

Gothard Les besoins prioritaires sont dans les agglomérations

Le débat actuel sur la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard passionne les foules du côté de la Suisse alémanique et du Tessin. La proximité géographique l'explique.

Vu de Suisse romande, ce débat paraît plus lointain. Pourtant, ce projet aura des conséquences importantes dans nos régions. En effet, les caisses de la Confédération ne sont pas un puits sans fond. Investir 3 milliards au Gothard, c'est priver à coup sûr les agglomérations de projets importants dans tous les types de mobilité, en particulier les transports publics, les P+R, la mobilité

douce.

Du Gothard, nous ne percevons souvent que les bouchons des périodes de vacances, mais il faut savoir qu'en moyenne annuelle le trafic y est stable, avec une moyenne de 17 000 véhicules par jour.

Parallèlement, le trafic explose dans les régions urbaines, où le réseau est surchargé et compte des dizaines de milliers de pendulaires et où se produisent 90% des bouchons. Il suffit de faire une fois le trajet Lausanne-Genève le matin ou le soir pour s'en convaincre.

L'Office fédéral des routes vient de déclarer que la rénovation du tunnel du Gothard peut attendre 2035. Prenons donc un peu de temps pour voir les effets du nouveau tunnel ferroviaire de base, que nous allons inaugurer en juin 2016. De nouvelles solutions plus simples et moins onéreuses pourront alors être recherchées.

Valérie Induni,
députée PS,
Cossonay

Ne nous laissons pas tromper!

Je regrette de devoir constater le manque d'objectivité dans les propos tenus par ceux qui souhaitent un deuxième tunnel, y compris nos autorités! Aucune allusion par rapport: à la pollution atmosphérique et ses conséquences sur la santé, aux frais d'entretien des autoroutes causés par des camions en transit et à l'encombrement des routes et à leur insécurité.

En effet, de plus en plus, sur nos autoroutes, on roule sur deux colonnes. A droite, il y a les camions et véhicules lents, et à gauche les voitures. A droite, la moyenne est de 70-80 km/h et à gauche elle est de 90 à 100 km/h. C'est une conduite fatigante, les véhicules ne respectant plus les distances. Les camions dénaturent les voies de droite, qui deviennent bruyantes et

déformées, source d'entretiens rapprochés. On trouve des camions sur la bande d'arrêt d'urgence déjà en Suisse centrale, que la police libère par petits «paquets» pour tenter d'améliorer la fluidité du trafic mais aussi pour permettre à Chiasso de les gérer. Dire oui à un deuxième tube, c'est prendre une décision la tête dans un sac, alors que l'infrastructure actuelle nous permettrait d'éliminer ce transit par le rail et de rentabiliser les milliards investis. Notre santé, notre économie et notre sécurité routière nous imposent aujourd'hui une prise de conscience responsable.

Le tunnel ferroviaire de base (Biasca-Erstfeld) est terminé et les trains le parcourent en 15 minutes. Un camion pour faire ce trajet nécessite au moins 1 h 30. Le trajet Lugano-Zurich se fera en 2 h 50 ou lieu de 3 h 50! Pendant la rénovation il y aura également l'ancien tunnel qui permettra plusieurs navettes par heure pour les voitures. Il est clair que derrière la volonté pour un deuxième tube

il y a l'influence de l'argent (lobbies) sur la politique. Ne nous laissons pas tromper!

Luca Campana,
Aigle