

L'histoire à succès des juifs de Suisse

OPINION Les occasions où les médias suisses évoquent les juifs de Suisse ne sont pas toujours des plus plaisantes. Il est souvent question d'antisémitisme, de la Shoah ou du conflit au Proche-Orient. Certes, ces thèmes préoccupent les 18000 juifs de Suisse, mais pas exclusivement. Nous ne passons pas nos jours à vivre dans la crainte ou dans la misère. Actuellement, 150 ans après avoir accédé à l'égalité en droits, nous vivons très bien dans ce pays, dans notre pays.

Cela n'a pas toujours été le cas. Avant 1866, les juifs étaient exposés à une forte discrimination. Ce n'est qu'en 1866 que la révision partielle de la Constitution fédérale a conféré aux juifs la liberté d'établissement et le plein exercice des droits civiques.

Depuis cette émancipation, l'histoire des juifs de Suisse a été un succès. En 2016, nous sillonnerons la Suisse avec une exposition qui illustre ce succès. Cette exposition itinérante présente des portraits qui montrent dans quelle mesure les juifs de Suisse contribuent à construire notre pays et comment une seule et même personne peut porter en elle plusieurs identités, se revendiquer de plusieurs cultures. Prenez l'exemple de cette ancienne juge fédérale, qui a profité de l'émancipation en tant que juive et en tant que femme pour réaliser une carrière extraordinaire. Prenez cette ancienne directrice de police qui, enfant, a dû fuir l'Égypte pour devenir elle-même «faiseuse de Suisses», plus tard dans sa vie. Prenez cet avocat qui, sans percevoir de contradiction, est à la fois juif pratiquant et membre du comité de sa section de district UDC.

On me demande souvent quelle est la recette de notre succès. Ce succès repose pour le moins sur quatre facteurs. Évoquons d'abord le facteur essentiel: nous, les juifs, nous sommes venus pour rester.

«Pour rester» signifie que nous nous percevions dès le début comme une partie prenante de la société. À la différence de certains immigrés venus pour le travail, nous sommes venus pour nous ins-

taller définitivement en Suisse. Les juifs ont appris la langue, ont fait des efforts pour s'intégrer et ont accepté la législation ainsi que les us et les coutumes du pays. La loi religieuse juive impose le respect de la législation de l'Etat, et ce fait nous a aidés à devenir Suisses.

Le deuxième facteur important, c'est le temps: nous avons de l'avance sur les autres minorités immigrées. Cela fait longtemps, parfois des siècles, que les juifs vivent ici. La grande vague d'immigration juive, elle aussi, date déjà d'il y a un siècle.

Le troisième facteur clé du succès réside dans l'éducation. En effet, notre culture est une culture du savoir: toujours, nous cherchons à apprendre, c'est l'essence de notre vie, de nos valeurs. Voilà pourquoi nous œuvrons pour une société qui accorde une place importante à l'éducation. Le savoir est indispensable pour

Dans le contexte des valeurs juives, nous nous engageons pour une société meilleure et plus ouverte – pas uniquement dans les cas qui nous touchent directement en tant que juifs.

Faut-il conclure que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, en ce qui concerne la coexistence des Suisses juifs et non-juifs? Dans la majorité des cas, tout se passe très bien, effectivement. Pourtant, il reste un certain nombre de problèmes non résolus. En Suisse aussi, des attentats terroristes contre les synagogues sont possibles. À l'opposé des juifs dans les autres pays, nous devons supporter nous-mêmes les frais immenses pour assurer notre sécurité. Ce fardeau pèse de plus en plus lourd sur nos épaules. Dans ce pays, un habitant sur dix continue à entretenir des préjugés antisémites. Nous sommes souvent surpris de constater qu'il existe toujours des gens qui pensent que les juifs ne sont pas de «vrais» Suisses.

Que nous soyons de «vrais» Suisses, notre exposition le prouve de façon impressionnante. Comme nous faisons partie intégrante de cette société, nous ne sommes pas prêts à accepter les problèmes de sécurité ou les préjugés. Nous en discutons d'égal à égal avec nos concitoyens, nous cherchons des solutions en collaboration avec la société civile, avec les milieux politiques et avec les autorités. Nous espérons que l'année jubilaire 2016, avec son exposition itinérante et les rencontres que celle-ci apportera, contribuera à rapprocher encore plus les Suisses juifs et non-juifs. Si nous parvenons à faire en sorte que les habitants de ce pays apprennent à se respecter encore davantage, avec toutes leurs différences et tous leurs points communs, nous aurons atteint notre objectif. ■

Des gens pensent toujours que les juifs ne sont pas de «vrais» Suisses

lutter contre les préjugés et l'intolérance.

Le quatrième facteur clé repose sur l'esprit d'entreprise. Par le passé comme à présent, de nombreux juifs de Suisse ont eu de bons succès en tant qu'entrepreneurs, que ce soit dans l'industrie du textile en Suisse orientale, dans le horlogerie jurassienne ou dans le commerce. Certains juifs ont fondé de grands magasins tels que Manor ou Loeb. Pourtant, nous ne considérons pas qu'aspérer au succès économique est une fin en soi. Le succès économique permet la bienfaisance, qui a une place centrale et une longue tradition dans le judaïsme. Certains des principaux mécènes de ce pays, dans le domaine scientifique autant que culturel, sont des Suisses juifs.

Aujourd'hui, nous sommes fiers de nos racines juives et de notre identité suisse.



HERBERT WINTER
PRÉSIDENT DE LA
FÉDÉRATION SUISSE
DES COMMUNAUTÉS
ISRAËLITES

Gothard: gouffre énergétique

OPINION Le souverain helvétique doit se prononcer prochainement sur l'opportunité de réaliser ou non un deuxième tube routier au Gothard. Les intervenants traitent volontiers les aspects mobilité, sécurité, légaux ou encore environnementaux. À l'heure où notre pays a ratifié le protocole d'accord mondial de la COP21, la question énergétique mérite d'être examinée avec soin. La construction d'un deuxième tube au Gothard provoque un gaspillage énergétique équivalant à la production annuelle moyenne de la centrale nucléaire de Mühleberg (2500 GWh).

En premier lieu, une quantité substantielle d'énergie dite grise doit être investie pour réaliser le tunnel. Cette énergie correspond à la somme des efforts qu'il convient de fournir pour produire le béton nécessaire, creuser le trou lui-même, traiter les remblais, ainsi que tous les autres à-côtés indispensables pour arriver au stade d'un tunnel parfaitement fonctionnel. Chaque poste peut être analysé dans le détail, mais juste pour donner une idée, le béton à lui seul consommera 250 GWh d'énergie pour pouvoir être mis à disposition du chantier. Une estimation plutôt conservatrice de l'énergie totale englobée dans le chantier prévu pour durer une dizaine d'années tourne autour des 2500 GWh.

Ce chiffre est pour le moins considérable. Il correspond à la consommation électrique privée de 250000 personnes pendant une année. Une fois le tunnel mis en place, il convient de l'exploiter, ce qui génère encore de la consommation (lumière, ventilation, entretien...). Mais surtout, il induit des modifications

de comportement qui peuvent soit diminuer la consommation ou au contraire l'augmenter.

Dans le cas d'espèce, tous les indicateurs virent au rouge foncé! Le point le plus spectaculaire concerne la surconsommation générée par les poids lourds qui, renonçant à la solution du ferroutage, grimpent la route d'accès au tunnel routier à 1150 mètres d'altitude au lieu d'utiliser le tunnel de base. On parle ici de dizaines de millions de litres de diesel consommés en pure perte chaque

Le point le plus spectaculaire concerne la surconsommation des poids lourds

année, 20 millions avec la configuration actuelle de la grille poids lourds, et potentiellement beaucoup plus encore avec l'accroissement du trafic prévu. (Pour les calculs de détail, se référer au blog de l'auteur, www.famillejospin.ch/ouverturesyeux/).

Les experts neutres du monde des transports l'affirment sans équivoque, le deuxième tube conduirait à une augmentation d'au minimum 30% du trafic poids lourds dans notre pays. Cela signifie que l'ensemble de l'économie devrait supporter un effort de «décarbonation» d'autant plus important que le gaspillage augmenterait ici.

Et encore le calcul relativement sommaire réalisé pour arriver aux résultats

ci-dessus ne prend pas en compte les effets graves sur la fluidité du trafic. Sachant que l'ouverture d'un deuxième tube provoquera un afflux de camions européens supplémentaires et que la majeure partie des axes autoroutiers principaux du Plateau sont déjà en situation de saturation, une aggravation des conditions de circulation avec force bouchons à la clé, et partant encore une fois de la consommation supplémentaire totalement improductive, serait garantie. Selon les fabricants de camions eux-mêmes, deux arrêts-redémarrages par kilomètre suffisent pour tripler la consommation.

Une saine gestion veut qu'un investissement soit rentable et donc amortissable. Ici, la question qui est posée à la population consiste à savoir si elle est prête à investir un montant très significatif, qui, au final, au lieu d'apporter des dividendes, génèrera des coûts et problèmes supplémentaires.

La dépense énergétique de la construction du deuxième tube conduirait à dépenser encore plus d'énergie, majoritairement fossile, sans aucun avantage à la clé, alors que nous parons de stratégie énergétique 2050! Le bon sens appelle à un refus clair d'une solution qui n'aurait jamais dû être envisagée tant elle obère la situation quel que soit l'angle de vue considéré! ■



LAURENT-DAVID JOSPIN
CONSULTANT MEMBRE
DU COMITÉ DIRECTEUR
NATIONAL DES
VERT LIBÉRAUX

Tunnel du Gothard: et la santé?

KURT STURZENEGGER (GENÈVE)

L'éditorial et la page entière consacrée à la rénovation du tunnel routier au Gothard dans *Le Temps* du vendredi 8 janvier laissent quelque peu perplexe [...] En parlant du ferroutage il convient de souligner qu'il ne s'agit pas d'une simple option en vue de la rénovation du tunnel, mais d'un mandat constitutionnel depuis plus de vingt ans que le Conseil fédéral refuse d'échance en échance de mettre en œuvre. Et comment ne pas accorder une seule phrase à l'impact catastrophique d'un second tunnel sur l'environnement, le climat et sur les habitants le long de l'axe nord-sud? Comment passer outre les appels au secours provenant du Sottoceneri, région la plus polluée de notre pays, où habitants et parmi eux de nombreux médecins, subissant l'afflux toujours grandissant du trafic de poids lourds, dénoncent les conditions de vie difficiles et les pathologies bien plus fréquentes qu'ailleurs? Est-ce que la santé publique est exclue du terme de «sécurité» brandi par les promoteurs de ce projet insensé?

Ce sera l'asphyxie

VASCO PEDRINA (ZÜRICH)

Interviewé dans *Le Temps* du 30 novembre, Renzo Ambrosetti s'est engagé en faveur du percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Nous avons construit les deux et dirigé ensemble le syndicat Unia. Beaucoup de combats communs ont marqué notre chemin. Sur cette question toutefois, nous avons des positions divergentes.

Mon collègue énumère toute une série d'entreprises, qui, d'après lui, seraient coupées de la Suisse si le 2e tube n'était pas construit. Or cette crainte est excessive! Personne ne souhaite isoler le Tessin et son économie. Nul besoin de creuser une nouvelle galerie pour maintenir les liaisons: le tunnel existant restera ouvert en été, sa rénovation pouvant être réalisée en hiver; période durant laquelle les voitures seront chargées sur des trains empruntant le tunnel de faite, tandis que le transit de camions sera effectué par ferroutage grâce au tunnel de base. Une récente étude de l'administration fédérale conclut en outre qu'une réfection «light» moins coûteuse et plus rapide serait envisageable.

R. Ambrosetti affirme qu'il ne soutiendrait pas le deuxième tube, s'il entraînait une augmentation de la capacité de transit. Or il est prévisible qu'une fois construites et payées, les quatre voies seront un jour utilisées! Un simple changement de loi permettra le doublement de la capacité, qui portera à ce que certains partisans du nouveau tunnel réclament déjà: utiliser librement les quatre pistes du Gothard! Dès lors, ce ne sont pas moins de deux millions de camions qui – par l'axe nord-sud le plus court – traverseront sans profit des vallées alpines qui subissent aujourd'hui déjà des taux de pollution et des bruits insupportables.

S'il veut rester fidèle à l'Initiative des Alpes, le 28 février, mon collègue devra voter non à un deuxième tunnel routier, qui coûterait 3 milliards de plus qu'un assainissement classique, saboterait l'investissement de 2,4 milliards consenti pour transférer les marchandises sur le rail grâce aux NFLA, et surtout asphyxierait l'axe routier nord-sud. Paroles d'un fils de la «Leventina», comme lui!

Aberrant!

DANIEL KÜNDIG (VILLARS-SUR-GLANE, FR)

Quelques semaines après l'accord historique pour le climat, tout le monde admet que tout reste à faire. Nous avons reconnu qu'il faut agir et avons fixé des objectifs ambitieux. Maintenant il faut passer aux actes. Alors, dans ce contexte, percer un second tube pour le transport routier me paraîtrait complètement aberrant. Pour cette seule raison déjà, je voterai «non».

Mais «non» également aux partisans du second tube, qui voudraient nous faire croire que seule la sécurité est en jeu, ou que les régions concernées vont perdre des centaines de millions par année en cas de fermeture du tube pour rénovation (allégation qui ressemble à celle de la construction en Valais qui prédisait une catastrophe due à la Lux Weber, et qui se dit maintenant surpris en bien!), ou encore que la réalisation d'un second tube ne coûtera que 2,8 milliards, la rénovation de l'existant incluse! (C'est déjà énorme, mais en plus les devis pour ces projets politiquement sensibles sont toujours sous-évalués. Pourquoi en serait-il autrement dans ce cas?)

Si nous disons non au second tube, des solutions performantes naîtront pour le transbordement du trafic sur le rail, et nous renforcerons par la même occasion notre expertise en la matière. Ce printemps, nous inaugurerons le plus long tunnel ferroviaire au monde, dont la construction a engendré et engendrera des retombées économiques non seulement pour les régions proches, mais également pour tout le pays. Ne court-circuitez pas cette vision moderne par des projets dictés par une vision à court terme et des lobbys conservateurs! Pour toutes ces raisons, votons «non» au second tube routier du Gothard. ■



VOUS ET NOUS

COMMEMORATION

Exposition itinérante

Le 17 janvier, une cérémonie se tiendra à Berne, en présence du président de la Confédération, Johann Schneider-Ammann. Elle marquera l'inauguration d'une exposition photographique prévue à l'occasion du jubilé de la révision constitutionnelle de 1866 qui a accordé l'égalité de droits aux juifs de Suisse. Par la suite, l'exposition stationnera dans différentes villes de Suisse: www.150.swissjews.ch