

Le Gothard du rail ou le Gothard de la route

AXE NORD-SUD Mathias Reynard (PS/VS) ne veut pas d'un second tunnel routier. Il privilégie le transport par rail. Fabio Regazzi (PDC/TI) ne veut pas couper son canton de son principal axe routier avec la Suisse

PROPOS RECUEILLIS PAR
BERNARD WUTHRICH, SPIEZ

Un second tube routier au Gothard est-il nécessaire? Pour en débattre, *Le Temps* a réuni les conseillers nationaux Fabio Regazzi (PDC/TI), favorable au projet, et Mathias Reynard (PS/VS), vice-président de l'Initiative des Alpes, à Spiez, à l'extrémité nord de la ligne du Lötschberg, l'autre grand axe transalpin qui, lui, ne peut être franchi que par le train.

Le deuxième tunnel sabote-t-il la politique de transfert de la route vers le rail?

MATHIAS REYNARD: Oui. En 1992, le peuple a approuvé les nouvelles lignes ferroviaires alpines. C'était un projet audacieux. Le Valais en voit les bénéfices. Le tunnel de base du Lötschberg l'a rapproché du reste de la Suisse. Le Tessin profitera du nouveau tunnel de base du Gothard. On a investi 2,4 milliards dans ces infrastructures ferroviaires. Il n'y a aucune justification à ouvrir un deuxième tube routier. C'est un signe négatif. Cela augmentera le nombre de camions dans les Alpes.

FABIO REGAZZI: Il n'y a aucun sabotage de la politique de transfert vers le rail. Dans ce domaine, la Suisse est championne du monde. 74% des marchandises qui franchissent les Alpes prennent le train. En Autriche, pays comparable au nôtre, 69% transitent par la route et seulement 31% par le rail. Le deuxième tube n'a pas pour but d'attirer davantage de camions. Ce serait suicidaire de la part d'un Tessinois de viser cet objectif. Il doit permettre d'assainir l'ancien tunnel.

Si la Suisse est championne du monde du transfert, le deuxième tube routier pose-t-il vraiment un problème?

M.R.: La Suisse peut être fière d'être un exemple. C'est justement pour cela que les pays voisins font pression pour qu'elle accorde davantage de place aux axes routiers. Je veux bien croire à la bonne foi de Fabio Regazzi lorsqu'il dit qu'il ne veut pas augmenter le trafic. Mais je rappelle que le conseiller fédéral Hans Hürlimann avait déclaré, en inaugurant le tunnel routier en 1980, que le Gothard ne serait jamais un corridor pour les camions. Quelques années plus tard, ils étaient un million à passer par là! Lorsqu'on offre une infrastructure supplémentaire, on crée un appel d'air.

F.R.: Il n'y aura pas d'augmentation de la capacité, car la Constitution l'interdit et la loi précise qu'il n'y aura qu'une voie de circulation dans chaque galerie. L'UE a déjà écrit deux fois que cette solution était conforme à l'accord sur les transports terrestres. La capacité actuelle est 5100 camions par jour au Gothard. Or, seuls 2700 poids lourds le franchissent en moyenne. Il y a encore de la marge. Ces soi-disant pressions sont un faux débat.

M.R.: La pression sera extérieure et intérieure. On aura deux galeries avec, en théorie, quatre pistes utilisables et on n'en ouvrira que deux, même en cas d'embouteillage? Ce n'est pas sérieux. Je rappelle que, en commission, Doris Leuthard avait dit qu'il serait hypocrite de disposer de deux tunnels et de n'en utiliser que la moitié.

F.R.: Je ne me souviens pas de l'avoir entendue dire cela. Si l'on veut utiliser quatre pistes, il faudra modifier la loi et la Constitution par un nouveau vote populaire. C'est un double garde-fou.

Deux garde-fous, cela devrait vous rassurer, Mathias Reynard.

M.R.: Pas du tout. Personne ne conteste la nécessité de rénover le tunnel routier. A l'origine, le Conseil fédéral n'était pas favorable à la construction d'un second tube. Il jugeait que la variante que nous défendons, soit le chargement des camions et des voitures sur le rail, était la solution optimale. Puis il a changé d'avis.

F.R.: Il n'y a rien de honteux à changer d'opinion.

M.R.: Quoi qu'il en soit, on ne peut pas dépenser autant d'argent et dire qu'on



Mathias Reynard, vice président de l'Initiative des Alpes, conseiller national socialiste valaisan, et Fabio Regazzi, conseiller national démocrate-chrétien tessinois. (BÉATRICE DEVÈNES)

n'utilise que la moitié de ce qu'on aura financé. Ce n'est pas crédible.

Vous semblez dire que les voies de secours ne serviront à rien. Or, elles seront utiles en cas de panne ou d'intervention.

M.R.: Elles sont utiles dans le concept des deux tunnels. Cela nous amène à la question de la sécurité. On peut prendre d'autres mesures moins coûteuses: diminuer le nombre de camions, créer une bourse de transit alpin, réduire la vitesse. Et parlons du rapport du Bureau de prévention des accidents (BPA). Il est très intéressant. Il dit qu'un second tun-

«Les coûts du deuxième tunnel sont sous-évalués, car ils n'incluent pas l'entretien sur plusieurs décennies. Il faut avoir l'honnêteté d'en tenir compte. Ces 3 milliards, c'est du gaspillage»

MATHIAS REYNARD, VICE-PRÉSIDENT DE L'INITIATIVE DES ALPES, CONSEILLER NATIONAL SOCIALISTE VALAISAN

nel n'est pas utile sur le plan de la sécurité. Le gain de sécurité obtenu sera annulé dès que l'accroissement du trafic atteindra 3%. Or, ce scénario est probable, car la fluidité sera meilleure et créera un effet d'attraction.

F.R.: Avec ses 17 kilomètres à double sens, le Gothard est une bombe à retarde-

ment. On a calculé qu'il s'y produisait 385 millions de croisements chaque année.

M.R.: Vous brandissez ce chiffre, car il fait plus peur que le faible nombre de véhicules qui franchissent chaque jour le tunnel.

F.R.: Mais ce sont des voitures qui croisent des camions, des camions qui croisent des autocars. Un assoupissement, un pneu qui explose peuvent provoquer des chocs frontaux ou latéraux. Depuis l'ouverture du Gothard, on a enregistré 36 morts, dont 11 dans le tragique accident de 2001. Le problème de la sécurité est donc très sérieux. J'ai hésité entre le rire et les larmes lorsque j'ai pris connaissance du rapport du BPA. La séparation des courants de trafic diminuera le nombre d'accidents, car il n'y aura plus de croisements. Cette étude part de l'idée que la capacité va doubler, ce qui est faux. Elle est idéologique.

M.R.: C'est une accusation grave. C'est une étude fouillée, qui a pris en compte les variantes avec deux et quatre voies, et, malgré l'estime que je vous porte, je lui fais plus confiance qu'à vous. Investissons plutôt dans les agglomérations. C'est là qu'il faut améliorer la sécurité routière.

La fermeture du tunnel pendant trois ans, prévue si l'on opte pour le plan B, ne va-t-elle poser de graves problèmes au Tessin?

M.R.: Non. Le tunnel ferroviaire de base va changer la vie des Tessinois. Lugano sera à deux heures de Zurich. On peut très bien charger les voitures sur le train via l'ancien tunnel ferroviaire et les camions par le nouveau. Ça marche au Lötschberg, où il n'y a pas de liaison routière souterraine.

F.R.: La solution du ferroutage n'est que du bricolage. Même les CFF le disent. Les convois transportant des poids lourds à travers le nouveau tunnel occuperont des sillons horaires qui ne seront pas disponibles pour l'exploitation ordi-

naire de la ligne. C'est vrai que celle-ci apportera des avantages au Tessin. Mais mon canton a besoin d'une liaison routière durable avec le reste de la Suisse. C'est comme si Genève n'était accessible que par le train pendant trois ans: c'est inimaginable.

M.R.: Lors des précédentes votations, la population tessinoise a été très claire. Elle a rejeté le projet Avanti en 2004. Uri a dit cinq fois non. Que faut-il pour comprendre que la population de ces cantons ne veut pas de ce deuxième tunnel?

F.R.: C'est vrai que le Tessin a dit non à Avanti. Mais ce projet voulait doubler la capacité. Or, ce n'est pas ce qui est proposé le 28 février. Il ne prévoit pas de voies supplémentaires. Regardez ce que dit le premier sondage: les Tessinois voteraient oui à 76%.

Niez-vous qu'il y ait une forte opposition au Tessin?

F.R.: Non, mais cette opposition est alimentée par des préjugés, comme la hausse du nombre de camions, l'aggravation de la pollution. Or, ces quinze dernières années, la fréquentation a diminué de 7,6% au Gothard alors que, dans le même temps, le trafic frontalier a augmenté de 90% à Chiasso. Ne mélangeons donc pas les problèmes.

Le deuxième tunnel coûte 2,8 milliards. Le plan B, qui prévoit des installations de ferroutage entre Erstfeld (UR) et Biasca (TI), environ 1,7. Quel est le meilleur investissement?

F.R.: Le plan B n'est pas sérieux. Il coûterait 1,7 milliard, dont un milliard serait dépensé à fonds perdu dans des infrastructures provisoires qu'il faudra démolir après trois ans et qui sacrifieraient 135 000 m² de terrain. Il faudra lever l'interdiction de circuler la nuit. L'impact environnemental sera important. Le deuxième tunnel coûte un milliard de plus mais a le meilleur rapport coûts-bénéfices. Il diminuera les acci-

dents et facilitera les travaux d'entretien futurs sur le long terme.

M.R.: Si c'est non le 28 février, il faudra miser sur une solution durable. On peut aménager des installations provisoires, mais il serait faux de ne faire que ça. Il faut se placer dans une logique de frontière à frontière et se fixer comme objectif que les marchandises prennent le train à Bâle et à Chiasso. Les coûts du deuxième tunnel sont sous-évalués, car ils n'incluent pas l'entretien sur plusieurs décennies. Il faut avoir l'honnêteté d'en tenir compte. Ces 3 milliards, c'est du gaspillage.

«En comparaison internationale, le Gothard est l'un des tunnels les moins sûrs. Avec ses 17 kilomètres à double sens, c'est une bombe à retardement»

FABIO REGAZZI, CONSEILLER NATIONAL DÉMOCRATE-CHRÉTIEN TESSINOIS

F.R.: Vous êtes en train de dire que l'argent investi au Gothard serait mieux utilisé pour d'autres aménagements routiers. Or, vos milieux combattent généralement les projets routiers. Il ne faut pas tout mélanger. Le Gothard est un projet d'assainissement et il est financé avec les moyens réservés à ce genre de travaux. Les nouveaux projets, comme les contournements de Morges ou de La Chaux-de-Fonds, n'ont pas le même financement. Ce sont des caisses séparées. ■