au-delà de 2016. Une liaison horaire RegioExpress reliera Erstfeld à Lugano, où elle sera raccordée au RER tessinois, Tilo. Une offre touristique avec des véhicules historiques sera aussi proposée. L'Office fédéral des transports (OFT) a confirmé, de son côté, que les CFF continueraient d'exploiter la ligne après la mise en service du tunnel de base. «Au moins jusqu'à fin 2017», a-t-il précisé. Et après? Tout est ouvert, mais

l'OFT mise lui aussi sur le maintien de l'ancienne ligne, sous une forme à définir.

Un homme met un grain de sable dans cet engrenage qui semble bien huilé: l'ingénieur Rodolphe Weibel, retraité de l'EPFL. Depuis deux ans, il se bat pour transformer le tunnel Göschenen-Airolo, construit par Louis Favre en 1882, en axe routier. Il propose de raccorder la galerie ferroviaire à l'autoroute actuelle, située 20 mètres plus bas. Cette solution permettrait de rénover le tunnel routier, en piteux état, sans devoir construire un nouveau tube comme le propose le Conseil fédéral. «Elle coûterait nettement moins cher», assure-t-il.

Ce scénario est-il compatible avec une candidature à l'Unesco? Oliver Martin est catégorique: «Le tunnel Göschenen-Airolo est l'élément clé de la ligne du Gothard. On ne pourrait pas imaginer une candidature à l'Unesco sans lui.» «Ce qui est intéressant dans la ligne historique, ce sont les rampes, mais pas le tunnel, qui n'intéresse pas non plus les touristes. On peut très bien le transformer pour y faire passer les voitures le temps d'assainir le tunnel routier et le rendre au chemin de fer par la suite. Notez que j'ai des doutes sur l'utilité de maintenir la ligne de façade. Son entretien coûte très cher à cause des éboulements et de l'hiver», réplique Rodolphe Weibel.

Sa proposition se heurte à un mur d'indifférence. Ni l'Office fédéral des routes, ni les commissions parlementaires ne lui ont accordé le moindre intérêt. Mais Rodolphe Weibel continue de se battre, persuadé que sa solution fera surface si le peuple dit non à la construction d'un second tube routier.

De plus, comme il y a déjà un axe ferroviaire helvétique au patrimoine mondial, l'Albula-Bernina des Chemins de fer rhétiques (RhB), il faudra se demander si l'Unesco est prête à en accueillir un second. Oliver Martin pense qu'il n'y a pas de concurrence entre les deux: «L'Albula-Bernina est une ligne touristique à voie étroite. Le Gothard est un projet européen dont la valeur historique n'est pas contestée», analyse-t-il.

L'entrée à l'Unesco n'est pas gratuite: il faut répondre à un certain nombre de critères. Combien la compagnie RhB doit-elle payer depuis que l'Albula-Bernina bénéficie de la reconnaissance mondiale d'intérêt public? Son porte-parole, Simon Rageth, estime «entre 5 et 10%» le coût supplémentaire nécessaire pour l'assainissement des viaducs, des galeries et des tunnels.

Qu'en pense-t-on à l'OFT? Selon un rapport intermédiaire dont la NZZ am Sonntag a fait état en avril, l'office fédéral estimerait les coûts supplémentaires entre 13 et 26 millions par an si la ligne sommitale devait répondre aux exigences de l'Unesco. «Ce n'était qu'un premier projet de rapport qui n'est ni finalisé ni consolidé. Le rapport définitif sera bientôt prêt. Il est prévu que le Conseil fédéral l'examine d'ici à la fin de l'année», précise sa porte-parole, Florence Pictet. Le gouvernement doit en effet répondre à un postulat du conseiller aux Etats uranais Isidor Baumann sur l'utilisation à long terme de l'ancienne voie.

Adrian Schmid attend cette prise de position avec impatience. «Il faut préparer un argumentaire et les bases de décision pour une candidature. L'appui des autorités et de la population du Tessin et d'Uri est aussi très important», plaide-t-il. «Il n'y aura aucune base de décision avant 2016», tempère Oliver Martin, qui précise que, parce que le calendrier est trop serré, il n'est pas prévu à ce stade d'ajouter le Gothard à la liste indicative des sites suisses, qui sera révisée en 2016. Mû par cette foi qui, à défaut de déplacer les montagnes, ambitionne d'en faire reconnaître l'importance internationale, Adrian Schmid continue cependant d'y croire dur comme fer.