

ISABELLE PASQUIER-EICHENBERGER*

Non à un deuxième tunnel routier au Gothard

70

Le 28 février 2016, la modification de la loi sur le transit routier dans la région alpine sera soumise au peuple. Sous cette dénomination technique se cache une menace majeure : la protection des Alpes et la politique de transfert du trafic de la route au rail. Le sommet de cette menace est la construction d'un deuxième tunnel au Gothard.

Le tunnel routier du Gothard doit être assaini, nul ne le conteste. Il sera rénové quelle que soit l'issue du vote. C'est la manière qui fait débat et a motivé plus de 150 000 personnes à signer le référendum. Le Conseil fédéral et la majorité du Parlement veulent utiliser ce prétexte pour doubler le tunnel routier du Gothard, projet pourtant déjà deux fois refusé en votation populaire.

Avec la prochaine ouverture du tunnel de base au Gothard, prévue pour juin 2016, le rail offrira les capacités suffisantes pour assurer le ferroutage des voitures et des camions, sans aucunement isoler le Tessin.

NON au sabotage de la NLFA

Au cours des trois dernières décennies, le transport de marchandises à travers les Alpes suisses a doublé. Près de 40 millions de tonnes ont traversé le massif alpin suisse en 2014, 80 % en transit. Grâce à une politique de soutien au rail, il a pu acheminer 67 % des marchandises, contre 15 % en France. Mais le nombre de camions qui traversent les Alpes reste bien supérieur à l'objectif constitutionnel adopté en 1994. Et les pronostics sont inquiétants : selon les prévisions de l'OCDE, le transport de marchandises européen triplerait d'ici 2050. Les défis sont donc de taille. Et les choix politiques déterminants.

Lors d'une votation en 1992, la population a choisi de soutenir le transfert du trafic sur le rail, puis, plus tard, d'investir 24 milliards pour la construction des transversales ferroviaires alpines (NLFA). Qualifiées de « chantier du siècle », ces voies ont été construites pour décharger la route du trafic de marchandises. Après vingt ans d'efforts, les travaux sont à

bout touchant. Donner, quatre mois avant cette fête, un signal favorable à la route en acceptant de doubler le tunnel routier saboterait tout effet bénéfique attendu des NLFA. Un non-sens complet !

NON à l'asphyxie des Alpes

Car si un deuxième tunnel est construit, il ne fait aucun doute que les quatre voies seront utilisées, provoquant une augmentation massive du nombre de camions : le Gothard deviendrait la liaison routière à quatre voies la plus courte entre le nord et le sud de l'Europe. A terme, deux millions de camions pourraient le traverser, tout comme au Brenner.

Conscients de cette menace, des Tessinois et des Tessinois¹ se mobilisent contre la construction d'un deuxième tunnel routier, cadeau empoisonné pour ce canton dont l'air est déjà le plus pollué de Suisse. Leur appel fait écho à celui de la population de Chamonix : elle aussi dénonce une pollution de l'air dans la vallée de l'Arve, sur laquelle débouche le tunnel du Mont-Blanc, supérieure à celle de la mégapole parisienne. A cela s'ajoute la grande sensibilité des Alpes au dérèglement climatique.

Il est incompréhensible que le Conseil fédéral soit prêt à sacrifier une politique qui permet de réduire efficacement la quantité de CO₂ rejetée alors qu'il s'engage à agir pour le climat.

NON au gaspillage de 3 milliards

Des experts réputés en mobilité considèrent que le Gothard est une fausse priorité, une option dépassée². Le Gothard ne figure ni sur la liste des goulets d'étranglement prioritaires, ni sur la liste des points noirs pour la sécurité. La Suisse s'est construite autour (du contrôle) des montagnes, elle est devenue urbaine. Ses principaux défis de mobilité sont sur le pla-



teau, où 90 % des embouteillages se forment autour des villes.

Alors que l'avenir du financement des routes nationales et des projets d'agglomération n'est pas assuré, il est absurde d'investir trois milliards non nécessaires au Gothard. La concurrence entre les moyens pour les différentes infrastructures figure noir sur blanc dans le projet du Conseil fédéral.

Les milieux qui défendent cette option font appel à de grandes valeurs telles que la préservation des paysages, la sécurité routière et la cohésion nationale. Mais l'analyse de la situation leur donne tort. La protection des Alpes et la préservation de la qualité de vie dans les régions de montagne ont tout à perdre de ce projet.

Même en termes de sécurité, le Bureau de prévention des accidents a pris position contre³. Il considère que l'augmentation du trafic engendrée par le doublement du tunnel annihilerait toute amélioration permise.

Alors pourquoi construire ce tunnel ? Le comité pour un deuxième tunnel livre une clef : sur ses douze membres, sept ont un mandat dans une entreprise de construction, voire une entreprise de construction de tunnel. ■

1) Au sein du Comité centre-droit opposé au deuxième tunnel figurent plus de cinquante Tessinois, dont les maires de Bellinzona (PS), Chiasso et Mendrisio (PLR). www.non-gothard.ch
Voir aussi le Comité tessinois de jeunes interpartis récemment créé : www.ticinonews.ch/ticino/259784/raddoppio-una-scelta-sbagliata

2) Vincent Kaufmann a notamment pris position dans *Le Temps* : *Second tube routier au Gothard: quelle Suisse voulons-nous?*, 3 décembre 2014. Voir aussi les arguments de l'ATE : www.ate.ch/nos-themes/2e-tube-au-gothard
Et www.gothard-a-moindre-cout.ch.

3) BPA. *Tunnel routier du Saint-Gothard. Répercussions d'un tunnel bi-tube en termes de sécurité routière*, Berne, 2012.4)

POUR ALLER PLUS LOIN

www.2tunnel-non.ch

* Isabelle Pasquier-Eichenberger est coordinatrice romande de l'Initiative des Alpes.