

Fiche de présentation

1. " L'influence des Alpes sur les relations internationales de la Suisse "
2. Colonel (terre) ANDREY Dominique (Suisse)
3. 15 janvier 1999
4. Division B
5. Mémoire de géopolitique
6. Les Alpes constituent une barrière importante entre le Nord et le Sud de l'Europe. La Confédération helvétique s'est créée le long des passages alpins, et son développement tant économique que politique a été largement influencé par ce paramètre. Cette situation a été à la fois la source de coopération étroite avec ses voisins et l'origine d'un statut particulier de la Suisse dans le monde. A l'heure de l'intégration européenne, la Suisse se trouve devant un choix crucial entre l'abandon d'un invariant géopolitique et le maintien d'un particularisme que l'Union européenne ne peut que difficilement éviter.
7. Mots clés : Suisse, Alpes, neutralité, transversales alpines, intégration européenne, transports terrestres.

Colonel Dominique ANDREY (Suisse)

6° promotion CID, groupe B3

L'influence des Alpes

sur les relations internationales de la Suisse

Mémoire de géopolitique

Sommaire

- 0. Préambule page 2

- 1. Typologie des Alpes 4
 - 1.1. Une coupure à travers l'Europe 4
 - 1.2. Des passages obligés 5
 - 1.3. Une brève approche des civilisations 7
 - 1.4. Première conclusion partielle 9

- 2. Morphogenèse de la Suisse 10
 - 2.1. Les origines et l'expansion 10
 - 2.2. Le coup d'arrêt 12
 - 2.3. Préservation des acquis et développement territorial 14
 - 2.4. La Suisse, ses voisins turbulents et les Alpes 15
 - 2.5. Bilan frontalier et dispositif politique 16
 - 2.6. Deuxième conclusion partielle 17

- 3. Les Alpes, seule ressource naturelle de la Suisse 18

3.1.	Structure économique et échanges commerciaux	18
3.2.	L'eau et l'énergie	19
3.3.	Le paysage et le tourisme	20
3.4.	Troisième conclusion partielle	21
4.	Les Alpes et la problématique du transit	22
4.1.	Echanges internationaux	22
4.2.	La Suisse et le culte de certains paradoxes	23
4.3.	La Communauté européenne passe à travers la Suisse	25
4.4.	Quatrième conclusion partielle	26
5.	Les Alpes, la neutralité et la démocratie directe	27
5.1.	Sens et contresens de la neutralité	27
5.2.	Alpes et démocratie directe	29
5.3.	Cas particulier ou Etat quelconque ?	30
5.4.	Cinquième conclusion partielle	31
6.	Conclusions	32
7.	Bibliographie	34

0. Préambule

" Les montagnes sont les montagnes, quand nous ne comprenons pas.

Les montagnes ne sont plus les montagnes, quand nous commençons à comprendre.

Les montagnes redeviennent les montagnes, quand nous avons compris véritablement. "

Proverbe chinois

Vu de l'étranger, la Suisse se résume souvent à une série de clichés simplistes dont le contenu réducteur est malheureusement en accord avec les objectifs publicitaires de l'industrie touristique. On y retrouve pêle-mêle les montagnes, le chocolat, la propreté, les montres, la précision, les banques, la quiétude politique et quelques confusions avec le Tyrol autrichien. Rajoutez-y un préjugé concernant la vie chère et l'on peut être certain que bien rares seront ceux qui chercheront à approfondir le sujet sous un angle de vue géopolitique. Mais est-il d'ailleurs possible de faire exister un pays sur la base d'ingrédients aussi insipides ?

Si l'on associe Victor Hugo qui notait lapidairement que " le Suisse vit en paix et trait sa vache " et Aymeric Chauprade qui estime que " la conflictualité est le carburant de la géopolitique ", on serait enclin à croire que la Suisse n'est décidément pas un thème géopolitique.

Il faut reconnaître que les travaux qui s'y rapportent ont soit un caractère polémique , soit sont extrêmement succincts ou alors partent rapidement dans une explication détaillée du système politique intérieur et des particularités de la démocratie directe dans un état fédéral . Quant aux travaux de fond, ils sont généralement écrits par des Suisses, diffusés en Suisse et lus ... par des Suisses. Si l'on part du principe que l'analyse géopolitique d'une région ne devrait pas être faite par l'un de ses ressortissants, on admettra que le sujet n'a pas beaucoup progressé.

Mais alors pourquoi la Suisse, malgré ses petites dimensions géographiques, sa faible taille démographique et son intérêt géopolitique semble-t-il limité, est-elle l'objet à la fois d'une curiosité inassouvie et d'un traitement particulier de la part de la communauté internationale ?

A un moment où la Suisse a achevé une phase de négociations bilatérales avec l'Union européenne, où se pose à nouveau la question d'une pleine adhésion, où se dessine une nouvelle politique de sécurité plus ouverte sur la coopération, il est

logique de se demander pourquoi les relations de la Suisse avec d'autres pays sont tellement compliquées à mettre en œuvre.

Mais qui dit " négociation " dit également " partenaires de discussion " : est-ce à dire qu'il y aurait intérêt à entrer en négociations avec la Suisse, ce petit pays sans valeur géopolitique ?

Il faut donc se poser, comme François Thual , les questions suivantes : " Qui veut quoi ? avec qui ? comment ? et pourquoi ? ", et nous sommes bien là au cœur d'un problème géopolitique.

Sans avoir la prétention de combler les vides évoqués ci-dessus, j'aimerais aborder cette courte analyse géopolitique de la Suisse sous l'angle des méthodes actuelles , à savoir la mise en évidence au travers de la géographie et de l'histoire des champs de tension, résorbés ou non, qui ont marqué le développement d'un pays ou d'une région.

Dans tout processus d'analyse scientifique, il n'est pas possible de faire varier simultanément tous les composants d'un système, sous peine de rendre celui-ci instable. Il faut donc baser l'étude sur quelques éléments que l'on admettra a priori constants ou qui sont de véritables " invariants ". Dans ce cadre, il m'est apparu que les Alpes, bien que jeunes à l'échelle géologique, présentaient toutes les caractéristiques d'un élément invariable à l'échelle humaine. J'ai donc décidé de suivre ce fil conducteur.

Je dois cependant dire d'emblée que tout mon raisonnement est basé sur une conviction : la Suisse s'est faite à cause et autour des Alpes ; son histoire et ses relations internationales actuelles en sont le résultat. L'application de méthodes géopolitiques a donc dans ce cas autant pour but d'établir un constat de la situation actuelle que de démontrer que la Suisse n'existerait probablement pas si les Alpes n'étaient pas là où elles sont.

Il va de soi que, eu égard au temps d'étude restreint et au nombre limité de pages rédactionnelles, il ne m'est pas possible d'entrer dans le détail justificatif de chaque paramètre. Je serai même parfois obligé, consciemment ou non, de procéder à un certain nombre de raccourcis à caractère réducteur, voire iconoclaste, mais ceci n'a pour but que d'étayer mon propos.

1. Typologie des Alpes

Les Alpes ont beaucoup influencé les peuples d'Europe. Elles symbolisent à la fois la Nature inviolée, une échelle géographique surhumaine et l'attraction vers une liberté inaccessible. Le terme générique " alpin " s'est étendu à l'ensemble du monde pour désigner tout ce qui concerne LA montagne. Elles constituent toutefois plus un problème qu'un concept rassembleur.

1.1. Une coupure à travers l'Europe

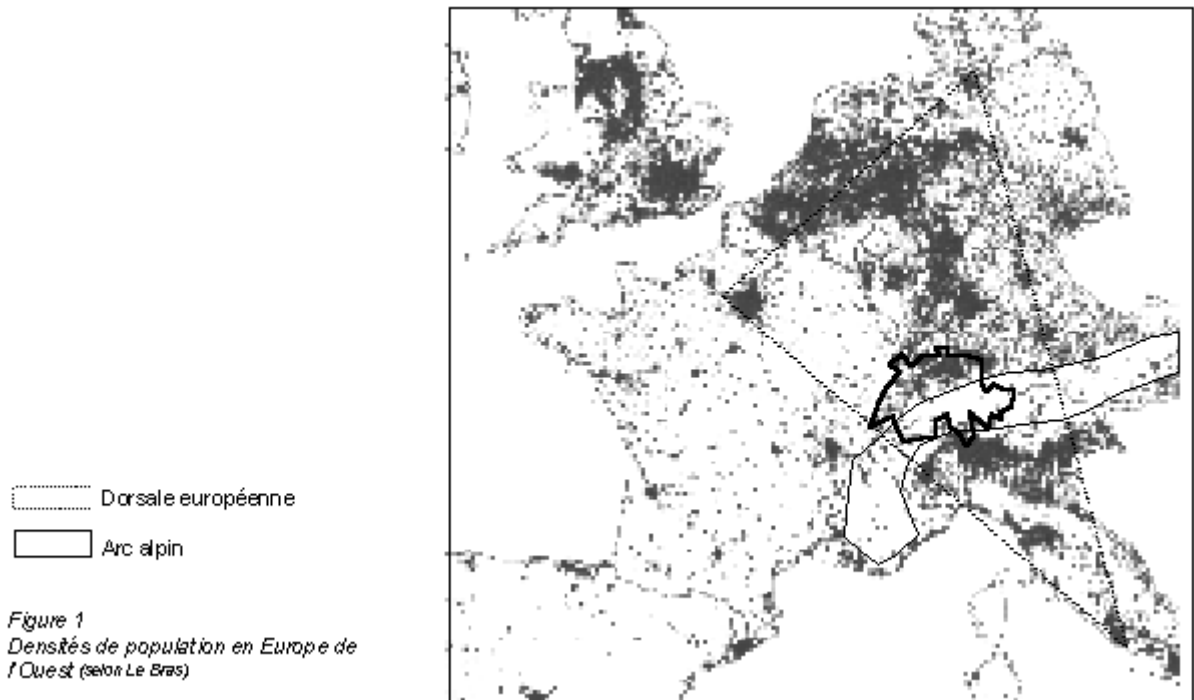
De Nice à Vienne, l'Arc alpin s'étend sur plus de 1200 km de long, légèrement incurvé vers le nord, d'une largeur de 120 à 180 km à l'ouest du Gothard pour atteindre plus de 250 km à l'est du Brenner. Toutes proportions gardées et comparativement aux autres chaînes montagneuses dans le monde, les Alpes sont de petite taille et ne sont massives qu'à l'échelle de l'Europe. Toutefois, cette chaîne de taille réduite est un fait géographique majeur puisqu'elle sépare l'Europe de la Méditerranée de l'Europe du Nord entre l'Atlantique et la Baltique, installant d'ailleurs moins une barrière matérielle qu'une sorte de dilatation de la distance. Pour la franchir, il faut bien évidemment plus de temps, à distance égale, que dans les pays de plaines. Mais les Alpes restent relativement faciles à franchir car l'altitude de la majorité des sommets oscille entre 2000 m et 2500 m. Seules les Alpes centrales, du Mont-Blanc (4807 m) au Grossglockner (3797 m) dépassent largement les 3000 m d'altitude ; c'est justement dans cette partie que se situe la Suisse.

Les nombreuses vallées qui pénètrent les montagnes sont d'accès relativement aisé et les cols ne dépassent pas les 2000-2400 m. La présence et la circulation d'une eau vive, ses multiples réseaux d'écoulement, l'épaisseur modeste du massif ainsi que le climat généralement tempéré permettent aux hommes de s'installer et de circuler assez facilement. Nous sommes loin des conditions extrêmes que l'on trouve par exemple dans les Andes ou au Tibet, où un haut plateau immense, accessible seulement par des cols de plus de 5000-6000 m d'altitude, s'élève à plus de 4000 m.

Les Alpes, avec 180'000 km², comptent 13% du territoire de l'ensemble des Etats concernés: Allemagne, Autriche, France, Italie, Slovénie et Suisse . Ses quelques 13 millions d'habitants représentent 6% des 214 millions d'habitants des six pays concernés.

Il est évident que cette approche à l'échelle de pays entiers est simpliste ; si l'on voulait entrer dans plus de détails, il faudrait travailler à l'échelle de la région (la région Provence - Côte d'Azur ou le Land de Bavière doivent-ils être considérés intégralement comme alpins ?), voire même à celle du département. La schématisation à l'échelle nationale nous permet cependant une utilisation plus simple des données statistiques. Il s'avère par ailleurs que si l'on s'était basé sur l'étude de la " dorsale européenne ", aire supra étatique regroupant les plus fortes

densités de population, à savoir le triangle Paris – Hambourg – Rome, nous obtiendrions des résultats similaires .



Nous constatons que les Alpes séparent les pays concernés à raison de 75% de la superficie au nord et 25% au sud, alors que la population se répartit pour 70% au nord et 30% au sud . Il est dès lors intéressant de remarquer que les mêmes proportions de superficie se retrouvent en Suisse, la notion " sud " incluant cependant les cantons qui se trouvent dans la chaîne alpine elle-même ; la population y est par contre plus forte au nord (80%) qu'au sud (20%).

La densité moyenne de population dans la zone concernée est de 160 hab/km², alors qu'elle chute à 70 hab/km² dans l'arc alpin. Il y a donc incontestablement une solution de continuité dans le tissu démographique et, partant, social et économique.

1.2. Des passages obligés

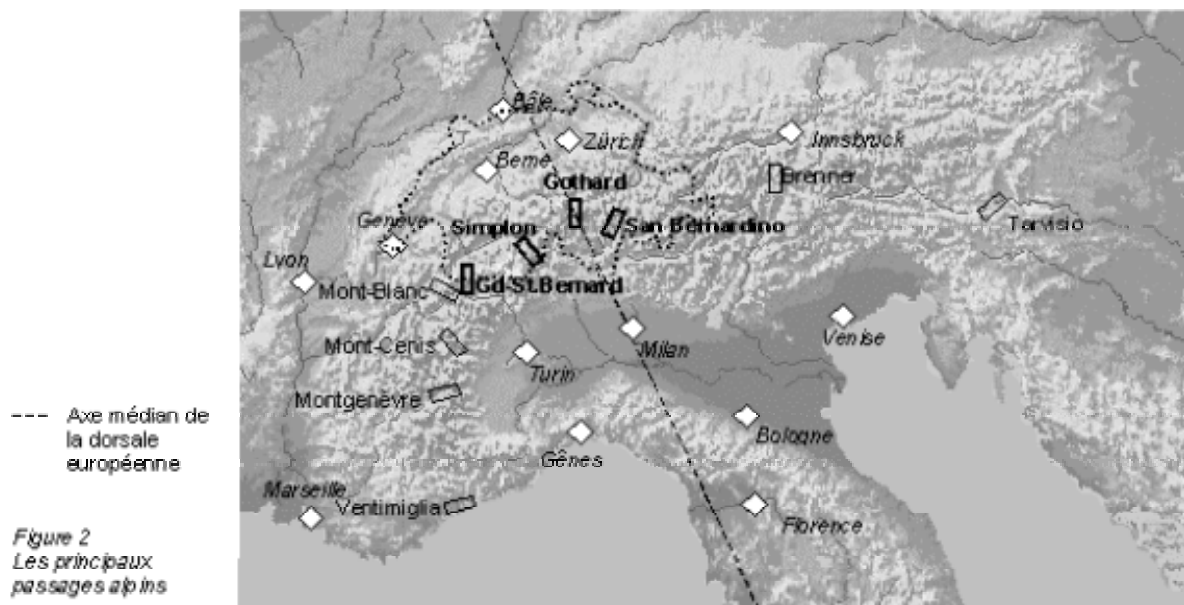
La disposition physique particulière des Alpes en Europe (arc ouest-est, coupure au milieu du continent, faible épaisseur de la chaîne) impose à l'homme des déplacements principalement orientés nord-sud, même si, pour les trajets locaux de vallée à vallée, des cols secondaires se trouvent partout et dans toutes les directions.

Cette possibilité multidirectionnelle n'est pas de mise pour les longs voyages : de Nice à Vienne, par exemple, il ne vient pas à l'idée d'emprunter un chemin qui passerait à l'intérieur des Alpes même et qui franchirait une bonne trentaine de cols souvent secondaires, donc hauts et mal desservis ; il est beaucoup plus aisé de contourner les Alpes à travers la plaine du Pô jusqu'à Venise, et de passer par Udine, Villach, Klagenfurt et Graz, afin d'arriver à Vienne sans jamais avoir dépassé une altitude de 700 m, laquelle n'est atteinte qu'à l'actuelle frontière italo-autrichienne, entre Tarvisio et Villach. Cette logique de contournement s'applique même pour relier deux villes de l'intérieur des Alpes comme Grenoble et Innsbruck. Une première route est possible par Milan, avec deux cols à franchir, le Petit-Saint-Bernard (2188 m) et le Brenner (1374 m) ; une seconde par le Plateau suisse donc par Genève – Zürich - St.Gall - Feldkirch en empruntant le col de l'Arlberg (1793 m) ; elle permet d'éviter le franchissement répété de cols sur le chemin apparemment direct. La topographie particulière des Alpes, avec un étirement est-ouest et un écoulement des eaux principalement nord-sud (le sillon rhodanien et la vallée de l'Inn étant des exceptions), veut donc que les seuls axes susceptibles de dépasser l'utilité locale soient tous perpendiculaires à la chaîne et aident à la franchir dans le sens nord-sud.

Tous comptes faits, les points de passage d'un côté à l'autre de la chaîne sont en nombre limité :

1. Ventimiglia (100 m) : extrémité ouest
2. Mont Genève (1854 m) : vallée de la Durance - Turin
3. Mont-Cenis (2084 m) : vallée de l'Isère - Turin
4. Grand-Saint-Bernard (2469 m) : vallée supérieure du Rhône – vallée d'Aoste
5. Simplon (2005 m) : vallée supérieure du Rhône – Milan
6. Gothard (2108 m) : Zürich – Milan
7. San Bernardino (2065 m) : vallée supérieure du Rhin - Milan
8. Brenner (1374 m) : vallée de l'Inn – vallée de l'Adige
9. Tarvisio (700 m) : extrémité est

Si l'on considère une ligne Amsterdam – Rome, ou Francfort – Milan, comme l'épine dorsale des besoins de passage nord-sud à travers les Alpes (ligne médiane de la " dorsale européenne " citée plus haut), force est alors de constater que seuls les passages compris entre le Grand-Saint-Bernard et le Brenner présentent un intérêt majeur, les autres étant situés latéralement à plus de 150 km de cette ligne ce qui crée un trajet supplémentaire théorique de plus de 100 km. A cette liste, on rajoutera ultérieurement le passage artificiel que constitue le tunnel sous le Mont-Blanc.



En pratique donc, les besoins de communication entre le nord et le sud des Alpes doivent être satisfaits par six points de passage, dont quatre sont situés en Suisse. Il n'est donc pas nécessaire de démontrer plus avant à quel point ces passages ont un caractère obligatoire pour les flux de personnes et de biens d'une partie importante de l'Europe.

En termes de bassins de population et d'entités économiques, on peut distinguer les zones suivantes dans la périphérie du massif alpin :

- la région Rhône – Alpes, centrée sur Lyon,
- le fossé rhénan, englobant l'Alsace et le Bade – Wurtemberg,
- la Bavière, centrée sur Munich,
- la Suisse du Nord-Ouest, triangle Bâle – Berne – Zurich,
- la " Terza Italia ", autour d'un axe Florence – Bologne – Venise,
- la plaine lombarde, Milan – Turin.

On constate qu'aucune zone importante, ou reconnue comme telle, n'est située de part et d'autre des Alpes. Celles-ci font donc à nouveau effet de barrière et les passages évoqués plus hauts acquièrent donc une valeur accrue, approchant l'indispensable.

1.3. Une brève approche des civilisations

Dès le néolithique, des populations longent puis colonisent différentes vallées des Alpes, alors ouvertes à des influences culturelles diverses. Le commerce existe, on

échange des techniques, les Alpains inventent : les Alpes sont solidaires des cultures européennes qui les entourent . Avant tout, bien sûr, les grandes vallées (Valais , vallée d'Aoste, vallée du Rhin, vallée de l'Adige) attirent les hommes, mais certains sites inattendus de peuplement montrent que la haute montagne n'est pas une terre ingrate. On y trouve même des populations qui semblent jouir d'une certaine aisance. L'agriculture et la chasse se confortent avec le commerce et l'ébauche de transports, ainsi que par les débuts d'exploitation des ressources minières : cuivre, plomb, fer, sel. Quatre siècles avant Jésus-Christ, au temps de l'occupation celte, des oppidums attestent de la réalité de conflits en milieu alpin . Il y a donc mise en place d'un système alpin de survie, c'est à dire une combinaison d'activités diverses. Par ailleurs, l'extension continue, bien que partielle, de la culture celte et les diverses résistances (rhétiques par exemple), ébauchent un modèle alpin : d'une part, une population réfractaire à une prise de contrôle directe et rapide – la persistance de langues non indo-européennes telles que le romanche (rumantsch) en Suisse l'atteste -, et d'autre part une acculturation. Les Alpains sont principalement des receveurs culturels ; politiquement libres le plus souvent, ils s'adaptent à un environnement culturel plus élaboré.

Lors de leur expansion, les Romains butent rapidement contre la barrière des Alpes qui délimite de manière très nette leur terre d'origine. Avec la conquête des Gaules, en 58-57 av. J.C., les Romains peuvent passer au nord des Alpes. Deux axes de poussée les intéressent alors : vers le nord-ouest par les cols du Mont Cenis et du Mont Joux (Grand-Saint-Bernard) en direction du Rhône et de la Saône, vers le nord-est par les cols de Rhétie (Maloja, Julier, Albula, Reschen, Brenner) en direction du Danube. La partie centrale des Alpes (Gothard) ne les intéresse pas, car elle ne correspond pas à un axe de poussée stratégique. Le système politique et social romain est basé avant tout sur un réseau assez dense de villes reliées entre elles par des routes. Les Alpes, peu propices à la construction urbaine , ne sont donc qu'un itinéraire de passage, et les populations résidentes sont amenées à se réfugier hors des axes ou à s'intégrer aux flux commerciaux romains. L'influence romaine dans les Alpes n'a donc eu aucun caractère d'unification culturelle, comme cela put être le cas ailleurs.

Avec les grandes invasions, dès le V^e siècle, les Alpes reprennent leur fonction de barrière naturelle : les Lombards et les Ostrogoths arrivant au travers de la Slovénie occupent la plaine du Pô ; les Alamans conquièrent les " limes " du cours supérieur du Danube et butent sur les Alpes en Suisse ; quant aux Burgondes, longeant l'arc jurassien, ils voient leur avance bloquée par les montagnes dans les actuelles Suisse romande et Savoie ; ils trouvent alors leur stabilité dans les vallées du Rhône et de la Saône.

Ces invasions, qui étaient plus généralement des mouvements migratoires relativement lents, se trouvent alors au contact des peuples déjà en place :

- en Lombardie, la société civile romaine est très dense ; les nouveaux arrivants vont s'y mouler assez rapidement ;
- en Bourgogne, la civilisation gallo-romaine est très présente, notamment par l'implantation de nombreuses colonies dévolues aux légionnaires retirés du service ; l'intégration progressive se fera au même rythme que celle des Francs plus au nord ;

- en Alémanie, les Romains n'étaient globalement présents que sous forme militaire; avec la retraite des légions, les nouveaux arrivants ne pourront que peu profiter d'une assimilation culturelle.

Dès le Haut-Moyen-Age, c'est-à-dire au démarrage de la civilisation judéo-chrétienne occidentale, l'arc alpin et, dans une moindre mesure, l'arc jurassien déterminent des zones culturelles qui resteront relativement étanches, notamment dans le domaine de l'évolution linguistique. Et ce n'est pas l'épisode de l'empire carolingien qui modifiera cette tendance.

La Suisse se trouve au carrefour de ces grandes zones culturelles issues du mixage de la civilisation romaine et des apports spécifiques des peuples venus du nord-est de l'Europe : zone franco-burgonde, zone germano-alémanique, zone italo-lombarde. La diversité linguistique et culturelle de la Suisse est à rechercher à cette période. A cela, il faut rajouter les populations autochtones déjà évoquées (Rumantsch, Walser), qui ne s'étaient assimilées ni aux Celtes, ni aux Romains, ni aux tribus germaniques : elles conservèrent leur autonomie et spécificité culturelles, mais du fait de leur mode de vie en petites communautés, elles ne créèrent pas de zone intrinsèque.

Les Alpes représentent donc, depuis plus de 1500 ans, une barrière sur les plans linguistiques, culturels et, partant, sociologiques . Les liens transalpins sont ténus et sont plus à identifier à des usages folkloriques dictés par les conditions de vie qu'à la présence d'une hypothétique zone culturelle alpine.

Bien que située à l'intersection des grands courants culturels européens, la Suisse ne présente pas les caractéristiques géographiques nécessaires à un grand brassage des cultures ; elle n'est pas un " melting-pot ". Elle est donc tiraillée entre un sentiment de cohésion nationale qui n'est pas d'ordre culturel mais relève plutôt d'un principe de " regroupement des petits ", et la force d'attraction des grands voisins.

1.4. Première conclusion partielle

Les Alpes représentent effectivement une coupure à travers l'Europe ; il n'y a pas effet de lien, si ce n'est que de manière très locale .

Elles séparent des régions économiques et culturelles qui sont amenées à échanger des personnes et des biens. La traversée de l'arc alpin joue donc un rôle crucial pour ces régions.

Le nombre de points de passage terrestre est limité, et se concentre dans la partie centrale des Alpes.

La maîtrise des passages est donc plus importante que la maîtrise de l'obstacle.

2. Morphogenèse de la Suisse

Il y a lieu de se demander comment et pourquoi, dans ce contexte semblant peu propice au développement humain et social, un pays a pu trouver suffisamment de ferments géopolitiques pour se constituer et subsister.

2.1. Les origines et l'expansion

C'est à partir du début du deuxième millénaire de notre ère que se dessine une évolution particulière en Europe occidentale et centrale. Elle correspond d'abord à une augmentation de la population beaucoup plus rapide que dans le sud et l'est de l'Europe. En trois siècles et demi – jusqu'à la grande peste de 1350 –, la population augmente de 50% dans le sud et l'est tandis que l'ouest, le centre et le nord de l'Europe voient leur population tripler (d'environ 12 millions à 36 millions) . Autrement dit, pendant le Moyen Age, la population au nord et au nord-ouest des Alpes augmente six fois plus qu'au sud et à l'est .

Cela a pour conséquence d'étendre le centre de l'activité économique de l'espace méditerranéen vers l'Europe occidentale et centrale. D'un côté les relations commerciales remontant à l'Antiquité et à l'interdépendance avec l'espace méditerranéen oriental, et donc avec l'Orient, sont maintenues ; et de l'autre, ces relations se prolongent au-delà de l'Italie vers les nouveaux centres de la vie politique et économique au nord des Alpes, notamment dans le bassin du Rhin. Les élites politiques et les centres urbains en pleine expansion demandent plus de produits orientaux coûteux – avant tout les épices et d'autres articles de luxe, qui ont été en grande partie connus lors des croisades. Etant donné que le passage du nord au sud par la route de Gibraltar ne redevient aisé qu'à partir du XIII^e siècle, et que la route continentale de l'est est bien trop longue et trop éloignée des nouvelles agglomérations, il ne reste plus que deux itinéraires pour relier ces centres urbains à la Méditerranée : d'une part la vallée du Rhône, en remontant de Marseille, et d'autre part le franchissement des Alpes.

Contrairement au monde romain orienté surtout vers la Gaule à l'ouest, et vers le Danube à l'est, les flux de la nouvelle Europe qui se dessine ont besoin d'un passage central. Autour de 1220, l'ouverture du Saint-Gothard affirme une voie de communication nouvelle au milieu des 210 km, auparavant infranchissables, qui séparent le Grand-Saint-Bernard et les cols grisons, et permet de relier directement Milan à Zürich. Le Gothard (en dehors d'une difficulté, le défilé des Schöllenen, sur le versant nord) possède l'avantage sur les autres cols des Alpes centrales d'être relativement bas (2112 m) et d'avoir des vallées courtes et aisées d'accès : au nord 50 km du lac navigable des Quatre-Cantons jusqu'au Gothard, puis 70 km du Gothard au lac Majeur au sud, en tout 120 km de route de montagne. Cette facilité – certes relative – de passage, mais aussi sa place stratégique dans l'Europe en devenir, font immédiatement son succès, malgré l'existence de cols concurrents, tels les passages grisons ou surtout le Brenner .

Vers la fin du XIII^e siècle, les cantons d'Uri, de Schwyz et d'Obwald-Nidwald, maîtres des accès nord du Gothard, se rendent compte de la position stratégique – et partant, économiquement intéressante – qu'ils occupent. Non contents de l'immédiateté impériale dont ils disposaient déjà au sein du Saint-Empire, ils décident d'acquiescer leur indépendance et signent en 1291 un pacte d'alliance, acte fondateur de la future confédération helvétique. La lutte d'indépendance qui s'engage alors contre les Autrichiens (en l'occurrence contre des seigneuries Habsbourg implantées en Argovie et dans le Vorarlberg) relève, à mon avis, plus d'une recherche de mainmise sur les revenus du passage que d'une guerre de libération nationale telle que la narrera plus tard l'histoire de Guillaume Tell !

La morphologie des lieux – vallées séparées par des chaînes montagneuses difficilement franchissables – et le caractère indépendant propre aux populations de montagne font que ces premiers cantons forment une alliance, à laquelle chacun est libre de participer de cas en cas, et non pas une intégration unitaire. C'est donc bien la topologie particulière de la Suisse centrale qui a dicté la forme étatique initiale, et ce mode de fédération s'est ultérieurement reporté sur les nouveaux arrivants dans l'alliance, aucun ne tolérant la prédominance politique d'un seul sur les autres.

Rapidement, les cantons primitifs s'allient – ou sont rejoints dans l'alliance – par les cantons de Lucerne (1332), gros bourg commerçant et débouché terrestre des voies navigables du lac des Quatre-Cantons, puis de Zürich (1351), véritable ville qui entretient des relations commerciales importantes avec les villes du fossé rhénan et du Danube (Bâle, Mulhouse, Strasbourg, Rottweil, Ulm, Ravensburg). En 1352, les Confédérés associent par la force les territoires qui les séparaient de Zürich.

Au milieu du XIV^e siècle, les Suisses (nom dérivé de " Schwyz ") sont non seulement maîtres des accès nord d'un passage stratégique, mais ils ont également en Zürich une plaque tournante économique et un réseau de relations commerciales et politiques dans le sud de l'Allemagne pour leur permettre de drainer les flux de transport vers le sud.



Au début du XV^e siècle, les échanges commerciaux s'accroissent fortement entre l'Italie renaissante du Quattrocento et les Flandres. Les Confédérés décident alors d'accroître leur zone d'influence sur l'autre versant du Gothard, afin de maîtriser les flux commerciaux sur la totalité de l'axe.

En quelques décennies, ils conquièrent le Tessin actuel et atteignent les lacs préalpins, débouchés vers la plaine du Pô et le Milanais. La ville de Bellinzona conserve aujourd'hui encore les vestiges des châteaux forts bâtis pour marquer la domination des cantons alémaniques sur le flanc sud des Alpes. Comme au nord, ils établissent alors un tissu de relations privilégiées avec les villes lombardes avoisinantes.

Dans une première phase, on constate donc la volonté de prise en charge indépendante de l'axe du Gothard, l'alliance avec des têtes de pont commercialement solides au nord et la conquête de débouchés au sud.

2.2. Le coup d'arrêt

A la fin du XV^e siècle, la Suisse jouit en Europe d'une puissance et d'une notoriété bien supérieures à la valeur intrinsèque de la superficie du pays.

Cela tient à deux aspects :

- la maîtrise presque complète d'un des plus importants itinéraires commercial et culturel d'Europe ;

- le système politique – alliance de communautés paysannes ou bourgeoises indépendantes, ayant une structure féodale peu marquée – permet la mise sur pied de cas en cas de forts contingents de troupes, principalement à base de formations d'infanterie. C'est cette masse d'infanterie qui fait des Suisses l'armée la plus crainte et la plus efficace d'Europe centrale durant les XV^e et XVI^e siècles.

Cette supériorité militaire reconnue et le développement exponentiel du commerce font s'emballer les ambitions des 13 cantons alors cosignataires de l'alliance. Dès le début de l'an 1500, ils conquièrent la vallée d'Ossola (versant sud du col du Simplon), les rives des lacs préalpins et la Valteline (débouché sud des cols grisons) ; ils mènent de nombreuses incursions vers les villes commerçantes de Lombardie. Puis, encouragés par le roi de France Louis XII qui veut concrétiser ses revendications sur le Milanais, ils envahissent plusieurs villes lombardes, dont Milan, obtenant ainsi une plate-forme commerciale faisant le pendant de Zürich sur l'autre versant des Alpes. Le dispositif territorial et commercial eut donc été complet. Cependant, contrairement au nord des Alpes, l'extension vers le sud s'est faite non pas par le jeu d'alliances mais par une conquête militaire, de plus sur des terres sujettes à d'autres ambitions.

En effet, Louis XII n'entend pas laisser à ces alliés du moment le bénéfice de leur conquête et, moyennant finance, veut récupérer le Milanais. A cela vient s'ajouter la campagne – presque la croisade – menée par le pape Jules II pour contrer les ambitions françaises en Italie. Les cantons suisses changent alors de camp et se trouvent opposés aux Français. Après plusieurs batailles qui tournent à leur avantage (Pavie, Novarre,...), ils perdent la bataille de Marignan, en 1515, face au jeune roi François Ier.



Cette défaite les oblige à abandonner leurs conquêtes dans le Milanais et dans la vallée d'Ossola. Elle jette particulièrement un doute au sein de l'alliance puisque celle-ci avait servi non seulement à un collectif de défense, mais bien à une opération offensive, qui plus est manipulée par une puissance étrangère (alternativement la France et la papauté).

La défaite de Marignan, au-delà du simple épisode militaire, marque bien un tournant dans les relations de la Suisse avec ses voisins :

- Elle sonne l'arrêt définitif des conquêtes territoriales vers le sud des Alpes - et d'ailleurs de tout accroissement de la Suisse par conquête militaire -, mais également le glas d'une possession de la totalité de l'axe transalpin, allant d'une ville importante au nord des Alpes à une ville importante au sud des Alpes. Est-ce là l'ambition déçue ou refoulée que nous évoquions en préambule ?
- Les désaccords apparus sur les buts de la guerre montrent la relative fragilité de l'alliance, qui nécessite un consensus. Une volonté commune de maintenir l'équilibre interne de la Confédération fera que désormais les cantons suisses s'abstiendront de participer à des opérations en alliance avec d'autres pays. C'est là que certains voient les débuts de la neutralité, et il faut bien alors reconnaître que celle-ci a d'abord un objectif de politique intérieure avant que de servir à un quelconque équilibre en Europe !
- Les cantons primitifs préfèrent se contenter d'un acquis de valeur – la maîtrise du passage de Gothard – plutôt que de se le voir disputé dans le cadre d'une guerre de plus grande envergure ou par des cantons confédérés qui auraient quitté l'alliance. Il y a donc émergence d'une sorte d'isolationnisme – " Restons maîtres de l'axe, chez soi ! " - plutôt que d'une réelle neutralité.

2.3. *Préservation des acquis et développement territorial*

Les cantons primitifs, maîtres plus au moins complets de l'axe du Gothard, sont flanqués très tôt, à l'est comme à l'ouest par deux alliés particuliers : les Valaisans et les Grisons. Issus de peuples typiquement alpins, ils ne cherchent pas tant à utiliser les passages qui sillonnent leur territoire qu'à empêcher une intrusion intempestive de voisins en mal de conquêtes territoriales. Même s'ils ne vivent pas en vase clos, ils ne déploient pas la même énergie que leurs voisins du Gothard pour développer des flux commerciaux ou de transit. Ils ne dérangent donc pas les intérêts stratégiques des cantons confédérés.

Dans la deuxième moitié du XV^e siècle, alors que les cantons primitifs tissent leur toile d'araignée en direction du sud, surviennent les guerres de Bourgogne qui amènent une subite expansion vers l'ouest. Comment un tel écart stratégique a-t-il pu se produire ?

On connaît les rivalités qui opposaient Louis XI au duc de Bourgogne Charles le Téméraire. Nous avons déjà évoqué le respect que Louis XI portait à la valeur militaire des Suisses. Mais dire que " le roi de France signa la paix avec la Bourgogne en 1470, puis regarda Charles le Téméraire se faire abattre par les

Cantons suisses " me semble quelque peu réducteur, car il n'y avait entre ces deux partis pas matière à conflictualité. Certes le canton de Berne avait des visées territoriales en direction du lac Léman, mais cela n'aurait pas dû suffire à entraîner l'ensemble des Confédérés, puisque cela les écartait de leur but stratégique qui était au sud des Alpes. L'appât du gain que permettrait la défaite d'une puissante cour d'Europe peut certainement être un moteur, mais je suis convaincu qu'un autre facteur a pu activer les Suisses : les ambitions de Charles le Téméraire à reconstruire la Lotharingie, des Flandres à la Méditerranée, passaient par les cols du Grand-Saint-Bernard et du Mont-Cenis, passages qui à cette époque n'intéressaient pas grand monde et appartenaient à des pouvoirs différents de part et d'autre des Alpes. Il y avait donc là un important concurrent potentiel pour les maîtres du Gothard, et je suis persuadé que c'est un des arguments que Louis XI sut mettre en avant pour que les Suisses aillent provoquer les Bourguignons, les amener au combat et les défaire en trois phases, entre 1475 et 1477. Au passage, les Confédérés conquièrent tout l'espace situé entre le Jura et le lac Léman, intégrant ainsi par la force des territoires francophones qui n'allaient devenir cantons à part entière qu'après la tourmente napoléonienne. Les cols du Grand-Saint-Bernard et du Simplon ne vinrent donc pas faire ombre au Gothard.

Les Grisons, quant à eux, étaient également jaloux de la maîtrise de leurs cols. Ils avaient conquis à la fin du XV^e siècle la Valteline et avaient mis en place des circuits commerciaux qui, cependant, n'avaient pas l'ampleur de ceux du Gothard ou du Brenner. Ils furent les seuls à être concernés par la guerre de Trente Ans, les partis français et espagnols essayant tour à tour de conquérir des passages entre la Vénétie et la Bavière.

Cette guerre de Trente Ans n'eut d'ailleurs pas de débordements en Suisse ; il y a deux raisons à cela : le passage du Gothard n'était stratégiquement pas intéressant dans les opérations en cours ; et les cantons suisses ne mirent aucun contingent à disposition des belligérants – à l'exception de mercenaires agissant à titre individuel – , car ils n'y trouvaient pas d'intérêt politique, si ce n'est le risque potentiel de dissolution de l'alliance inter-cantonale.



Cette non-implication dans la guerre eut par contre des effets majeurs sur l'avenir de la Suisse :

- lors de la paix de Westphalie (1648), les belligérants reconnaissaient la non-participation des Suisses au conflit - et donc une neutralité de facto -, le tracé de ses frontières, ainsi que l'indépendance définitive d'avec le Saint-Empire romain germanique ;
- la stabilité interne et consensuelle de la Confédération attira de nombreux réfugiés qui importèrent les prémices de l'industrie (tissage et horlogerie) et du commerce bancaire. Le tissu social et économique des cantons s'en trouva renforcé, et le Gothard vit son activité croître de plus belle.

La guerre de Trente Ans concrétisa le monopole de la Suisse sur les transversales des Alpes centrales.

2.4. La Suisse, ses voisins turbulents et les Alpes

La position cruciale de la Suisse l'amena souvent à être impliquée dans les considérations stratégiques de ses voisins.

En 1798, la 2^{ème} coalition anti-révolutionnaire menace la France tant en Italie du Nord que sur le Rhin. Voulant empêcher une concertation et une concentration des Alliés, les Français sous la conduite de Masséna entrent en Suisse par l'ouest – soit perpendiculairement à l'axe des intérêts principaux ! - et défont successivement tous les cantons, dont la cohésion collective fait défaut. Et, après la conquête de Zürich, c'est pour la possession du Gothard et des cols grisons que les combats sont les plus violents entre les Français et les Austro-russes de Souvorov . Ces itinéraires seront tellement mis à mal qu'ils ne seront plus guère utilisés jusqu'au début du XIX^e siècle.

En mai 1800, Bonaparte franchit le col du Grand-Saint-Bernard et déboule en Lombardie pour remporter la bataille de Marengo. Il redonne à ce passage une valeur qui avait été négligée depuis l'époque romaine. Il lui trouve d'ailleurs une valeur telle qu'il décide de l'aménager de manière importante et de construire une route à gros gabarit au col du Simplon. L'échec d'une République helvétique centralisée oblige Bonaparte à décréter un " Acte de médiation " en 1803, reconstituant la Confédération des cantons ; cependant, de manière très intéressante, il en exclut le Valais, qu'il conserve sous sa coupe directe, à titre de

" Département du Simplon ", pour en faire l'axe principal de passage entre la France et l'Italie. L'option géopolitique que les Confédérés avaient peut-être craint de la part de Charles le Téméraire leur est alors imposée ! Le Valais ne rejoindra la Confédération helvétique qu'en 1814, mais le versant sud des Alpes – la vallée d'Aoste – resta dans le royaume du Piémont !

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, lorsqu'il s'agit de réunir les réseaux de chemins de fer, c'est en Suisse que l'on choisit de traverser les Alpes. La réalisation des tunnels ferroviaires du Gothard et du Simplon se fera sur la base non seulement d'une volonté suisse, mais sous la pression et l'appui financier des Duchés allemands, du Royaume d'Italie et de la République française. Les constructions de tunnels au Brenner et au Mont-Cenis furent certes des belles prouesses techniques, mais ne nécessitèrent pas les tractations diplomatiques complexes que les partenaires durent entreprendre avec la Suisse, celle-ci souhaitant à la fois conserver son monopole et moderniser son outil de transit.

A la suite des deux guerres mondiales, et contrairement à ses voisins, la Suisse n'eut pas à subir de conséquences sur son dispositif spatial ou politique.

2.5. *Bilan frontalier et dispositif politique*

Les frontières définitives de la Suisse datent des traités de Vienne et de Paris de 1815. Elles étaient pour la plupart acquises dès le milieu du XVII^e siècle, soit par une appartenance à la confédération, soit par le jeu des alliances.

Elles courent le long du Rhin à l'est et au nord, et le long de la ligne des crêtes du Jura à l'ouest. Au sud, elles suivent la ligne des crêtes en Valais et dans les Grisons, et c'est seulement dans la partie centrale, dans l'axe du Gothard, que l'on distingue clairement, dans l'appendice que constitue le canton du Tessin, la volonté de passer au-delà des Alpes.

En 1860, lorsque se joua le rattachement de la Savoie à la France, le Chablais, le Faucigny et le Pays de Gex – globalement : la partie nord du département de Haute-Savoie actuel - souhaitèrent leur rattachement à la Suisse, encouragés en cela par les cantons francophones. Le manque d'intérêt des cantons alémaniques – la Savoie n'est pas située sur l'axe du Gothard ! – et la prise d'influence marquée de Napoléon III amenèrent les populations concernées à opter pour la France. On y conserva toutefois le statut de neutralité reconnu à la Suisse, ainsi que son droit d'y pénétrer

militairement si la situation le nécessitait ; ce statut particulier perdura jusqu'à la signature du traité de Versailles, en 1919.

En 1919, la région autrichienne du Vorarlberg envisagea de rejoindre la Confédération. Le manque d'enthousiasme des cantons suisses – le Vorarlberg n'est pas non plus situé sur l'axe du Gothard ! – fit que le projet n'aboutit pas.

Quant à l'organisation politique, elle est le résultat concret de la morphogenèse du territoire : les cantons se sont agrégés les uns après les autres, amenant leur lot de spécificités et de particularismes. Chacun a conservé sa part d'autonomie politique, ne s'intégrant dans la Confédération que sous forme d'alliance. L'ensemble du dispositif politique est donc soumis à un équilibre complexe entre les composants qui prédominent dans les divers cantons, mais également dans les motivations qui rattachent tel ou tel canton à la Confédération. Les relations de la Suisse avec l'étranger sont donc fortement tributaires de cette pondération qu'il faut apporter aux décisions et aux initiatives. Dans ce contexte, il ne faut pas oublier que les minorités linguistiques (français et italien) sont des régions qui ont tout d'abord été conquises, puis n'ont été associées sous forme de canton que bien plus tardivement. Cela n'enlève cependant rien au sentiment de cohésion nationale.

2.6. Deuxième conclusion partielle

La Suisse s'est constituée autour de l'axe du Gothard. Il s'est agi de profiter de la position importante que cet axe représente pour l'Europe.

Le Tessin dessine bien cet axe de poussée ; la perte des débouchés dans le Milanais constitue certainement une " occasion perdue ", voire même une " ambition refoulée ".

L'extension de la Suisse à l'est et à l'ouest de cet axe est plus fortuite, mais a servi à neutraliser les tentatives de création d'autres itinéraires nord-sud dans les Alpes centrales ; par conséquent, les passages situés en Valais et dans les Grisons ne se sont jamais vus accorder les mêmes priorités que le Gothard, et la Suisse n'a jamais cherché à y conquérir les débouchés vers le sud.

La Suisse est donc bien une confédération d'états, ayant des intérêts communs dont le moindre n'est pas la maîtrise du passage sur l'axe du Gothard. La notion de " nation " commune est peu présente, ou alors s'appuie sur des mythes fondateurs

intimement liés aux Alpes (Guillaume Tell, le peuple des bergers,...) qui furent développés au XIX^e siècle lorsqu'il s'est agi de faire front à la montée des nationalismes en Europe.

3. Les Alpes, seule ressource naturelle de la Suisse

Si les Alpes expliquent le développement historique et territorial de la Suisse, il faut bien reconnaître qu'elles ne favorisent pas l'autarcie à l'échelle de tout un pays.

3.1. Structure économique et échange commerciaux

La Suisse n'occupe pas une position privilégiée par la nature. La surface agricole théoriquement disponible y est inférieure à 38% de la superficie du pays, alors qu'elle dépasse largement les 50% dans tous les Etats voisins concernés par les Alpes .

Nous avons vu dans le chapitre précédent à quel point la morphogenèse de la Suisse s'est axé sur la maîtrise d'axes d'échanges commerciaux, au détriment inconscient de territoires offrant des ressources naturelles importantes. Ce développement est compréhensible, dans la mesure où le gros de l'expansion territoriale de la Suisse s'est effectué entre les XIV^e et XVI^e siècle, à une période où une agriculture extensive suffisait néanmoins à nourrir des populations démographiquement peu exigeantes et où les besoins en autres ressources naturelles ne se faisaient pas encore sentir.

Du fait de l'absence des ressources naturelles industriellement exploitables, l'économie suisse s'est assez rapidement tournée vers des activités ne dépendant pas de l'industrie lourde. On peut constater dès le XIX^e siècle l'apparition de secteurs économiques où prédominent les activités technologiques de pointe ou celles à haute valeur ajoutée. Ils viennent se greffer sur des activités purement commerciales d'échanges ou de service.

Cet aspect est dû à la géographie (absence de ressources minières), à la morphogenèse (développement territorial axé sur la maîtrise de flux de transit) et à leurs conséquences politico-sociales .

Avec près de 75% de la population active occupée à des activités de service ou de recherche et développement industriel, la Suisse devance ses pays voisins de près de 8% dans les mêmes domaines.

La haute valeur ajoutée de ces activités économiques est symboliquement concrétisée par le niveau des exportations qui atteint 15'000 EUR par habitant, alors que ce montant est de 7'000 EUR en Allemagne, 6'300 EUR en France, 5'600 EUR en Italie et 11'000 EUR en Autriche.

Ces activités économiques permettent corollairement d'atteindre un PIB très élevé : 25'400 EUR par habitant (1996) ; il est de 21'200 EUR en Allemagne, 20'500 EUR en France, 19'900 EUR en Italie et 21'400 EUR en Autriche.

Ces chiffres, caractéristiques d'un petit pays disposant d'une économie de pointe, démontrent cependant clairement la dépendance de la Suisse par rapport aux exportations. Il est donc nécessaire de mettre en exergue le fait que le relatif isolationnisme géopolitique déjà évoqué n'a pas son équivalent dans le domaine commercial. Les capacités d'importation et d'exportation sont vitales pour la Suisse.

Car, hormis le savoir-faire technologique et commercial et les hautes plus-values apportées aux produits, quelles sont les véritables ressources naturelles de la Suisse ?

Nous n'en dénombrons que deux, intimement liées à la présence des Alpes : l'eau et le paysage.

3.2. *L'eau et l'énergie*

La présence de montagne est généralement conjointe à celle de l'eau douce, soit par le fait des précipitations pluviales, soit par l'accumulation directe que représentent les glaciers.

Les Alpes suisses sont la source directe de deux grands fleuves européens : le Rhin et le Rhône, et celle d'affluents majeurs du Danube (l'Inn) et du Pô (le Tessin).

Le débit du Rhône à sa sortie de Suisse représente 20% du débit à son embouchure dans la Méditerranée ; cette valeur atteint 47% pour le Rhin.

La Suisse rassemble sur son territoire la plupart des grands lacs d'eau douce européens : le lac Léman (580 km²), le lac de Constance (535 km²), le lac de

Neuchâtel (215 km²), le lac Majeur (210 km²), le lac des Quatre-Cantons (114 km²),... Ils représentent près de 56% du volume des plans naturels d'eau douce en Europe centrale et de l'Ouest.

Quant aux glaciers situés en Suisse, ils totalisent 1556 km², soit 44% de l'emprise glaciaire de l'ensemble de l'arc alpin.

Force est donc de reconnaître que l'expression faisant de la Suisse " le château d'eau de l'Europe " n'est pas surfaite. Bien que la " guerre de l'eau " ne soit pas (encore) d'actualité en Europe centrale , il faut tout de même relever que cette concentration de réserves est un paramètre stratégique qui peut être amené à terme à jouer un rôle important.

Sans ressources naturelles dans son sous-sol, la Suisse est obligé d'importer la plus grande partie (80%) de ses besoins énergétiques, essentiellement des produits pétroliers ou fissiles. Elle rejoint par là ses voisins directs.

Elle se distingue par contre dans les parts de consommation : l'électricité y représente en effet 25%, alors qu'elle oscille entre 14% et 20% dans les pays alentour. L'électricité est pour 58% d'origine hydraulique et pour 42% d'origine nucléaire . Il s'en dégage un léger excédent de production, correspondant à 6% de la production totale, et disponible pour l'exportation.

Sur cette seule base, on ne pourrait pas qualifier la Suisse de " gros exportateur d'électricité " , et on aurait tendance à penser que cette maigre ressource naturelle ne peut même pas entrer dans une quelconque balance stratégique. Il est nécessaire de détailler le flux des échanges d'électricité pour constater que, de fait, la Suisse exporte 17% de sa production d'électricité, et en importe environ 11%. La différence est à rechercher dans le mode de production : l'électricité importée (surtout de France) est d'origine nucléaire ; l'électricité exportée (principalement vers l'Italie et l'Allemagne) est d'origine hydraulique.

La différence importante entre production nucléaire et production hydraulique réside dans le fait que la première est constante, et que le courant fourni doit être consommé instantanément : en fonction de l'offre et de la demande, ce mode de courant est relativement bon marché. La production hydraulique est quant elle infiniment plus modulable : elle sert essentiellement à couvrir les pointes de demande ; elle a donc une valeur commerciale plus élevée. C'est cet atout qui est utilisé par la Suisse, et cela n'est possible que par la présence des Alpes, synonyme de bonne hydrologie et de fortes dénivellations.

L'actuel effondrement des prix de l'électricité en Europe occidentale, dû à l'arrivée massive de courant depuis les pays de l'Europe de l'Est , ne permet pas de rentabiliser correctement les énormes investissements consentis dans les complexes hydroélectriques de haute montagne. La Suisse détient cependant un instrument de poids, qui pourrait même devenir un atout stratégique dans les décennies à venir, eu égard à la " dénucléarisation électrique " qu'envisagent plusieurs pays européens.

Dans le domaine de l'eau, la Suisse dispose donc avec la présence des Alpes de deux atouts qui, à l'heure actuelle, ne jouent pas un rôle prépondérant mais qui, dans les décennies prochaines, permettront d'avancer des pions importants lors de tractations internationales.

3.3. *Le paysage et le tourisme*

La Suisse géopolitique n'y est pour rien : c'est la Nature qui lui fournit un " paysage de carte postale ". Rousseau et Goethe ne s'y étaient pas trompés, eux qui dès l'aube du XIX^e siècle s'étaient enthousiasmés devant des paysages sauvages et intacts (parce qu'en marge d'un développement démographique et industriel !) qui incarnaient leurs élans romantiques.

Bien que la beauté des sites n'ait joué aucun rôle immédiat dans la morphogenèse de la Suisse, il faut admettre que le hasard et l'évolution de l'adhésion des cantons à la Confédération ont bien fait les choses : les frontières actuelles engendrent les paysages les plus spectaculaires ; dès que l'on s'éloigne de quelques kilomètres vers l'extérieur, les paysages deviennent rapidement plus vastes – à l'échelle des pays respectifs –, donc sensiblement plus monotones.

Le tourisme qu'induit le paysage représente une part non négligeable du commerce intérieur (ou est-ce de l'exportation ?) : les recettes directes atteignent 8% du PIB et l'emploi ainsi généré occupe 6% de la population active. On ne s'écarte cependant pas nettement des valeurs des pays voisins tels que la France, l'Italie ou l'Autriche. Il n'y a donc pas matière à géopolitique dans ce domaine, la conquête de sites touristiques supplémentaires au détriment d'un pays voisin n'étant certainement pas au cœur des préoccupations des gouvernements européens.

Le problème réside dans le fait que les espaces touristiques dans les Alpes se disputent les mêmes périmètres restreints que ceux nécessaires au développement économique, et plus particulièrement au développement du trafic de transit. La préservation de sites intacts, soit par idéalisme écologique soit par intérêt touristique, est en conflit depuis plusieurs années avec l'augmentation galopante du trafic routier le long des vallées alpines.

La Suisse est consciente de la valeur écologique et touristique de son paysage et n'entend pas le brader au profit des considérations de trafic qui préoccupent des pays voisins travaillant à une échelle beaucoup plus vaste.

Il y a donc là conflit ouvert entre la préservation de sites naturels et la nécessité de passer ; les deux aspects contradictoires ont une seule et même cause : la présence des Alpes. Nous verrons par la suite à quel point ce conflit " géographique " débouche d'ores et déjà sur un conflit " politique ", et complique les relations de la Suisse avec ses voisins.

3.4. Troisième conclusion partielle

La présence des Alpes n'a pas de répercussions directes sur l'économie suisse. La structure et le tissu économique-social sont cependant dérivés des conditions géographiques (itinéraires de passage, pas de ressources naturelles, fort cloisonnement) et du développement historico-social (stabilité politique, accueil de potentiels industriels et financiers).

L'économie est fortement orientée vers les services (tertiaire) et l'industrie à haute valeur ajoutée (secondaire) : tous deux impliquent un important flux d'échanges avec les pays étrangers.

Les Alpes représentent un potentiel aquifère important : cela donne à la Suisse une autonomie relative dans les domaines de l'alimentation (agriculture / irrigation, eau potable) et de l'énergie (électricité). Si cet aspect ne joue actuellement pas de rôle crucial dans les échanges internationaux, il est vraisemblable que la disposition d'eau et la production d'énergie électrique de haute valeur auront un rôle important à jouer dans les relations internationales des décennies à venir. Il y a donc matière géopolitique en devenir, dans laquelle la Suisse dispose d'atouts intéressants.

Le paysage alpin, par son impact d'équilibre écologique et son influence attractive pour l'économie touristique, est une ressource importante pour la Suisse. Elle n'entend pas s'en laisser dessaisir. Cet intérêt est cependant en conflit ouvert avec la nécessité (et l'intérêt également !) de favoriser le trafic de transit.

4. Les Alpes et la problématique du transit

Barrière géologique à travers l'Europe, les Alpes ne peuvent cependant pas se permettre de constituer une barrière économique. La Suisse, bâtie en fonction de la

maîtrise des flux commerciaux, est confrontée à l'augmentation vertigineuse des échanges à l'échelle continentale.

4.1. *Echanges internationaux*

En 1994, les échanges intra-européens atteignaient 180 Mio tonnes . Il ne s'agit là que des transports internationaux ; bien que ceux-ci restent largement inférieurs en volume aux échanges à courte distance, ils représentent un enjeu stratégique pour l'ensemble des pays concernés.

Sur cette masse, 40% sont amenés à franchir les Alpes, ou tout au moins à concerner les pays de l'arc alpin :

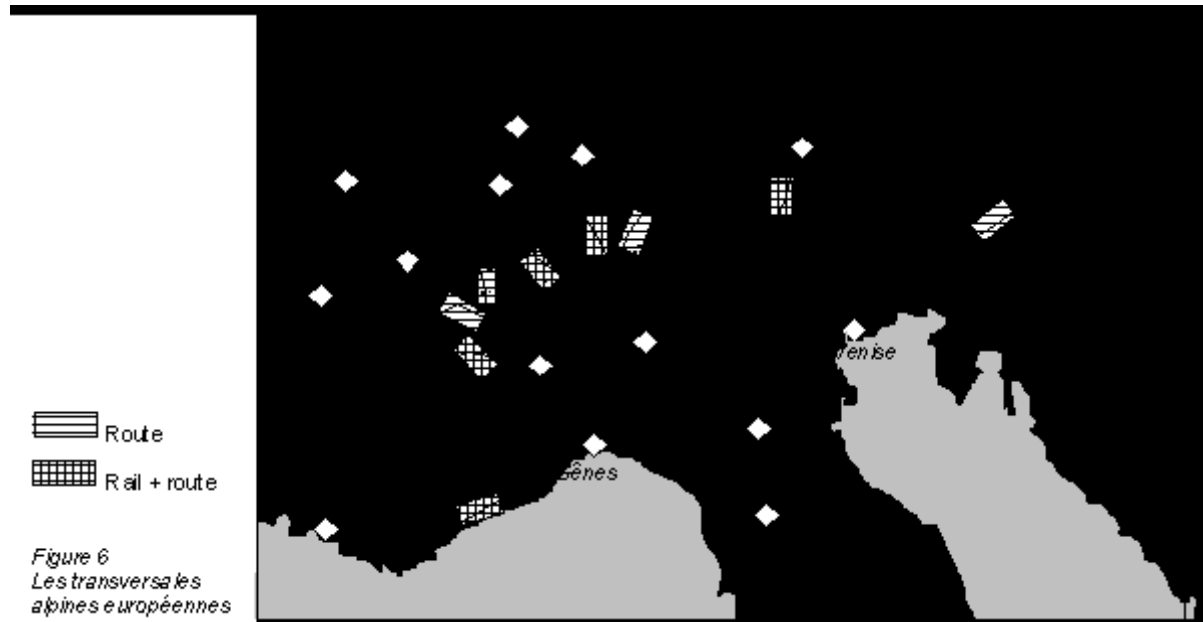
- échanges intracommunautaires 56 Mio tonnes / année
- échanges CE – CH/A/SLO 66 Mio tonnes / année
- échanges Est – Ouest 26 Mio tonnes / année

Pendant longtemps, le transport terrestre en Europe a été soumis à une sévère réglementation. A partir du milieu des années quatre-vingt, on a tenté de la libéraliser. A quelques exceptions près, cette libéralisation est passée dans les faits avec le grand marché intérieur de l'UE et l'Accord EEE. En pratique, il s'agissait de garantir mutuellement l'accès au marché pour toutes les entreprises de transport : cela a eu pour conséquence une véritable explosion des transports routiers à longue distance.

A cela sont venues s'ajouter dès le début des années quatre-vingt-dix des modifications structurelles importantes dans la gestion des flux de fabrication dans les entreprises : la demande de transport de produits finis ou de consommation immédiate a été largement concurrencée par la demande de transport de produits semi-finis ou de pièces détachées, les entreprises renonçant de plus en plus à constituer des stocks. Cette gestion " just in time " des stocks a également eu pour conséquence un raccourcissement des délais de livraison, impliquant la présence de poids lourds de plus en plus nombreux mais avec des chargements mal conçus.

En opposition à cette explosion des volumes en mouvement, saturant les réseaux autoroutiers, il faut placer le nombre limité de possibilités de franchissement des Alpes. Nous avons déjà évoqué le fait que seuls 9 passages autorisent un transit de capacité suffisante, les autres cols ne présentant qu'un intérêt secondaire. Trois itinéraires sont exclusivement routiers, tandis que les six autres offrent une alternative ferroviaire.

Les six passages " centraux " (Mont-Blanc, Gd-St.Bernard, Simplon, Gothard, San Bernardino, Brenner) totalisent à eux seuls près de 72% du tonnage en transit. La Suisse, avec 4 itinéraires de passage, ne fait cependant transiter que 22% du total. L'attrait relativement important des passages du Mont Cenis et de Ventimiglia, malgré leur position excentrée par rapport à l'axe médian de la dorsale européenne, est à imputer à leur faible déclivité et à la barrière juridique que présente la Suisse et sur laquelle nous reviendrons.



Force est donc d'admettre que les axes de passage centraux dans les Alpes jouent un rôle crucial pour l'économie européenne dans son ensemble.

4.2. La Suisse et le culte de certaines contradictions

Nous avons étudié jusqu'à maintenant la place stratégique que la Suisse occupe en Europe occidentale et tenté de montrer que la Suisse avait tout au long de son histoire fait valoir non seulement son rôle de " gardienne " des passages alpins mais également celui de lien entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Il est donc raisonnable de se demander pourquoi, à la fin du XX^e siècle, elle ne draine qu'un cinquième du flux de transit, alors que sa position géographique et le nombre de passages disponibles devraient logiquement voir transiter près de 40% des échanges transalpins ? Pourquoi les transporteurs routiers préfèrent-ils faire un détour impliquant kilomètres et durées supplémentaires ?

Il faut voir trois raisons majeures à cet état de fait :

- la non-appartenance de la Suisse à l'Union européenne,
- le relatif sous-dimensionnement des infrastructures de transit,
- la volonté écologiste de contrôler, voire limiter le trafic routier.

Le fait que la Suisse n'appartienne pas à l'Union européenne complique certainement la tâche des transporteurs routiers qui doivent respecter, pour traverser le territoire helvétique, des normes différentes de celles des pays avoisinants, notamment en ce qui concerne la charge maximale autorisée, le taux de rejets polluants et les horaires de circulation autorisée. De plus, l'existence des frontières économiques fait persister la charge des formalités douanières, même si celles-ci sont simplifiées pour le trafic de transit.

Si cet aspect fait perdre à la Suisse une partie d'un trafic routier de transit somme toute plus gênant que bénéfique, il limite de manière induite la création de centres de regroupement et de distribution des marchandises en transit ("centres logistiques de groupage"), voire même de centres de production. La Suisse se trouve donc mise sensiblement à l'écart des flux commerciaux, ce qui aggrave encore son isolement par rapport au "Grand marché européen".

Il y a deux manières de faire franchir les Alpes à des marchandises lourdes : la route ou le rail.

Outre les routes alpestres dont l'aspect pittoresque et touristique ne compense pas l'inadéquation au transport lourd, la Suisse a construit dans les années soixante-dix un important réseau autoroutier dont trois branches franchissent les Alpes. Il s'avère cependant que ces autoroutes sont sous-dimensionnées et surtout que le trafic lourd – largement plus important que celui estimé dans la planification des constructeurs – fait vieillir bien plus rapidement que prévu les nombreux ouvrages d'art (tunnels, galeries, ponts), rendant ainsi les travaux de maintenance plus coûteux et générateurs de gêne pour l'ensemble du trafic. Il y a donc une obligation technique à limiter le tonnage global qui transite par la route.

La Suisse a beaucoup misé sur le chemin de fer. Elle possède encore aujourd'hui le réseau le plus dense d'Europe occidentale. A la fin du siècle passé, la Confédération a investi des moyens très importants pour construire des lignes ferroviaires à travers les Alpes. Elle fut encouragée et aidée en cela par ses voisins du Nord et du Sud. Le percement des tunnels du Gothard (15 km), du Simplon (19 km) et du Lötschberg (16 km) furent non seulement des exploits techniques, mais ils assurèrent aux Chemins de fer fédéraux une prospérité sans faille jusque dans les années 1980 où la concurrence de la route fut trop vive. Là également, la demande avait rejoint les limites de l'offre, puisque le tracé des voies et le gabarit des tunnels ne permettaient pas un débit suffisant. Il n'y eut pas d'anticipation pour l'amélioration de l'offre, et ce fut un de paramètres du report de charge sur la route. Nous reviendrons ultérieurement sur les mesures correctrices entreprises.

Le troisième aspect est d'ordre beaucoup plus complexe et a un caractère itératif. La libéralisation et l'augmentation spectaculaire du trafic routier, combinées avec la perte d'attractivité du chemin de fer, entraînèrent dès le milieu des années quatre-vingt un engorgement chronique des transversales alpines, aussi bien en Suisse qu'en Autriche ou en France. Ces quantités de poids lourds en transit ou en attente eurent – et ont encore - des répercussions néfastes sur la qualité de vie des habitants et sur le fragile écosystème de ces vallées de montagne. Cela amena le peuple suisse à forcer le gouvernement, par le biais d'un référendum adopté en 1992, à limiter le trafic routier de transit et à forcer un report sur le rail. Ceci allait à l'encontre des intérêts helvétiques dans le contexte européen, mais la vague écologiste avait eu le dessus. On constatera cependant que, depuis lors, les vallées de Chamonix, d'Aoste et du Tyrol sont arrivées aux limites de l'asphyxie, et que le problème posé en Suisse est valable sur l'ensemble de l'arc alpin.

Il y a donc, dans le domaine du transit des marchandises, une source potentielle – voire même déjà ouverte – de conflit entre la Suisse et l'Union européenne, celle-ci ayant un besoin impératif de capacité transalpine, celle-là souhaitant y prendre une part plus active mais ne voulant pas se laisser dicter par Bruxelles la marche à suivre.

4.3. La Communauté européenne passe à travers la Suisse

Afin de pallier le manque de capacité, de satisfaire les besoins de l'Union européenne et de reprendre une part plus active aux flux commerciaux, tout en respectant les conditions fixées par le peuple, la Suisse a décidé de mettre en œuvre un concept " d'autoroute ferroviaire à travers les Alpes ", version améliorée du ferroutage actuel.

Il s'agit de mettre en place le long de la " dorsale européenne ", dans le sud de l'Allemagne et dans le nord de l'Italie, un certain nombre de points de regroupement où les poids lourds - soit les trains routiers complets soit uniquement les conteneurs – puissent être chargés sur des trains spéciaux et être acheminés sans délais de l'autre côté des Alpes. L'idée conjointe du concept est de pouvoir offrir cette prestation pour un coût et un délai voisin du mouvement par la route.

Afin de mettre en œuvre ce concept, la Suisse a déjà entrepris un assainissement des tronçons de montagne des lignes transalpines (renforcement de ponts, alésage du gabarit des tunnels). Sur l'itinéraire du Gothard, les convois routiers embarqués peuvent d'ores et déjà circuler en conservant la totalité de leur gabarit. Mais le tracé sinueux des lignes entraîne encore des retards désavantageux par rapport à la route.

La Suisse s'est donc engagée à faire un pas marqué pour concrétiser le concept : créer de " nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes " (projet " NLFA "). Il s'agit notamment de creuser deux tunnels " de base " - c'est-à-dire à basse altitude -, de plus de 50 km de long, et d'aménager des voies d'accès à haute capacité. Une fois réalisés, ces travaux devraient permettre de faire passer la capacité de ferroutage transalpin à travers la Suisse de 30 millions de tonnes annuellement pour une durée de transit d'un peu plus de 5 heures, à 67 millions de tonnes pour une durée ramenée à 3 heures. Cela drainerait plus de la moitié du transit de l'ensemble de l'arc alpin.

Le principe de ces travaux et leurs corollaires en Allemagne et en Italie ont été entérinés par des accords internationaux en 1992 . Le gouvernement suisse a par ailleurs été autorisé par le peuple (votation populaire) à procéder à des investissements chiffrés actuellement à plus de 20 milliards EUR. La Suisse n'étant pas membre de l'Union, elle est donc amenée à assumer seule cette charge financière ! Il y a donc là le signe marquant d'une volonté d'ouverture.

En contrepartie, pour assurer le succès du concept de ferroutage et pour respecter la volonté populaire déjà évoquée de protection écologique, la Suisse veut forcer la transition de la route au rail. Elle veut le faire de deux manières : maintien de limitations techniques assez contraignantes pour les poids lourds, et prélèvement de taxes de transit. On comprendra donc aisément que cela va à l'encontre des intérêts des transporteurs routiers, et partant de l'Union européenne. Nous retrouvons donc à nouveau notre " carburant géopolitique " (qui veut quoi, où et pourquoi ?) et celui-ci ne relève pas exclusivement de considérations économiques.

Le conflit s'est concrétisé lorsque, suite au refus du peuple d'adhérer à l' " Espace économique européen (EEE) " , le gouvernement suisse a entrepris des négociations bilatérales sectorielles avec l'Union européenne. Aux six domaines initialement prévus, la Commission européenne a exigé l'adjonction d'un thème " transport terrestre " et a décidé que les sept objets allaient faire l'objet d'un accord unique, non sécable. Si les négociations relatives aux six premiers objets ont été relativement vite achevées, celles touchant le trafic routier de transit ont été les plus dures et ont duré plus de quatre ans, l'Union européenne durcissant peu à peu ses conditions et menaçant de faire échouer l'ensemble des négociations. Le gouvernement suisse a dû faire de nombreuses concessions. Un accord global a toutefois pu être signé le 11 décembre 1998, à Vienne. On se rend donc bien compte que, de part et d'autre, le problème du franchissement des Alpes est un enjeu d'importance et qu'il justifie l'utilisation de toutes les arguties diplomatiques possibles .

Il reste maintenant à suivre la mise en vigueur de ces différents accords et à voir qui, de la Suisse ou de l'Union européenne, en profitera le plus.

Il est par ailleurs intéressant de constater que cette focalisation sur les flux de trafic nord-sud occulte un autre axe qui pourrait, à moyen et long terme, s'avérer crucial : la tangente alpine est-ouest Munich – Zürich – Lyon. Un passage par le " plateau "

suisse est géographiquement plus facile que la traversée du Jura souabe, de la Forêt Noire et des Vosges. Si les réseaux internes à la Suisse sont suffisamment développés pour ses besoins propres, ils ne le sont pas pour le trafic de transit selon cet axe. La Suisse n'a que rarement cherché à soigner ses débouchés dans les régions de Genève ou du lac de Constance.

Il faut implicitement y voir aussi l'influence centripète du Gothard qui, au-delà de son rôle dans la morphogenèse de la Suisse, continue à influencer ses orientations géopolitiques.

4.4. Quatrième conclusion partielle

Le transit terrestre à travers le massif alpin joue un rôle important pour le commerce en Europe. Les points de passage sont en nombre limité, et la majeure partie d'entre eux se situe en Suisse.

Les pays avoisinants, confédérés actuellement au sein de l'Union européenne, cherchent à " libéraliser " le transit alpin, alors que la Suisse tient à en maîtriser le flux, tant sur les quantités que sur les modes de transport. Cette divergence de conception complique les relations entre la Suisse et ses voisins, et a des répercussions sur l'ensemble des négociations visant à une collaboration plus étroite.

Alors que la Suisse avait pu, au fil des siècles, faire profiter les pays européens de sa position stratégique en matière de transit alpin et y exercer une forme de monopole, elle se trouve maintenant face à un seul partenaire de discussion, qui de plus l'entoure. La donne géopolitique est donc inversée, et oblige la Suisse à modifier ses priorités et à faire des concessions. Si elle y met la flexibilité nécessaire, elle pourra cependant faire valoir son point de vue de manière avantageuse et conserver une partie significative de sa position, voire même regagner une partie de ses ambitions perdues antérieurement !

5. Les Alpes, la neutralité et la démocratie directe

Si les Alpes justifient la place géographique, historique et économique de la Suisse en Europe, c'est peut-être au sein même des frontières qu'il faut aller chercher du " carburant géopolitique " : comme dans un moteur, la combustion y est interne.

5.1. *Sens et contresens de la neutralité*

A côté des stéréotypes touristiques, les banques et la neutralité sont certainement les notions que l'on accole le plus rapidement à la Suisse. Cette neutralité, somme toute récente dans son acception actuelle, colle tellement à l'image de la Suisse que la majorité de ses citoyens sont persuadés qu'elle est une partie intangible et inaliénable des institutions.

Nous avons déjà évoqué les raisons qui ont créé les prémices de la neutralité helvétique : au sortir des guerres d'Italie, au début du XVI^e siècle, les Cantons suisses doivent arrêter leur politique expansionniste sous la menace d'un éclatement interne de la Confédération, les différents alliés ne pouvant plus se mettre d'accord sur les objectifs stratégico-politiques de la guerre. La première " neutralité " a donc essentiellement une fonction politique intérieure. Elle a cependant également pour but de préserver les acquis territoriaux à cheval sur les Alpes et éviter ainsi de tout perdre dans des alliances aussi difficiles à choisir que hasardeuses dans leurs résultats.

Cette non-implication dans les divers bouleversements européens des XVII^e et XVIII^e siècles, combinée avec une relative tolérance religieuse nécessitée par l'équilibre intérieur, a constitué un havre de stabilité où se sont réfugiés nombre d'Européens en quête de sécurité, amenant avec eux technologie et commerce.

Dans un premier temps, la neutralité fut donc une attitude de non-belligérance, bien plus qu'une volonté politique ou diplomatique.

Au XIX^e siècle, après que la pérennité de cette attitude eut été formalisée par le Congrès de Vienne, la neutralité devint un outil diplomatique pour la Suisse. La montée en puissance des Etats-Nations n'a pas épargné la Confédération, mais son option de non-participation à l'une ou l'autre alliance militaire lui permit d'éviter l'engrenage d'une implication automatique dans la Guerre franco-prussienne de 70 ou dans la Première Guerre mondiale. La nécessité pour la Suisse de se tenir prête à défendre, le cas échéant par les armes, cette volonté de non-implication créa une cohésion intérieure que les siècles passés n'avaient jamais réussi à construire. Mais en parallèle à cette neutralité des armes, la Suisse fut très active sur le plan international : fondation de la Croix-Rouge, mise sur pied des Conventions de Genève, participation de premier plan à la création de la Société des Nations, contribution diplomatique au règlement des divers conflits balkaniques et moyen-orientaux.

Dans une deuxième phase, jusque dans les années 1930, la neutralité fut donc ce qu'on attendait effectivement d'elle dans son acception première : la non-ingérence dans les conflits armés, la défense impartiale du nœud stratégique européen que constituaient les passages alpins, une diplomatie active visant à équilibrer les tensions entre ses voisins .

Dès les années 1930, la Suisse tombe dans la même catalepsie diplomatique que les autres démocraties occidentales. Elle en vient presque à s'imaginer que la neutralité est devenue une sorte de droit divin et qu'elle devrait suffire à la tenir à l'écart d'un éventuel conflit en Europe. Cela explique notamment le relatif état d'impréparation de l'armée fédérale en 1939.

De manière symptomatique, c'est dans les Alpes que l'on cherchera le salut avec la mise en place du dispositif opératif que l'on appellera le " Réduit alpin ".

On pourrait longuement disserter sur les raisons qui ont épargné à la Suisse son implication dans les combats de la Deuxième guerre mondiale. Quoi qu'il en soit, ce n'est certainement pas son état de neutralité : totalement encerclée par les pays de l'Axe, par rapport à quoi dut-elle rester neutre ? Je suis convaincu que l'un des paramètres fut la maîtrise des passages alpins, qui risquaient d'être perdus pour tout le monde si la Suisse venait à devoir se défendre et à les mettre hors service. La nécessité de pouvoir transiter à travers les Alpes fut certainement pour les Allemands et les Italiens - voire même pour les Alliés ultérieurement - une raison plus forte que le simple respect d'un état de fait diplomatique, fût-il séculaire.

Étonnamment, c'est l'idée que seule une neutralité pure et dure avait sauvé la Suisse – à savoir qu'il ne fallait pas se mêler des affaires des autres, et ne compter que sur soi-même – qui fit son chemin dans l'inconscient collectif au sortir de la Deuxième guerre mondiale.

Lorsqu'il s'agit de reconstruire le monde et l'Europe, la Suisse eut une attitude contraire à celle qu'elle avait eu à la fin du premier conflit mondial : elle s'abstint de toute immixtion dans les constructions supranationales. Certes elle mit fréquemment, dans les années 50 et 60, ses " bons offices " au service de la communauté internationale, mais elle se tint systématiquement à l'écart de toute construction politique (ONU, CEE, ...) . Seules des associations économiques (AELE,...) la virent participer à des conférences internationales.

La phase de la " Guerre froide " se caractérisa donc par une sorte de mythification de la neutralité : se tenir à l'écart des blocs devrait préserver l'avenir ! Il me semble toutefois que cette " neutralité frileuse " devrait plutôt s'apparenter à une forme d'isolationnisme.

Ce n'est que dans le courant des années 80 que la diplomatie helvétique redevint plus active et contribua au succès de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe, et qu'elle alla même jusqu'à assurer la première présidence tournante de l'OSCE.

Avec les bouleversements géopolitiques de la fin des années 80, le gouvernement fédéral vit une opportunité d'ouverture et d'établissement d'une véritable politique de " neutralité active " .

Il se vit cependant vertement désavoué par le peuple, en référendum, à trois occasions successives , l'argument majeur utilisé par les opposants étant chaque fois la " violation de l'esprit de neutralité " , et faisant rappel que c'était la " neutralité qui avait maintes fois protégé la Suisse " et que " ce n'était pas le fait d'appartenir à des organisations internationales qui avait amené la prospérité à la Suisse " . Quant aux affiches de propagande des opposants, elles utilisaient des références aux mythes fondateurs déjà évoqués, au Réduit alpin et à l'île que devait rester la Suisse du haut de ses montagnes, en bref que les Alpes donnaient le droit à la différence.

Il est certain que la mentalité a bien évolué depuis lors, mais cette attitude de repli est symptomatique d'une interprétation simpliste ou outrancière du concept de neutralité.

5.2. *Alpes et démocratie directe*

Ce qui semble être un refus de l'ouverture - mais est bien plutôt une énorme inertie face aux changements contemporains de plus en plus rapides - est le fruit concret d'un particularisme helvétique : la démocratie directe.

Ce concept, qui paraît être une évidence dans l'Europe contemporaine, est en fait un héritage géopolitique intimement lié à la formation de la Confédération, et plus spécifiquement à sa corrélation avec les Alpes. Les cantons fondateurs (" primitifs ") sont des communautés alpestres très clairement délimitées par des chaînes montagneuses. Les conditions de vie, le relatif isolement et l'héritage culturel font que ces sociétés vivent dans un cadre où " solidarité " et " cohabitation " sont des concepts quotidiens ; la féodalité n'y joue qu'un rôle accessoire. De ce fait, ces populations sont habituées à décider de manière consensuelle de leur destinée . Lorsque des villes les rejoignent dans l'alliance, ce sont essentiellement des cantons où marchands et bourgeois règnent en maîtres, là également de manière consensuelle.

Cette démocratie directe – bien que l'on soit éloigné au départ d'un véritable suffrage universel -, dictée initialement par les conditions géographiques, se répercute ensuite sur les nouveaux adhérents à la Confédération, ceux-ci n'étant admis dans l'alliance que par cooptation. Nous avons déjà mentionné à quel point cette direction collégiale, nécessitant consensus, avait eu des répercussions sur les options stratégiques de la Suisse. Les premières tensions importantes au sein de la Confédération apparurent en 1481, après les Guerres de Bourgogne, lorsque le

nombre des cantons alpins fut inférieur à celui des cantons-villes, les ambitions géopolitiques évoluant de manière divergente.

C'est lors de la constitution de l'Etat fédéral moderne, en 1848, que les droits populaires furent formalisés, permettant ainsi aux citoyens de s'opposer en tout temps à une loi (droit de référendum) ou d'en créer une nouvelle (droit d'initiative). Parallèlement à ces droits directs, la structure fédérale fut renforcée, préservant pour les cantons alpins des prérogatives que d'aucuns trouvent aujourd'hui excessives .

Cette organisation très démocratique, au sens littéral du terme, a cependant aussi ses inconvénients : les décisions gouvernementales sont ralenties par le rythme des consultations populaires ou par " l'épée de Damoclès " que constitue le droit de référendum. Et c'est notamment dans le domaine des relations internationales que ces aspects sont les plus sensibles. Il est facile aux opposants à l'ouverture de brandir le spectre d'une perte d'indépendance et d'un risque d'ingérence des autres pays dans un contexte que l'on avait su préserver depuis des siècles.

Cette influence du peuple sur la politique extérieure de la Suisse explique par ailleurs la " frilosité " de la diplomatie helvétique, les grandes options gouvernementales pouvant souvent être balayées par des intérêts locaux ou des sensibilités très régionales. Dans ce contexte, et jusqu'au milieu des années 90, les cantons alpins ont presque systématiquement joué un rôle de frein (" Neinsager ") dans les votations touchant les relations internationales, alors que les cantons urbains prênaient plus l'ouverture.

C'est également dans les cantons alpins que les mouvements écologistes ont su trouver l'appui nécessaire pour faire voter les lois très restrictives quant au trafic de transit .

Et c'est dans ces mêmes cantons que l'on trouve, dans les sondages d'opinion, les préjugés les plus inquiets sur l'avenir de la neutralité ou la perte des droits civiques dans le cas d'une intégration à l'Europe.

Cette influence des cantons alpins doit tout de même être relativisée, car d'autres analyses peuvent montrer que, selon les circonstances, les clivages internes de la Confédération s'articulent différemment (ville – campagne, Alémaniques – Romands,...).

Quoiqu'il en soit, la géopolitique interne de la Suisse joue plus que dans n'importe quel autre pays un rôle crucial sur les relations internationales, et partant sur le contexte géopolitique externe, rendant celui-ci parfois incompréhensible pour un observateur extérieur.

5.3. Cas particulier ou Etat quelconque ?

En Suisse, comme dans tout autre Etat national au destin tant soit peu heureux, on a tendance à considérer l'Etat et sa société comme un ouvrage accompli. A cela s'ajoute l'idée que l'histoire de cette entité est une histoire sacrée qui se dirige vers le présent et qu'une fois arrivée à ce présent – parfait, bien entendu – l'histoire, de la Suisse du moins, est parvenue à sa fin. Ce qui suit encore ne serait plus, à ce moment-là, que la défense de la maison construite. On imagine alors que l'Etat ainsi formé et les principes étatiques tels que fédéralisme et neutralité sont une fin en soi et non seulement les moyens d'assurer d'autres valeurs telles que prospérité et paix.

On a quelque peine à se figurer l'avenir autrement que le présent et que l'image qu'on se fait du passé, inséparable de ces deux notions. C'est pourquoi l'idée que la Suisse doit conserver, au siècle prochain également, sa qualité de " cas particulier " et d'Etat souverain est prédominante. Or, au siècle dernier, les patriotes les plus ardents, comme par exemple Gottfried Keller, considéraient que la Suisse en tant qu'Etat n'était qu'une construction provisoire destinée à assurer le règne du libéralisme dans le monde. Une fois ces valeurs réalisées au-delà de ses frontières, la Suisse pourrait tranquillement renoncer à son statut d'Etat indépendant.

Pendant longtemps, les Alpes ont été présentées comme un symbole majeur de l'identité helvétique. " N'ont-elles pas été les alliées naturelles de nos premières communes, dans la légitime affirmation de leur indépendance, dans leur noble combat contre les baillis étrangers ? Ne comptons-nous pas avec elles pour défendre notre démocratie contre les menaces totalitaires ? " . Pourtant, en cette fin de siècle, il faut veiller à ne pas regarder la montagne comme l'ultime refuge d'une auto-justification ; au contraire, il faut veiller à lui restituer cette autre fonction, qui est celle de l'ouverture et de la rencontre.

Ouverture ne veut pas dire marche au pas cadencé vers une Europe unitaire, mais enrichissement dans le meilleur sens du terme, enrichissement dans la découverte des autres, dans la découverte des régions et le respect de leur identité. Mais lorsqu'on dit région, encore faut-il s'entendre sur le sens de ce mot qui est très à la mode à Bruxelles. En dépit de l'intégration en cours, la carte européenne reste un " patchwork " peut-être unique au monde et qui donne à ce continent une richesse inégalable. Nous sommes en effet loin de l'uniformité des comportements américains ou de la relative homogénéité raciale, linguistique et même culturelle de la Chine.

La notion de région est-elle économique ou historique ? Dans un pays comme la France, elle est nouvelle et restera encore longtemps une création décidée par le

centre, c'est-à-dire Paris. En Suisse, la démarche a été exactement inverse, puisqu'elle s'est faite par délégation des cantons vers l'Etat fédéral. Cette délégation de souveraineté vers le haut a cependant des limites qui sont souvent proportionnelles à l'épaisseur des massifs montagneux qui décrivent la frontière de certains cantons.

5.4. *Cinquième conclusion partielle*

La neutralité s'est d'abord développée à usage interne, afin d'éviter un éclatement de la Confédération sous prétexte de divergences géopolitiques. Elle s'est ensuite consolidée pour éviter une intervention extérieure dans la maîtrise des passages alpins. Elle s'est finalement sacralisée, lors des conflits mondiaux et de la guerre froide, sous forme d'un îlot de quiétude perché dans les Alpes.

Maintenant que les tempêtes sur l'océan " Europe " se sont calmées, la question se pose du maintien de ce port d'attache protégé, de son adaptation à une navigation plus tranquille, ou carrément de sa suppression. Les avis sont tellement partagés que la question en devient tabou et constitue un écueil certain dans l'évolution des relations internationales de la Suisse, que ce soit une intégration à l'Europe ou une simple politique d'ouverture plus marquée.

A cela vient s'ajouter la problématique de la démocratie directe, héritée du mode de fonctionnement des communautés alpines, et qui donne aux cantons centraux un poids non négligeable dans les décisions globales de la Confédération. Ces décisions touchent notamment, comme au temps de la fondation, à la préservation des passages alpins et au maintien de la capacité décisionnelle.

Les relations internationales de la Suisse sont donc, plus que dans n'importe quel autre pays, fortement pondérées par ces héritages géopolitiques. A moins de les supprimer d'un trait de plume – ce qui est justement peu compatible avec le système de démocratie directe ! -, toute intégration de la Suisse dans un dispositif diplomatique ou politique devra obligatoirement faire l'objet d'un traitement particulier, dans l'intérêt de toutes les parties.

6. Conclusions

Les Alpes sont une chaîne montagneuse de faible envergure, si on la compare aux Andes, aux Rocheuses ou à l'Himalaya. Cependant, à l'échelle européenne, elles constituent une barrière importante entre le nord et le sud du continent. Elles forment des obstacles aussi bien militaires qu'économiques ou culturels, que seuls des Empires de taille continentale ont su banaliser.

La Suisse s'est bâtie à cheval sur les Alpes, d'abord sur les passages alpins, puis de part et d'autre, ses ambitions territoriales atteignant rapidement un point d'orgue.

Revenons donc à la question de base de la géopolitique, que nous posions déjà en introduction : " Qui veut quoi ? avec qui ? comment ? et pourquoi ? " .

L'Europe a de plus en plus besoin de circuler librement et rapidement entre tous les points de son ensemble économique, plus tard politique. Elle ne peut pas se permettre d'être freinée par un obstacle somme toute purement géographique. L'Union européenne atteignant la taille d'un empire continental, elle devrait pouvoir banaliser cette barrière.

Or les clés des passages sont aux mains d'un Etat qu'autrefois on reconnut neutre afin que ces passages ne puissent profiter unilatéralement à une seule puissance. La solution consiste donc soit à intégrer la Suisse dans l'Union européenne (et banaliser ainsi l'obstacle), soit à conserver à la Suisse son statut géopolitique et stratégique particulier (pour le cas où...) et obtenir les arrangements nécessaires pour que le transit n'en ressente pas les effets.

La Suisse, quant à elle, n'est pas une puissance qui a des visées géopolitiques à l'échelle mondiale, même si son économie est bien plus performante que ne le laisseraient supposer sa population, sa superficie ou sa situation alpestre.

Elle s'est cependant développée à un endroit stratégique du continent européen et a su, au fil des siècles, faire profiter l'ensemble de ses voisins de ses prestations de " passeur ". Elle a également hérité de l'Histoire un système politique et diplomatique particulier qui, jusqu'à nos jours, donne à ce verrou stratégique une stabilité reconnue.

Cette position géographique et ce statut politique – en un mot : ce dispositif géopolitique – **sont les raisons même d'exister de la Suisse en tant qu'Etat.** Vouloir les modifier ne pourrait conduire qu'à sa désagrégation.

L'avenir de l'Europe passe obligatoirement – entre autres paramètres ! – au travers des Alpes, au travers de la Suisse. Celle-ci n'est cependant pas prête à brader ce qui fait sa spécificité, même si elle va certainement s'ouvrir beaucoup plus à l'Union européenne.

La solution se trouve, à mon avis, dans l'intégration de la Suisse, tout en lui reconnaissant une fonction particulière que nul autre peut remplir à sa place : **la maîtrise des transversales alpines, où elle le veut, comme elle le veut, mais au profit de tous !**

7. Bibliographie

Administration fédérale suisse, " *Mémento statistique de la Suisse* ",

Berne, Office fédéral de la statistique, 1998

Administration fédérale suisse, " *Faisons l'Europe ensemble* ",

Berne, Bureau de l'intégration, 1995

Administration fédérale suisse, " *Négociations bilatérales sectorielles CH – UE* ",

Berne, Bureau de l'intégration, 1998

Kurt BRASSEL, " *Atlas structurel de la Suisse* ",

Zürich, Ex Libris Verlag, 1985

Aymeric CHAUPRADE, " *Dictionnaire de géopolitique* ",

Paris, Ellipses, 1998

Georges-André CHEVALLAZ, " *Le gouvernement des Suisses* ",

Lausanne, L'Age d'Homme, 1989

Commission européenne, " *Etude prospective des régions de l'arc alpin* ",

Luxembourg, Office des publications officielles de la CE, 1995

Gérard-François DUMONT, " *L'arc alpin : un espace européen* ",

Paris, Economica, 1998

Hervé LE BRAS, " *Le peuplement de l'Europe* ",

Paris, La Documentation française, 1996

Jacques LEVY, " *Europe – Une géographie* ",

Paris, Hachette, 1997

Werner MEYER, " *La Suisse dans l'Histoire* ",

Zürich, Editions Silva, 1987

Louis-Albert ROULET et al., "*La guerre et la montagne*",
Berne, Association suisse d'histoire et de sciences militaires, 1993

André-Louis SANGUIN, "*La Suisse : essai de géographie politique*",
Gap, Editions Ophrys, 1983

François THUAL, "*Méthodes de la géopolitique*",
Paris, Ellipses, 1996

Hans Peter TREICHLER, "*L'aventure suisse*",
Zürich, Migros, 1991

Philippe VERHILLE et al., "*Atlas de la Grande Europe*",
Paris, Ellipses, 1995