

Gothard, c'est non au gaspillage du siècle

L'invité

Daniel Brélaz
Syndic de Lausanne
et conseiller national



En 1992, le peuple suisse octroyait près de 15 milliards pour la réalisation des transversales ferroviaires alpines. D'après les prévisions actuelles, le montant final atteindra 24 milliards. Cet effort considérable a freiné de nombreux autres projets et entraîné, pour cause de frein à l'endettement, un sous-entretien du réseau ferroviaire, voire routier.

En juin, le Gothard de base sera ouvert et, en 2019, le tunnel du Monte-Ceneri. Comme annoncé par Adolf Ogi en 1992, les camions pourront alors traverser la Suisse de Bâle à Chiasso par rail, sans pollution ni encombrement pour les autres usagers.

Pour s'assurer du bon usage des deniers publics et pour protéger les Alpes, le peuple et les cantons ont voté en 1994 l'initiative des Alpes. Le peuple suisse a ensuite voté la taxe poids lourds et a refusé le contre-projet à l'initiative Avanti, qui aurait sérieusement affaibli la protection des Alpes.

Le 28 février, le peuple doit se prononcer sur la prochaine tentative d'annuler ses décisions précédentes, le deuxième tunnel routier du Gothard. Une acceptation aurait pour conséquence de rendre inutile une bonne partie de l'effort financier de 24 milliards consenti à ce jour. Les partisans du deuxième tube, d'un coût d'environ 3 milliards supérieur à des solutions de réfection plus classiques, combinant ferroutage et tranches de travaux de réfection de 3 à 4 mois par année, osent affirmer, sans rire, que l'on n'utilisera qu'une piste dans chaque tube

alors qu'on en aura construit deux.

Cette restriction artificielle de capacité est contraire aux accords signés avec l'Union européenne en matière de transit et le lobby des camionneurs aura tôt fait de le rappeler. La conséquence en sera un déferlement de camions européens à travers les Alpes, ceux-ci représentent déjà aujourd'hui 70% du trafic.

Ce n'est pas pour rien que le maire PDC de Chiasso, le maire PLR de Mendrisio et le maire socialiste de Bellinzona, ainsi que le peuple du canton d'Uri, ont pris position contre ce projet aberrant.

«Le deuxième tube du Gothard freinera ou empêchera des projets beaucoup plus utiles»

Lors de la consultation, les Conseils d'Etat de Bâle-Ville, Genève, Vaud et Neuchâtel ont également pris position contre ce projet. Le maire de Genève, le syndic de Lausanne, la maire de Zurich sont aussi au nombre des opposants.

Leur opposition se base également sur le fait que le deuxième tube du Gothard freinera ou empêchera des projets beaucoup plus utiles. Le trafic effectif moyen journalier au Gothard atteint 17 000 véhicules, alors qu'il dépasse 100 000 véhicules à de nombreux endroits de la périphérie des villes.

La construction du deuxième tube routier du Gothard serait digne d'un prix du gaspillage international. De plus, elle peut, selon un rapport de novembre 2015 de l'Office fédéral des routes, attendre 2035. Un non résolu s'impose.

Lire aussi en page 5