

„Nous ne construisons pas deux tunnels pour laisser une voie de chacun inutilisée.“ (*)

Le 20 février 1994, contre une forte résistance de la politique officielle et des associations économiques, l'initiative des Alpes était acceptée par le peuple et les cantons. Cela fit sensation! Les Suissesses et les Suisses avaient approuvé le report modal du transit alpin sur le rail!

Les adversaires de la Convention des Alpes essaient en vain d'annuler la décision populaire. Après le rejet qu'ils ont subi en février 2004 avec leur "Initiative Avanti", ils essaient maintenant, dans le cadre de la prochaine rénovation du tunnel routier du Gothard, de contourner encore la protection des Alpes qui les gêne.

Le tunnel autoroutier, ouvert en 1980 à travers le Gothard, doit être rénové dès 2020, et doit pour cela être fermé. Pour cette raison le Conseil Fédéral veut faire creuser un deuxième tunnel routier pour un coût estimé de 2,8 milliards de francs. Le trafic routier pourra alors emprunter ce deuxième tunnel pendant les travaux d'assainissement du tunnel existant. A partir de 2035 environ il y aurait alors deux tunnels routiers à disposition.

La Conseillère fédérale Doris Leuthard, en charge du dossier, affirme qu'il serait tenu compte de l'article sur la protection des Alpes dans la Constitution fédérale, lequel interdit explicitement une augmentation de la capacité du trafic routier à travers le Gothard, puisqu'on autoriserait l'utilisation d'une seule voie seulement dans chacun des deux tunnels! Avec cette promesse elle marche dans les traces de son prédécesseur et collègue de parti Hans Hürlimann, lequel avait assuré en 1980 que le tunnel routier ne deviendrait "jamais un couloir pour les poids lourds". Chacun sait qu'il en advint tout à fait autrement. Si en 1981 environ 170'000 camions empruntaient le tunnel du Gothard, dix ans plus tard c'était déjà trois fois et demi davantage.

Pourquoi ce gâchis? Pour empêcher que le Tessin soit coupé de la Suisse alémanique? Pourquoi alors avons-nous, au cours des années passées, développé les NLFA pour un coût de plus de 20 milliards, pour reporter – selon la volonté populaire clairement exprimée – le trafic de transit alpin de la route au rail? Le tunnel de base du Lötschberg fonctionne depuis 2007, le nouveau tunnel de base du Gothard est remis ces jours-ci au trafic régulier, dans trois ans le nouveau tunnel de base du Ceneri sera terminé. Dès la fin de 2020 les semi-remorques de quatre mètres de hauteur d'angle seront transportés sur le rail entre Bâle et Chiasso. De cette manière les besoins de la branche des transports européens peuvent aussi être satisfaits, et avant tout le report de la route au rail peut être stimulé.

En doublant la capacité de transport par la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard, nous réalisons pourtant le contraire de ce que demande la Constitution. Même si la Suisse – ce qui en soi est à peine réaliste – voulait s'en tenir à la circulation sur une seule voie dans chacun des deux tunnels du Gothard, elle devrait tôt ou tard céder à la pression de l'UE et en doubler la capacité. De cette manière non seulement les milliards investis dans les NLFA seraient de l'argent jeté par la fenêtre, mais aussi la réalisation de la politique de report modal serait définitivement repoussée aux calendes grecques.

Au fait, la citation dans le titre (*) provient de notre ministre des transports elle-même.