

Gothard: un second tube anachronique

Le projet de second tube routier au Gothard constitue à bien des égards un anachronisme suisse. Je note tout d'abord que dans sa rhétorique, il est conforme dans son esprit à la conception des grands réseaux routiers des années 1950–1970: il vise à assurer la fluidité du flux et « désengorger » en est le maître mot. Dans un contexte suisse où la motorisation des ménages décroît et où l'on note un report modal sensible vers le train, cet argument est quelque peu daté.

Mais l'anachronisme va beaucoup plus loin. Pour résoudre l'épineuse question du transit des camions à travers les Alpes, la Suisse inaugurerà dans quelques mois le tunnel ferroviaire de base au Gothard. Grand projet s'il en est, il constitue une concrétisation de l'initiative des Alpes, votée par le peuple il y a 20 ans et qui demandait que le transit par camions soit transféré sur le rail. Pourquoi décider de créer un nouveau tube routier, alors que le tunnel ferroviaire de base aura des effets massifs sur l'accessibilité du Tessin, non seulement du fait du report du trafic poids lourd international, mais aussi parce qu'il mettra Lugano à une heure 10 de Zurich? C'est là qu'intervient l'argument des normes de sécurité. C'est pour mettre le tunnel routier du Gothard aux normes de sécurité que l'on prévoit de construire un second tube: on creuse un nouveau tunnel aux normes, pour pouvoir fermer le

tunnel actuel et le mettre aux normes à son tour. Et lorsque les deux tubes seront traités, il n'y aura qu'une voie de circulation par sens, mais chacune dans un tube...

Le raisonnement de la Confédération prête à sourire: on serait prêt à dépenser des milliards pour un second tube, juste pour pouvoir adapter le tunnel du Gothard aux normes de sécurité sans avoir à le fermer pendant les travaux?

Mais au-delà du jeu politique, c'est le manque de vision prospective qui frappe.

Depuis une vingtaine d'années en Suisse se développe un ensemble de nouvelles formes de déplacements. Il s'agit de la pendularité de longue distance (travailler loin de son domicile), de la bi-résidence (avoir deux domiciles, dont un proche de son travail). Avec les potentiels de vitesse procurés par les transports rapides et Internet, il est désormais possible de combiner au quotidien la

fréquentation de lieux d'activités qui étaient spatialement impossibles à agencer auparavant, comme

par exemple travailler à Lucerne et habiter au sud des Alpes. Ainsi, la nouveauté de ces mobilités tient au fait qu'elles permettent d'une certaine manière d'annuler la distance. La vitesse et les réseaux de communications ont ainsi donné au territoire une propriété de réversibilité qui rend les ménages plus sédentaires au plan résidentiel.

L'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard aura pour effet de renforcer cette tendance, à la manière dont la région de Brigue et de Viège s'est développée à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg il y a quelques années. En doublant le tunnel routier du Gothard, on ne fera que multiplier ces pratiques... veut-on faire du Tessin la grande banlieue sud de Zurich? Avec les réseaux ferroviaires et autoroutiers dont dispose la Suisse, son territoire se trouve profondément transformé et devient progressivement une grande région urbaine fonctionnelle: on déménage de moins en moins souvent lorsqu'on trouve du travail à 100 km de son domicile. Au moment de voter sur le 2^e tube routier du Gothard, il faut se poser la question: voulons-nous encore soutenir et renforcer cette tendance?

Vincent Kaufmann, Laboratoire de Sociologie Urbaine,
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

