

Le tube de tous les enjeux

RAPPEL DES FAITS

Le 28 février, le peuple suisse votera sur la construction d'un second tube routier au Gothard. La galerie actuelle de 17 kilomètres doit être rénovée à l'horizon 2030 et doit être pour cela fermée au trafic. Le Conseil fédéral propose de construire un second tube d'ici à 2027 pour absorber les quelque 6,3 millions de véhicules (60% du trafic nord-sud) qui transitent par cet axe lors de la phase de rénovation. Une fois les travaux terminés, les deux tubes seront ouverts mais, afin de respecter l'article constitutionnel issu de l'initiative des Alpes en 1994, la circulation ne se fera que sur une seule voie.

Coût total de l'opération: 2,8 milliards. Les opposants à ce projet proposent une variante estimée à 1,8 milliard qui consiste à transférer les véhicules sur les tunnels ferroviaires de faite et de base durant les deux ans et demi de travaux. Le tunnel de base, le plus long du monde avec 57 kilomètres de galerie, sera inauguré en juin de cette année.

Le débat s'articule autour de trois grands axes; le coût, la sécurité et la protection de l'environnement. Avec, en toile de fond, les précédentes décisions populaires concernant le transfert de la route vers le rail.

GOTHARD La construction d'un second tube pose des questions de coût, de sécurité, d'environnement, de mobilité mais aussi de démocratie. Face-à-face entre Jacques Melly et Mathias Reynard.



A l'initiative du Centre gauche - PCS, Mathias Reynard (PS) et Jacques Melly (PDC) ont débattu de l'utilité d'un second tube au Gothard.

EN CHIFFRES

17 kilomètres, la longueur du tunnel routier du Gothard.

57 kilomètres, la longueur du nouveau tunnel ferroviaire de base inauguré en juin 2016.

2,8 milliards, le coût de la réfection du tunnel actuel et de la construction du second tube.

1,8 milliard, la facture de la variante des opposants.

6,8 millions de véhicules ont transité en 2014 par le tunnel du Gothard dont 830 000 camions.

MOBILITÉ Un sabotage coûteux de la politique du transfert de la route vers le rail face à un investissement durable pour la sécurité et la mobilité. Ce sont en somme les deux positions qui s'opposent sur la construction éventuelle de ce second tube routier au Gothard. Mardi soir à Sion, elles ont été incarnées par le conseiller national socialiste Mathias Reynard et par le chef du Département des transports, le conseiller d'Etat démocrate-chrétien Jacques Melly, lors d'un débat organisé par le Centre gauche - PCS.

Le coût de la sécurité

Pour l'actuel président du gouvernement valaisan, investir près de 3 milliards dans la construction de ce second tube est indispensable pour la sécurité. Et de reconnaître que le coût est plus élevé que la variante proposée par les opposants mais

qu'à l'arrivée «il y aura deux tunnels aux normes, sûrs et pérennes». Mathias Reynard ne voit pas les choses du même œil et assure au contraire que préférer un feroutage total durant la fermeture serait un engagement à long terme.

Limitation du trafic

Le second enjeu réel est la limitation du trafic poids lourds à travers les Alpes et du transfert de la route au rail. Sur ce point, Jacques Melly certifie que la construction d'un second tube n'est pas «une stratégie pour augmenter le trafic ni une attaque à main armée contre le trafic ferroviaire». Le fait que le trafic se fasse sur une seule voie dans chaque tube conduira, selon lui, «à un peu de trafic supplémentaire» mais surtout à plus de fluidité et à moins de danger. En cas de fermeture, l'Office fédéral des routes estime qu'environ 10 000 ca-

mions par an seront déviés vers le Simplon (80 360 en 2014) et 9000 au Grand-Saint-Bernard (47 383 en 2014).

Pour Mathias Reynard, dire oui à ce second tube reviendrait à lancer un signal à l'Europe pour le transit par la Suisse et constituerait «un véritable appel d'air pour les camions». Et de rappeler que les populations tessinoise et uranaise ont respectivement dit non à ce second tube à cinq et trois reprises. L'idée n'est pas neuve puisqu'en 2004, le contre-projet AVANTI, qui visait lui aussi à ouvrir un second tube, a été refusé par 68,2% des Suisses.

Respect de la Constitution

La construction de ce second tube réveille en effet d'anciennes décisions populaires. En 1994, le peuple suisse a entériné l'initiative des Alpes qui vise à limiter le trafic des poids lourds à travers l'arc al-

pin. Les membres du comité déplorent que le texte ne soit toujours pas appliqué et l'objectif de 650 000 camions (ndlr: 1,1 million en 2014) à travers les Alpes en 2020 s'annonce déjà difficile à tenir.

Et de l'avis Mathias Reynard, membre du comité de l'initiative des Alpes, construire deux tubes contribuera à ne jamais atteindre ce but. Pour lui, la volonté d'ouvrir à terme les 4 voies de circulation est claire. «Une fois les deux tunnels opérationnels, combien de temps faudra-t-il avant que la circulation ne se fasse sur deux voies de chaque côté? Il y aura des pressions gigantesques du lobby routier et de l'Europe», assure-t-il. Pour Jacques Melly, qui promet lui aussi se soucier de l'environnement, c'est au peuple de décider ce qu'il voudra faire dans 30 ans. «Et personne ne peut dire ce que sera la mobilité d'ici là», souligne-t-il. ◉

JULIEN WICKY (TEXTES)
HÉLOÏSE MARET (PHOTOS)

POURQUOI IL EST CONTRE

La sécurité, argument branlant

«Les mêmes qui se font les défenseurs de la sécurité aujourd'hui ont refusé d'instaurer davantage de limitations pour les camions, de réduire la vitesse dans le tunnel.»

Une facture plus salée que prévu

«Les coûts d'exploitation des deux tunnels, non pris en compte dans la facture actuelle, seront à long terme bien plus élevés que les 2,8 milliards promis.»

Un mauvais signal pour le rail

«Ce serait par ailleurs saboter les 24 milliards mis dans les nouvelles lignes ferroviaires alpines qui ont rapproché le Valais du reste de la Suisse avec le Lötschberg, ce sera pareil pour le Tessin avec le tunnel de base Gothard. Le lien, ce n'est pas la route.»

Quatre voies à long terme

«Il y aura un chantage énorme pour ouvrir les 4 voies. Et dans 20 ans, ce ne sera pas Doris Leuthard qui sera mise face à ses responsabilités. Pour reprendre les mots de l'UDC Thomas Minder, ce sera la bande d'arrêt d'urgence la plus chère du monde.»



MATHIAS REYNARD
CONSEILLER NATIONAL SOCIALISTE

POURQUOI IL EST POUR

Mettre fin à une situation dangereuse

«Onze personnes avaient perdu la vie en 2001 lorsque deux camions s'étaient percutés. Aujourd'hui, les camions ne peuvent plus se croiser en raison de la régulation mais un poids lourd peut se retrouver face à un autocar. Que se passera-t-il en cas d'accident?»

Une solution viable à long terme

«Les opposants veulent investir des centaines de millions dans des installations de transbordement qui au final devront être démontées et n'auront servi à rien puisqu'il faudra recommencer l'opération lors d'une seconde réfection du tunnel.»

Ne pas opposer le rail et la route

«C'est une illusion de croire qu'en fermant le tunnel on mettra un terme au trafic routier. L'avenir est composé de la mobilité commune, le mouvement est en marche. Le fait de transférer tout le trafic routier sur les trains se fera au détriment du trafic passagers qui arrivera rapidement à saturation.»

Le peuple est maître de ses décisions

«C'est une décision populaire qui dira si l'on veut un ou deux tubes et ce sera une autre décision populaire, dans 20 ou 30 ans, qui devra dire si elle veut ouvrir les 4 voies à la circulation.»



JACQUES MELLY
CONSEILLER D'ÉTAT PDC