

Le ferroutage n'est pas une galère pour croiser les Alpes

L'invité

Pierre Yves Delcourt

Président de la Fédération suisse des urbanistes (section romande)



En cas de rejet du second tube routier sous le Gothard, on nous annonce trois ans de galère sur cet axe capital pour la traversée des Alpes. Cet argument ne résiste pas à l'analyse.

La traversée des Alpes en transbordant les voitures sur des trains est une solution écologique et efficace. On réutiliserait en les modernisant les anciennes installations utilisées jusqu'en 1980. L'exploitation sur le tunnel de faite du Gothard serait identique à celui du Lötschberg, qui bénéficie d'un savoir-faire de pointe. Il faudrait disposer de trains navettes dans les deux sens et un départ toutes les 15 minutes sur l'axe du Gothard. On devrait renoncer par ailleurs au paiement, même symbolique, pour l'utilisation des navettes ferroviaires car le péage serait sans doute la principale source d'embouteillage. Dans ces conditions, on voit difficilement de quelle manière les automobilistes souffriraient le martyr. Contrairement à ce qu'on nous raconte, le Tessin ne serait pas coupé du reste de la Suisse durant les trois années de travaux.

La campagne en faveur de la construction d'un deuxième tube routier sous le Gothard dénigre insidieusement le ferroutage. Or cette solution pour la traversée des Alpes, soutenue à diverses reprises par le peuple, est la voie de l'avenir. Le trafic routier est en constante augmentation; 6,3 millions de véhicules, dont 825 000

poinds lourds par an empruntent le tunnel routier du Gothard. Il est toujours en croissance sur les routes d'Europe. Il a augmenté de 1,9% sur les routes nationales suisses en 2014. Nul besoin d'être devin pour anticiper à l'avenir une dégradation des conditions de circulation à travers les Alpes. Le peuple sera donc amené d'ici quelques années à se pencher sur ce problème.

Le ferroutage permet de retirer de la circulation de très nombreux véhicules polluants et bruyants. La technique est au point. Ne manque plus que la volonté de le réaliser sur les axes routiers les plus structurants. Le rêve européen serait de mettre les camions sur les trains navettes depuis Rotterdam jusqu'à Gênes et Naples. Le rêve

«On aura en main une solution efficace pour gérer les embouteillages sur l'axe du Gothard»

suisse serait de les embarquer entre Bâle et Chiasso. Avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard, on pourra au mieux réaliser ce rêve entre Erstfeld et Bodio.

En votant pour le ferroutage durant les travaux de réfection du tunnel routier du Gothard, le peuple réaffirmera son attachement au ferroutage comme alternative au tout voiture. Et on aura en main une solution efficace pour gérer les embouteillages sur l'axe du Gothard pendant les grandes transhumances. On aura enfin la solution durable pour faire face à la croissance du trafic routier à travers la vallée du Gothard durant les prochaines décennies.