

## Transit alpin

# Quitte ou double au Gothard

## Deux politiques des transports s'affrontent autour de la réfection du tunnel routier

**Votations fédérales**

28 février



Laurent Aubert

**E**st-il préférable d'investir 2,8 milliards de francs afin de disposer d'un second tunnel routier au Gothard pendant la rénovation du tube actuel?

Ou vaut-il mieux économiser environ 1 milliard, quitte à vivre près de trois ans de galère sur cet axe capital pour la traversée des Alpes? C'est la question à laquelle les citoyens sont appelés à répondre le 28 février prochain, à la suite du référendum lancé contre la révision de la loi sur le transit routier dans la région alpine (LTRA). Au-delà des enjeux financiers, la campagne qui fait rage porte aussi sur la politique suisse des transports et le lien entre le Tessin et le reste du pays.

Lorsque, en août 2008, l'Office fédéral des routes (OFROU) a communiqué que le tunnel routier du Gothard devrait être fermé durant quelque 900 jours à l'horizon 2020 en vue de sa réfection, l'annonce a fait l'effet d'un électrochoc, non seulement sur les milieux routiers mais aussi sur le monde politique, les usagers de la route et la population tessinoise. Berne proposait que les véhicules soient transportés par rail au travers du tunnel de base qui sera inauguré le 1er juin prochain. Une solution qui pouvait être accompagnée d'une suspension des travaux de rénovation pendant huit semaines en été afin d'absorber cette pointe saisonnière de trafic. Dans ce cas, la durée totale du chantier aurait été portée à 980 jours.

### Une vieille idée ressuscitée

Très vite, l'idée de percer un second tunnel routier, qui puisse être emprunté par le trafic durant la rénovation du premier, a été lancée. Elle n'était à vrai dire pas nouvelle puisqu'elle reprenait l'un des points de l'initiative Avanti datant de 2000, à savoir le renforcement de l'axe nord-sud entre Erstfeld et Airolo. Dans le message introductif du contre-projet, le Conseil fédéral écrivait alors qu'il «rejette l'idée d'un deuxième tunnel routier à travers le Gothard». Raisons invoquées, le projet portait préjudice à la rentabilité du tunnel ferroviaire de base, il donnait un signal erroné sur la politique de transfert de la route au rail et enfin il violait de son sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes approuvé dix ans plus tôt. Le contre-projet, moins contraignant, a été rejeté par le peuple en 2004.

Il a fallu attendre 2012 et plusieurs études sur la faisabilité d'une «autoroute ferroviaire» et l'impact sur l'économie du Tessin pour que le Conseil fédéral retourne sa veste en faveur du second tunnel au Gothard. Élément capital dans cette évolution, Doris Leuthard avait repris le Département fédéral des transports (DETEC) à fin 2010. La démocrate-chrétienne était plus ouverte à cette idée que son prédécesseur, le socialiste Moritz Leuenberger. Et elle pouvait compter sur le soutien d'une majorité de son parti sur ce dossier.

### Pas d'Avanti 2

Mais pas question cette fois de faire revoter le peuple sur une sorte d'Avanti 2. Doris Leuthard ne cesse de le marteler tout au long de la campagne: le second tube au Gothard n'a pas pour vocation d'augmenter la capacité de la route et de résorber les bouchons chroniques des week-ends estivaux. Un tel objectif violerait la volonté populaire exprimée lors de l'approbation de l'article sur la protection des Alpes. Cette nouvelle infrastructure doit permettre de maintenir une liaison routière performante avec le Tessin pen-



**Dépassé**  
En service depuis 1980, le tunnel du Gothard doit être rénové et mis aux standards modernes de sécurité. KEYSTONE

# 2,8

C'est, en milliards de francs, le coût estimé par Berne pour la rénovation du tunnel routier actuel et la construction d'un second tube

dant la rénovation du premier tunnel, qui date de 1980. Il en va de la solidarité confédérale avec un canton où le sentiment d'isolement est très fort.

Lorsque ce chantier sera achevé, chaque tube accueillera un sens de trafic sur une seule voie. Cela permettra d'accroître grandement la sécurité par rapport à la

circulation bidirectionnelle pratiquée actuellement dans le premier tunnel. Et la capacité ne sera pas augmentée, comme le Conseil fédéral en a pris solennellement l'engagement. Ce n'est qu'en cas d'accident ou de travaux dans l'un des tunnels que l'autre sera ouvert provisoirement sur deux voies, en bidirectionnel.

### Large front du refus

Largement approuvé au parlement, le projet du Conseil fédéral est soutenu par les partis de droite, à l'exception des Verts libéraux, et le patronat. La gauche le combat, en revanche, aux côtés d'une cinquantaine d'associations environnementales ou régionales ainsi que d'un co-

mité de centre droit. Si le gouvernement tessinois s'est prononcé pour le second tunnel, plusieurs personnalités politiques du canton - comme les maires de Chiasso et de Mendrisio - ou le groupement Giovani Per la Sostenibilità, engagé en faveur d'une politique des transports durable, ont rejoint les opposants. Une telle mobilisation existe aussi dans le canton d'Uri, qui souffre énormément du transit.

De manière générale, les adversaires ne croient pas aux promesses du Conseil fédéral. Matériellement, le Gothard sera percé de quatre et non de deux voies routières, disent-ils. Tôt ou tard, l'Union européenne exigera que l'itinéraire de transit le plus court à travers les Alpes soit ouvert à pleine capacité. Dès lors, ce ne

seront plus un million mais deux millions de poids lourds qui traverseront chaque année le pays. Avec les conséquences que l'on peut imaginer en matière de pollution, de surcharge du réseau et d'accidents.

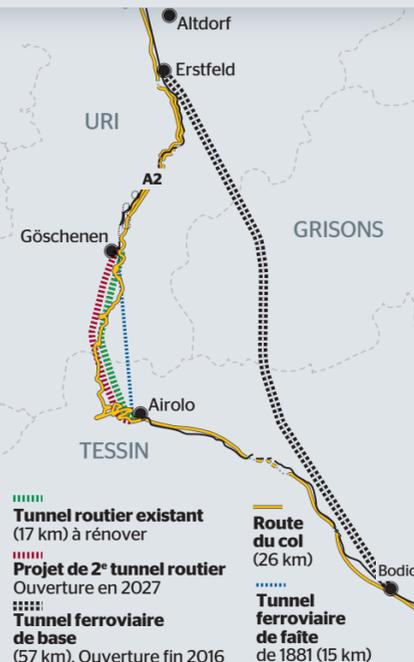
### Projets romands menacés?

Les opposants affirment aussi que le milliard supplémentaire dépensé dans le second tube devra être économisé au détriment d'autres projets. Les Romands évoquent le contournement de Morges et celui de La Chaux-de-Fonds-Le Locle, ainsi que la traversée de la rade à Genève. Les adversaires plaident pour une solution privilégiant le chargement des camions et des voitures sur le rail, qui serait conforme à la politique suisse des transports et logique au vu des 24 milliards investis depuis deux décennies dans les tunnels ferroviaires de base du Lötschberg et du Gothard.

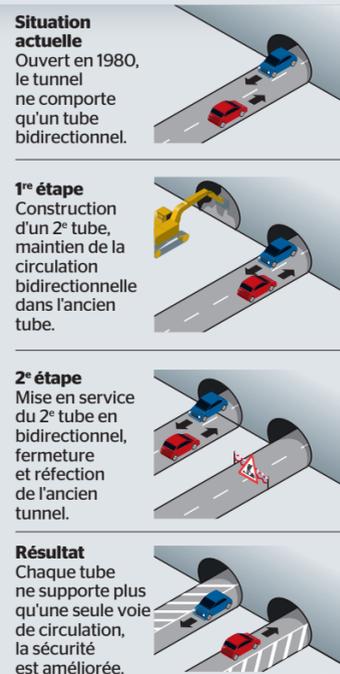
Selon le Conseil fédéral, ce transfert provisoire sur le rail n'est pas réaliste. Certes, les anciennes installations utilisées jusqu'en 1980 pour transporter les voitures entre Göschenen et Airolo par le tunnel ferroviaire de faite pourraient être réactivées. Comme cela fut le cas en 2001 lorsque le tunnel routier resta fermé pendant deux mois après un grave accident.

Pour les poids lourds, en revanche, il n'existe ni rampes ni aires d'attente aux portails du tunnel de base, à Erstfeld et Biasca. L'OFROU estime à 135 000 m<sup>2</sup> (19 terrains de foot) la surface nécessaire. En outre, la capacité serait de 600 000 camions par an au maximum. A condition, détail qui tue, d'assouplir l'interdiction de circuler la nuit. Et le coût du transbordement des voitures et des camions est estimé à quelque 800 millions, pour des infrastructures qui deviendront largement inutiles dès la fin du chantier.

### Quatre tunnels à travers le Gothard



### Réfection par étapes



Retrouvez l'histoire du Gothard en images sur [tremulo.24heures.ch](http://tremulo.24heures.ch)