



Communiqué de presse du Comité romand contre le 2^e tunnel routier au Gothard
Lausanne – 6 janvier 2016

Inutile et ruineux, le 2^e tunnel routier au Gothard constitue une vaste escroquerie, à laquelle les Romands doivent répondre par un NON !

Le « Comité romand contre le 2^e tunnel routier au Gothard » lance sa campagne pour un non le 28 février. Il dénonce un projet qui ne répond à aucune nécessité, mais sabote les investissements consentis pour le ferroutage, tout en gaspillant 3 milliards au détriment des besoins réels, notamment en Suisse romande. De surcroît, ce tunnel absurde constitue un cadeau empoisonné pour le Tessin. Une campagne de terrain va débuter, pour inciter les Romands à refuser un projet que le Comité qualifie de vaste escroquerie.

Mercredi 6 janvier à Lausanne, le « Comité romand contre le 2^e tunnel routier au Gothard » a lancé sa campagne pour un NON dans les urnes le 28 février. Fort de 200 membres issus de la société civile et politique, le Comité était représenté par Caroline Beglinger, co-directrice de l'ATE, Lisa Mazzone, conseillère nationale, Les Verts, GE, Laurent Seydoux, vice-président des Vert'libéraux, membre du Comité de l'Initiative des Alpes, Géraldine Savary, conseillère aux États, PS, VD et Sinue Bernasconi, membre du Comité tessinois contre le 2^e tunnel et des Jeunes Libéraux-radicaux.

Dans un premier temps, Lisa Mazzone a montré combien ce projet est absurde, parce qu'inutile. Premièrement, 90% des embouteillages se produisent sur les autoroutes des régions urbaines, selon l'Office fédéral des routes (OFROU) ; par ailleurs, le trafic journalier moyen au Gothard est de 17'000 véhicules, ce qui correspond à la circulation existant à Saint-Ursanne sur la Transjurane ou à Orbe, sur le tronçon en direction de Vallorbe. Deuxièmement, le trafic au Gothard est stable depuis 15 ans, alors qu'il augmente fortement aux abords des villes et dans les agglomérations ; chaque jour, plus de 100'000 véhicules empruntent l'axe Lausanne-Genève et 80'000 passent à Morges. Troisième absurdité, le tunnel routier du Gothard peut parfaitement être rénové sans construire un second tunnel routier : jusqu'en 2010, c'était d'ailleurs la variante préconisée par le Conseil fédéral. Quatrièmement, il n'y a aucune urgence à se lancer aujourd'hui dans des travaux inconsidérés ; au début novembre, l'OFROU a publié une étude assurant que le tunnel routier peut être utilisé en toute sécurité jusqu'en 2035 !

Pour Laurent Seydoux, en plus d'être inutile, le 2e tunnel constitue un sabotage insensé des investissements consentis pour le ferroutage. 24 milliards ont été dépensés pour que les nouvelles transversales alpines NLFA déchargent la route du trafic international des marchandises. En juin, l'inauguration du tunnel ferroviaire du Gothard marquera l'aboutissement de 17 ans de travaux, mais elle sera aussi la concrétisation d'une politique unique : aujourd'hui, 66% des marchandises traversent les Alpes suisses par le rail, contre 15% seulement en France. C'est un succès remarquable ! Par conséquent, torpiller notre politique de ferroutage est une démarche insensée. Quant à la promesse du Conseil fédéral assurant que le trafic n'augmentera pas, parce que seule la moitié des capacités construites seront utilisées, personne n'y accorde de crédit, pas même l'ancien patron du DETEC, Moritz Leuenberger. Doubler les voies provoquera un doublement du nombre de camions. 2 millions de camions, telle est la menace que les populations d'Uri et du Tessin veulent éviter. En réalité, le transfert des marchandises sur le rail est la seule solution pour préserver les régions alpines contre les nuisances du trafic. Et c'est aussi la meilleure solution pour améliorer la sécurité !

Inutile, ce projet représente pour Géraldine Savary un gaspillage de 3 milliards, au détriment des besoins réels, notamment en Suisse romande. La création de ce nouveau tunnel routier est à la fois « vendue et financée » comme un entretien, alors qu'il s'agit clairement d'un développement. Cette astuce n'est pas correcte. De plus, elle met clairement en danger d'autres travaux d'entretien, infiniment plus utiles. Ainsi, les Romands ne doivent pas se laisser piéger, le 2^e tunnel pourrait bien se faire à leur



détriment. Et ce n'est pas sans raison que les gouvernements des cantons de Vaud, Genève et Neuchâtel ont pris position contre ce projet, à plusieurs reprises. En effet, la Suisse romande a plusieurs projets en attente, faute de base de financement. Or une fois dépensé au Gothard, l'argent ne sera simplement plus disponible. Bien qu'adoptés, des projets pourraient être pénalisés. Cela pourrait être le cas du contournement de Morges, mais aussi de tronçons inclus dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement, ainsi que de nombreux projets d'agglomérations (priorité B et C), dont le financement n'est pas encore assuré. Une chose est sûre, l'actuel fonds routier sera déficitaire dès 2018, c'est-à-dire que les dépenses dépasseront les revenus. Par conséquent, la première économie pertinente que la Suisse doit et peut faire, c'est de ne pas construire ce tunnel absurde.

Finalement, le seul argument pour les partisans est de prétendre que ce tunnel est un cadeau que la Suisse doit au Tessin, mais pour Sinue Bernasconi ce point-là aussi est une escroquerie. Le Tessin ne rêve pas unanimement de ce 2^e tunnel ! Tout d'abord, son percement nécessiterait d'énormes surfaces, tant pour le chantier que pour stocker les matériaux d'excavation. La Confédération a longtemps minimisé cette question. Ce n'est que récemment que l'OFROU a revu à la hausse ses pronostics : la surface nécessaire en cas de construction d'un 2^e tunnel est 5 fois plus importante à Uri et 8 fois plus au Tessin que ce qu'il avait précédemment calculé. D'autre part, le Tessin ne sera jamais isolé. Le rail offre des capacités suffisantes. De plus, les travaux peuvent être échelonnés de telle sorte que la route reste ouverte l'été, lorsque la demande est plus forte, le rail prenant le relais l'hiver, lorsque le tunnel est en travaux. Enfin, ce second tube menace à terme l'économie et la qualité de vie du Tessin, puisque le Conseil fédéral pourrait ouvrir les 4 voies par une simple ordonnance. Ce qui est présenté aujourd'hui à la population comme un tunnel d'assainissement n'est, en fait, qu'une ultime tentative du lobby des transporteurs routiers d'imposer le « tout à la route » et de freiner le transfert sur le rail pour lequel notre pays a tant investi.

Rassemblant les propos, Caroline Beglinger voit dans le 2e tunnel une vaste escroquerie, tant les éléments invoqués pour justifier son percement ne résistent pas à un examen sérieux des faits. Au contraire, plus la campagne avance, plus les études se multiplient, plus les langues officielles se délient, plus il apparaît que les évaluations qui ont présidé à l'élaboration du concept ont été biaisées ou tronquées. Une intense campagne de terrain va donc être développée en Suisse romande, pour alerter les citoyennes et les citoyens. Oui, certains projets indispensables aux agglomérations romandes pourraient être menacés par le gaspillage de 3 milliards au Gothard. Non, ce tunnel n'est d'aucune utilité, pas même pour le Tessin. A l'évidence, il convient de le refuser, tant les raisons de douter de la qualité du projet sont nombreuses.

Personnes de contact :

- Caroline Beglinger, Co-directrice ATE et co-présidente Comité Non au 2^e tunnel, 079 310 11 86
- Sinue Bernasconi, Comité tessinois opposé au 2^e tunnel, jeune PLR TI, 078 803 06 67
- Lisa Mazzone, Conseillère nationale, Comité NON au 2^e tunnel au Gothard, 077 404 16 08
- Géraldine Savary, Conseillère aux Etats, PS, VD, 079 414 86 65
- Laurent Seydoux, Vice-président Vert'libéraux, Comité Initiative des Alpes
- Isabelle Pasquier, Coordinatrice de la campagne en Suisse romande, 078 614 04 15

Lien :

- Site de la campagne : 2tunnel-non.ch
- Site du Comité centre droit : non-gothard.ch
- Site d'experts indépendants : gothard-a-moindre-cout.ch