

# Encore un tunnel au Gothard



## **Le contexte**

Le tunnel routier du Gothard devra subir une réfection complète, avec fermeture prolongée. Pour maintenir une liaison nord-sud durant la période des travaux, le Conseil fédéral propose de percer un deuxième tube avec deux voies de circulation. Pour respecter l'article constitutionnel interdisant d'augmenter la capacité des routes de transit à travers les Alpes, le Conseil fédéral prévoit de n'exploiter, après les travaux, qu'une seule voie par tube. Le projet a de fortes chances d'être accepté par les Chambres fédérales. Les organisations œuvrant pour la protection de l'environnement, et notamment du monde alpin, se liguent contre ce projet et préparent le lancement d'un référendum. Ci-après, les raisons principales de leur opposition.

## **Les généralités**

L'article 84 de la Constitution fédérale comprend trois exigences: la protection des régions alpines, le transfert du trafic de marchandises vers le rail et la non-augmentation des capacités routières. Ce signal fort en faveur d'une politique des transports moins dommageable pour l'environnement a été confirmé plusieurs fois par la suite lors de votations populaires. Or, le projet du Conseil fédéral de percer un deuxième tube routier au Gothard vide de leur substance les exigences inscrites dans la Constitution.

## **Limitation à une seule voie**

Pour ne pas augmenter la capacité des deux tunnels (l'existant et le nouveau), le projet de loi impose de n'exploiter qu'une seule voie par tube, l'autre voie servant à l'arrêt d'urgence. Construire à grands frais un tunnel à deux voies pour n'en utiliser qu'une apparaît comme un gaspillage. Il est à craindre que cette limitation ne tienne pas longtemps.

## **Alternative pendant les travaux**

La liaison nord-sud pourrait avantageusement être assurée par ferroutage. L'ouverture du tunnel ferroviaire de base, en plus du tunnel ferroviaire existant, offre des capacités importantes.

## **Affectation des ressources**

L'argent investi dans le percement, puis dans les frais d'exploitation et d'entretien, va contribuer à s'éloigner de l'objectif de transfert route-rail. Au contraire, en affectant ne serait-ce qu'une partie de ce montant à la mise en place d'un système de ferroutage performant, on contribuerait efficacement à s'en rapprocher. Le système pourrait même générer, à terme, des revenus conséquents.

## **Disproportion dans l'affectation des moyens**

Les coûts engendrés par le percement du tunnel et par son entretien futur sont totalement disproportionnés par rapport au trafic circulant sur cet axe. L'argent ainsi dépensé risque de manquer pour financer les projets d'agglomération, de portée beaucoup plus grande. C'est l'argument avancé par les cantons de Bâle, de Genève, de Neuchâtel et de Vaud pour s'opposer à ce tunnel.

## **Exemplarité**

Jusqu'ici, la politique suisse en matière de transports était perçue très positivement par les populations des vallées alpines subissant le trafic de transit. L'exemple d'une telle politique leur donnait l'espoir que, un jour, l'Europe activerait ses propres projets de ferroutage au lieu de sur-développer le transport routier. Le percement d'un nouveau tunnel routier au Gothard jetterait un doute sur la volonté de la Suisse de poursuivre dans cette voie et ruinerait les espoirs des populations alpines voisines de voir leur sort s'améliorer.

Commission Environnement

**Alexis Bally**

Google

