

Faut-il un second tube au Gothard?

VOTATION Le 28 février, les Suisses votent sur la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Porte ouverte à un accroissement du trafic, ou investissement justifié sur le long terme?

Un tunnel? Non, une impasse

Pendant ces trente dernières années, l'essentiel des contributions financières en matière de transports s'est concentré autour de deux pôles. La traversée des Alpes, et la région zurichoise. L'attention quasi exclusive que la Confédération a accordée à ces investissements-là traduit sans doute les symboliques sur lesquelles repose notre pays. La Suisse de l'économie financière d'un côté, la Suisse des montagnes de l'autre.

Ce génie helvétique sortira enfin de sa lanterne après dix-sept ans de travail. Au printemps prochain, nous aurons l'occasion d'inaugurer un des tunnels les plus splendides d'Europe, le tunnel ferroviaire du Saint-Gothard, une inauguration qui inscrit dans le granit notre capacité à percer les Alpes, à les respecter et à les faire respecter par l'Europe tout entière. Plus de 20 milliards que nous tous avons investis pour relier la Suisse du Nord et du Sud, pour faire transférer des véhicules violant la beauté de nos vallées de la route au rail.

Cette politique ambitieuse et novatrice est aujourd'hui menacée par un Conseil fédéral et une majorité du parlement qui n'ont pas de problème à faire circuler les idées comme les camions: dans tous les sens. En effet, ils défendent, avant même l'inauguration du tunnel ferroviaire du Gothard, avant même d'en avoir constaté les effets sur le transport des personnes et des marchandises, la construction d'un nouveau tunnel autoroutier en plus de celui existant dont pourtant personne ne conteste la nécessité de réfection!

Osons un mauvais jeu de mots: le Conseil fédéral tente ici de nous entuber. D'une part, quand il nous assure que les deux tunnels seront limités à une voie par direction. Ainsi, il n'y aurait pas plus de trafic. On dépensera donc 3 milliards pour un passage autoroutier supplémentaire sans qu'il y ait plus de véhicules à faire passer? Qui peut croire ça? En tout cas pas l'Europe qui considère que des «capacités de réserve seront ainsi mises à disposition pour prévenir à l'avenir les bouchons éventuels».

D'autre part, le Conseil fédéral joue au maître des illusions quand il décrète que le financement de ce nouveau tunnel autoroutier n'aura aucun impact sur les projets actuels et futurs en matière de mobilité. Ces prochains jours, la Commission des transports du Conseil des Etats devra se pencher sur le projet Forta, qui entend donner un cadre financier pérenne aux projets d'agglomération et de routes nationales. Nous sommes au milieu du gué, ne sachant si nous devons retourner sur nos pas ou avancer. Manquent les financements, manque sans doute l'esprit de compromis, manque peut-être le sens des priorités. Mais nous

savons que le développement de la Suisse des agglomérations se joue sur Forta. En particulier en Suisse romande.

Le nouveau tunnel autoroutier au Gothard, financé par un fonds sur la circulation routière moribond, entre forcément en concurrence avec les projets indispensables pour nos régions tels que le contournement de Morges (coût: 3,4 milliards), le contournement du Locle et de la Chaux-de-Fonds (coût: 1,2 milliard), la traversée du lac à Genève (coût: entre 1,9 et 4 milliards). Son coût de construction et de maintenance, imputé à un département soumis régulièrement aux programmes d'économies, hypothèque la réalisation de projets d'élimination de goulets d'étranglement ou de transports d'agglomération. Et sans oublier tous les projets d'agglomération qui ne sont pas inscrits dans le calendrier de la Confédération et qui risquent d'être ensevelis sous les gravats d'un tunnel autoroutier aussi onéreux qu'inutile.

Le dire ne revient pas à faire primer les intérêts de la Suisse du Plateau contre la Suisse alpine ou les régions romandes contre le Tessin. Ce dernier mérite mieux comme expression de notre attachement et de notre solidarité confédérale que d'être

considéré comme une zone de transit pour vacanciers ou pour camions. Mais de faire correspondre les investissements auxquels nous consentons à la Suisse qui vit. ■

NON

GÉRALDINE SAVARY
Conseillère aux Etats
vaudoise, PS

OUI

OLIVIER FRANÇAIS
Conseiller aux Etats
vaudois, PLR

Pour une sécurité durable

Le 28 février, le peuple est appelé à se prononcer sur la décision du parlement qui a accepté la loi autorisant la réalisation d'une voie par sens de circulation dans deux tubes séparés au Gothard.

L'enjeu central de cette votation repose en priorité sur la sécurité. Actuellement, le trafic circule dans un seul tube et sans bande d'arrêt d'urgence. Il est irresponsable de nos jours de laisser des poids lourds et des véhicules de tourisme se croiser à près de 80 km/h dans un tunnel long de 17 km. On dénombre une victime par an en moyenne sur ce tronçon, ce qui, en termes statistiques, est énorme. La proposition parlementaire est donc conforme aux exigences de sécurité déjà appliquées pour la quasi-totalité du réseau autoroutier de notre pays ainsi que pour les tunnels ferroviaires de grande dimension. Cette solution est pour moi la seule qui garantit durablement, sur cet axe routier, la sécurité des usagers et la qualité de notre réseau.

L'axe du Gothard par le rail et la route est un élément central dans la circulation des personnes et des biens entre le nord et le sud de la Suisse. Pour notre économie et notre population, plus particulièrement pour des régions comme le Tessin, il est nécessaire de rénover le tunnel actuel en limitant l'entrave à la circulation afin de garantir un réseau routier concurrentiel. Des secteurs économiques tels que le tourisme, le marché intérieur ou l'exportation doivent pouvoir bénéficier de cette mobilité. En cas de

fermeture du tunnel, on estime la perte financière à plusieurs centaines de millions de francs par année pour les régions

limitrophes. Rappelons que la Constitution oblige la Confédération à sauvegarder les intérêts de l'économie nationale, à contribuer à la prospérité et à la sécurité économique du pays. C'est bel et bien cette responsabilité que nous souhaitons assumer en proposant le percement d'un second tube.

La loi qui est contestée ne remet pas en cause l'article constitutionnel qui régit les traversées alpines. Elle spécifie clairement que chacun des deux tunnels ne pourra accueillir qu'une seule voie de circulation. Le second tube ne générera donc pas de flux supplémentaire et seule une décision populaire pourrait modifier la Constitution.

Voter non aurait des conséquences environnementales importantes. En effet, ce serait accepter que le tunnel soit fermé pendant les trois ans de travaux de rénovation et donc être contraint d'assumer un report de trafic très important sur les cols alpins et la globalité du réseau des routes nationales. On estime que 10 à 20% du trafic du Gothard serait reporté sur le réseau romand, plus particulièrement sur l'axe Ville-neuve-Lausanne, qui est déjà saturé. De plus, l'option de ferroutage qui devrait être mis en place nécessiterait de créer d'importantes zones de triage, équivalent à 20 terrains de football, pour transborder les véhicules sur les trains.

Les travaux pour la rénovation du tube existant et le percement d'un nouveau tunnel sont devisés à 2,8 milliards. Ces coûts correspondent en proportion aux montants engagés pour d'autres travaux d'entretien du réseau autoroutier. A titre d'exemple, la réfection de 12 km de l'Ag entre Lausanne et Chexbres a coûté près d'un milliard. Le rapport coût-bénéfice d'un deuxième tube au Gothard n'est pas prohibitif en comparaison avec les chiffres précités.

Il y a lieu de ne pas faire d'amalgame entre le financement du second tube du Gothard et d'autres objets tels que le contournement de Morges ou celui du Locle-La Chaux-de-Fonds, qui eux sont en attente d'une décision effective du parlement, puis du peuple. En l'état, le financement du tunnel du Gothard est déjà prévu dans le cadre du Fonds d'infrastructure adopté en 2008. En revanche, les projets précités, une fois validés, seront financés par un nouveau fonds (Forta). L'un ne péjorera donc pas l'avenir de l'autre.

En conclusion, cet investissement permettra de garantir la sécurité des usagers, d'éviter de lourdes pertes économiques, de préserver notre environnement et d'assurer une infrastructure durable et de qualité pour la Suisse et les générations futures. ■

PARCOURS

Elue en 2003, d'abord au Conseil national, Géraldine Savary siège au Conseil des Etats depuis 2007. Elle est membre de la Commission des transports et des télécommunications.

PARCOURS

Ingénieur EPFL-SIA. Conseiller aux Etats et conseiller municipal de Lausanne, directeur des Travaux. Conseiller national de 2007 à 2015 et député au Grand Conseil vaudois de 1998 à 2007. En 2010, nommé membre de l'Académie suisse des sciences techniques.

