

Aux membres de la FSU

info@f-s-u.ch

Coire, le 28 décembre 2015

Prise de position de la FSU sur la votation populaire du 28.2.2016 concernant le 2^e tunnel routier au Gothard (modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine)

Mesdames,
Messieurs

Les réflexions suivantes nous amènent à devoir clairement refuser la modification prévue de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) en tant qu'aménagistes du territoire. A la veille de la votation populaire, le comité confirme l'actualité des arguments déjà énumérés dans la lettre du 19.4.2013 que la FSU a adressée à l'Office fédéral des routes (OFROU) dans le cadre de la consultation.

1. Aspects pertinents généraux relevant du domaine de l'aménagement du territoire sur la question du Gothard :

Du point de vue de l'aménagement du territoire les objectifs suivants sont primordiaux pour l'espace alpin :

- Revalorisation des qualités de l'espace alpin, en particulier ses paysages invitant à la détente et ses potentiels d'exploitation des ressources naturelles
- Amélioration de la qualité de l'environnement avec un impact positif sur la santé de la population aussi dans l'arc alpin
- Préservation du paysage sensible de l'espace alpin

Atteindre les objectifs de la politique de transfert du trafic de la route au rail est une composante essentielle de la valorisation recherchée et de la protection de l'arc alpin.

2. Réfection avec la construction d'un second tunnel

Nous voyons divers risques pour les objectifs d'aménagement du territoire recherchés et peu d'opportunités justifiant ce cas de figure.

1^{er} risque : La construction d'un second tunnel routier au Gothard crée de nouvelles capacités pour le trafic routier – même si la loi interdit en ce moment d'utiliser plus d'une voie par tunnel. Nous craignons que les capacités supplémentaires soient, un jour ou l'autre à l'avenir, ouvertes à la circulation. Il s'ensuivrait une augmentation du trafic individuel motorisé et des poids lourds sur la route, tant sur l'axe nord-sud que dans les agglomérations (en particulier dans les points « chauds » existants aux environs de Bâle, de Lucerne, de Zoug, de Zurich et de Schaffhouse). La pression due au trafic supplémentaire se ferait également sentir sur tout le

2/3

réseau de routes dans l'arc alpin avec à la clé des conséquences spatiales très négatives.

2^{ème} risque: La politique de transfert de la route au rail est sabordée et la NLFA aura des problèmes à se financer durant la phase d'exploitation. Il vaudrait mieux utiliser au mieux cette infrastructure qui a coûté des milliards et compléter le réseau d'Alp Transit.

3^{ème} risque : Les transports publics perdent indirectement en attractivité avec les effets négatifs connus (mitage et dégradation du paysage, etc.).

Les effets énumérés ci-dessous se traduiront par un impact négatif sur les objectifs primordiaux de préservation du paysage et de l'amélioration de l'environnement.

3. Réfection sans la construction d'un second tunnel

L'assainissement sans second tunnel routier comporte moins de risques et offre par contre des opportunités à saisir impérativement :

1^{ère} opportunité : La fermeture obligatoire du premier tunnel, même lors d'une réfection plus modeste, produira la pression nécessaire en faveur d'une solution s'appliquant à tout le trafic transitant par les Alpes (par ex. par le biais d'une bourse du transit alpin ou d'autres instruments réglementaires). De telles mesures favoriseraient grandement les objectifs recherchés par la politique de transfert. Il serait également judicieux de contrôler l'étendue des travaux et de renoncer en particulier à l'extension prévue de 4,50 à 4.80 mètres de la hauteur utile avec à la clé des économies considérables en temps et en coûts.

2^{ème} opportunité : La variante d'une réfection sans construction d'un second tunnel promeut indirectement l'utilisation du rail, après l'inauguration du tunnel de base en 2016. Cette variante favorise également les transports publics régionaux, en particulier dans les cantons d'Uri et du Tessin, suscitant des effets territoriaux souhaitables.

3^{ème} opportunité : Les objectifs primordiaux cités ci-dessus sont respectés et entraînent des effets territoriaux positifs.

1^{er} risque : Nous remarquons que beaucoup de questions restent encore en suspens quant à l'emplacement du nouveau terminal pour la chaussée roulante entre Erstfeld et Biasca. Une procédure d'aménagement territorial devrait cependant permettre de trouver une solution optimale pour une installation plus modeste et de nature temporaire. Une solution permanente dans les territoires déjà très denses autour d'Altdorf/Erstfeld et de Biasca/Bodio exige une pondération plus approfondie du point de vue de l'organisation du territoire (besoins en terrains, synergies, possibilités de compensation, etc.).

2^{ème} risque : En ce qui concerne la desserte routière du Tessin, nous réfutons

3/3

l'argument que la « Suisse méridionale sera isolée ». En effet, si les travaux de réfection sont effectués durant la saison hivernale et si la solution de chargement offre une solution efficace (chaussée roulante longue et courte pour les poids lourds et le trafic individuel motorisé), ce risque n'existe pas. Les études mandatées par la Confédération le prouvent d'ailleurs. Des mesures d'accompagnement adéquates permettront de réduire considérablement les désavantages ponctuels pour la Léventine et le canton d'Uri ainsi que pour les itinéraires de substitution du San Bernardino et du Simplon, qui devraient être rendus le moins attrayants possible pour les poids lourds.

4. Autres remarques

La modification de la loi en question aurait en outre des conséquences financières pour l'exploitation et l'entretien du nouveau tunnel. Nous partageons clairement l'opinion que la Confédération devrait mettre davantage de moyens à disposition pour les projets d'agglomération. En coordonnant ces projets avec le développement de l'habitat, il serait possible de résoudre davantage de problèmes qu'avec une extension des capacités au Gothard. Précisons que les estimations des coûts supplémentaires dus à un second tunnel diffèrent beaucoup, variant entre 1 à 3 milliards. C'est une excellente raison de miser sur la variante la meilleur marché d'un assainissement du tunnel du Gothard et d'affecter l'argent ainsi « économisé » aux projets d'agglomération et à la résolution des problèmes de mobilité dans d'autres régions en Suisse.

5. Conclusions

En analysant les risques et les opportunités résultant des différentes approches il apparaît clairement pour la FSU que :

La loi en vigueur ne nécessite aucune adaptation, c'est-à-dire qu'il faudrait favoriser une réfection sans construire auparavant un second tunnel. Par contre, le mandat de transférer le trafic de la route au rail inscrit dans la Constitution devrait enfin être mis en œuvre. Ce transfert fournit une contribution concrète et à long terme à un développement territorial plus durable de l'espace alpin, ce qui profitera indirectement aussi aux agglomérations.

Avec nos meilleures salutations
FSU

Le président



Frank Argast

La secrétaire générale



Esther Casanova