

# Le tunnel du Gothard se resserre

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **39 (2002)**

Heft 1514

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1008541>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Le tunnel du Gothard se resserre

**L**A TABLE RONDE ORGANISÉE PAR MORITZ LEUENBERGER N'A PAS ABOUTI À DES RÉSULTATS SUBSTANTIELS. ON POUVAIT D'AILLEURS S'Y attendre tant sont divergents les intérêts en présence.

Pour les transporteurs routiers, l'axe du Gothard reste le moyen le plus rapide de traverser les Alpes. Cet argument, conjugué au coût relativement peu élevé de la route, les conduit à privilégier le libre choix des moyens de transport. Et pour que cette liberté puisse concrètement s'exercer, ils exigent très logiquement l'adaptation des infrastructures à la demande; dans un premier temps, la levée du transit à sens unique pour les poids lourds, et à terme le percement d'un deuxième tunnel.

Les intérêts des riverains sont, par contre, moins homogènes. D'une part, ces derniers manifestent une impatience croissante à l'égard d'un transit en constante augmentation et générateur de nuisances qui dépassent le seuil de tolérance. Mais d'autre part ils savent l'importance du trafic transalpin pour leur approvisionnement. D'où leur désir de privilégier le trafic intérieur au détriment du transport international. Un désir qui se heurte au principe de l'égalité de traitement et que Bruxelles ne peut que rejeter avec vigueur.

En adoptant des mesures restrictives sur l'axe du Gothard, le Département fédéral des transports n'a fait qu'assumer sa responsabilité en matière de sécurité. L'accident majeur survenu dans le tunnel il y a tout juste six mois, comme celui du Mont-Blanc, et

d'autres précédemment ont montré la menace représentée par ces infrastructures. En l'état, aucune amélioration technique des systèmes de ventilation n'est susceptible d'assurer la sécurité nécessaire en cas d'incendie.

Mais l'argument sécuritaire peut conduire tout droit au doublement du tunnel, comme le revendiquent les milieux routiers par une initiative populaire. Dès lors, c'est sur un autre plan que doit s'engager le débat et se dessiner les solutions. Pour ce faire, le Conseil fédéral dispose d'une base constitutionnelle solide résultant de l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994: le passage de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par le rail; la capacité des routes de transit des régions alpines

ne peut être augmentée. Dès lors, il est temps d'admettre que la route ne constitue pas un bien extensible à l'infini. Tout au contraire, il s'agit d'un bien rare, à gérer conformément à cette caractéristique. Politiquement, cela signifie fixer un volume de transit maximal et des modalités de répartition de ce volume. Les partisans de l'initiative des Alpes proposent une mise aux enchères. Un préfet italien suggère un système de réservation à l'instar du trafic maritime. Quelle que soit la solution choisie, elle devra signaler aux usagers la rareté de la route transalpine, donc son prix. JD

---

**Il est temps d'admettre que la route ne constitue pas un bien extensible à l'infini**

### Sommaire

Trois heures pour la Suisse: Dessine-moi un futur (p. 2)

Secret bancaire: L'impossible voie stoïcienne (p. 3)

Réélections: Les conseillers fédéraux, tous prédestinés? (p. 4)

Cinéma et télévision: *Le Tube* ou la dépendance cathodique (p. 5)

Forum: Diagnostic de la criminalité en Suisse (p. 6)

Chronique: Un bouddha dans la maison (p. 8)