

Votation du 28 février

# La réfection est une arnaque

**La votation sur le Gothard est une escroquerie. On veut faire croire au peuple que le tunnel routier doit être rénové de toute urgence alors qu'il pourrait être exploité sans problème après avoir subi de minimes travaux d'entretien, tel que le communiquaient les autorités fédérales récemment.**

L'assainissement n'est rien d'autre qu'un prétexte pour percer un 2<sup>e</sup> tunnel et de doubler les capacités routières au Gothard. L'association «Non au 2<sup>e</sup> tunnel au Gothard», qui a lancé le référendum, soutenait ce point de vue lors d'une conférence de presse à Berne. Très rapidement, 2 millions de camions en transit traverseront la Suisse et feront de notre pays un enfer de transit. Ce qui déprécierait énormément les investissements faits au Gothard. Le plus long tunnel ferroviaire du monde sera inauguré cette année encore. Le projet de loi du Gothard repose sur de fausses suppositions. C'est l'Office fédéral des routes OFROU lui-même qui a modifié ces dernières se-

maines les bases décisionnelles qui avaient permis au Conseil fédéral et au Parlement à prendre une décision. De toute évidence, le tunnel du Gothard est en bien meilleur état qu'il avait été admis jusqu'alors. Selon l'OFROU, le tunnel peut être exploité pendant au moins 20 ans sans problème sans devoir être fermé la journée. «Les informations à l'intention du Parlement et maintenant de la population sont trompeuses, contradictoires et peu sérieuses», critiquait Evi Alleman, conseillère nationale bernoise et présidente de l'ATE.

## D'autres projets au lieu d'une variante de luxe au Gothard

Plutôt que de gaspiller trois autres milliards pour une construction superflue au Gothard, les ressources limitées devraient être mises à disposition des régions urbaines où les pendulaires restent quotidiennement bloqués dans des embouteillages – et non au Gothard où le nombre de véhicules n'est pas plus élevé que dans le centre d'une petite ville suisse. «Si l'argent est englouti pour une variante de luxe au Gothard, il manquera pour résoudre les immenses problèmes de circulation dans les agglomérations», constatait Daniel Brélaz, syndic

de Lausanne et conseiller national, qui ajoutait que cela n'était pas seulement valable pour la Suisse romande, mais pour toutes les villes suisses.

Mario Branda, maire de Bellinzona, a lancé un appel à une solidarité véritable avec le Tessin: un 2<sup>e</sup> tunnel routier serait un «cadeau empoisonné». Le Tessin a toujours voté non au 2<sup>e</sup> tunnel. Aujourd'hui déjà, la pollution atmosphérique au Tessin est telle que toute augmentation de trafic détériorerait massivement la qualité de la vie et ferait s'accroître le nombre des affections dues à la pollution. Pour cette raison, Mario Branda espère instamment que le reste de la Suisse se montre solidaire et vote NON.

## Ne laissons pas saboter le projet du siècle NLFA

Giorgio Tuti, président du SEV et vice-président de l'USS, a relevé quant à lui que la construction d'un 2<sup>e</sup> tunnel compromet la rentabilité de la NLFA ainsi que les intentions de transfert au rail qui y sont liées: «Les partisans d'un 2<sup>e</sup> tunnel sont prêts à accepter la débâcle de la NLFA et la perte de milliards qui en découle. Depuis peu, l'OFT participe aussi à la course de l'évidente

propagande pour la votation. L'Office se disqualifie en déclarant que sans 2<sup>e</sup> tunnel, l'objectif de transfert est compromis. L'OFT estime qu'en raison d'un ferroutage temporaire pendant la période de réfection du tunnel routier, un train de marchandises chaque heure par la ligne de faite, compromet l'objectif de transfert tandis qu'un tunnel routier à quatre voies ne devrait de toute évidence pas nuire au transfert des marchandises au rail. Une telle déformation des faits est le summum du culot. «La NLFA permettra de transférer sur le rail la plupart des marchandises en transit.» Telle était la promesse du Conseil fédéral dans ses explications sur les NLFA destinées aux électeurs. A présent, à quelques mois seulement de l'inauguration de la pièce maîtresse de la NLFA, le tunnel ferroviaire de base du Gothard, le Conseil fédéral actuel veut augmenter les capacités routières et torpiller ainsi durablement les NLFA.

Il s'avère que les chemins de fer ont les moyens et leur per-

sonnel la volonté de transporter les marchandises et les voyageurs par le rail. Nous sommes convaincus de la performance de la nouvelle infrastructure et voulons en faire la preuve. Mais cela ne sera possible que si un deuxième tunnel routier ne lui fait pas concurrence, en particulier dans les transports de marchandises. Aujourd'hui déjà, la dégradation des conditions de travail, le non-respect des prescriptions de salaire et de temps de travail ainsi que la sous-enchère salariale dans le secteur des transports routiers font partie du quotidien. La Suisse ne devrait donc pas encourager ces abus en aménageant la route de transit au Gothard. Des milliers de camions, qui actuellement choisissent le trajet le plus long par le Brenner, traverseraient alors la Suisse portant durablement atteinte à la NLFA. Ne laissons pas saboter la NLFA, un des plus importants investissements de notre pays.»

uss

## Grosse confusion des CFF

# Gothard: oui ou non, ou rien?

**Habituellement, les CFF ne s'expriment pas au sujet des votations politiques. Sur le Gothard, il en est tout autre.**

Beaucoup ont eu du mal à en croire leurs yeux lorsqu'ils ont lu dans le Sonntagsblick du 3 janvier: «Les CFF sont pour un deuxième tube au Gothard». Les CFF ont expliqué suivre la position du DETEC.

Mais retour en arrière le jour même: lorsque l'agence de presse ATS a voulu vérifier les déclarations parues dans le Blick, la réponse des CFF a été: «Pas de commentaire.» Même réponse au Tages Anzeiger le lendemain. Les CFF n'ont «pas d'opinion politique à ce propos, mais ils jugent la chose d'un point de vue opérationnel» explique le service de presse des CFF.

Ensuite, *contact.sev* a pu pro-

fiter de déclarations très explicites, comme: «Aussi longtemps que les capacités ne sont pas augmentées, le deuxième tube au Gothard n'est pas un problème pour nous. Ce qui signifie: les CFF ne sont pas expressément «pour», mais plutôt «pas contre» un deuxième tunnel routier au Gothard.» Conclusion: «Le rail contre la route est une histoire du passé.»

pmo/Hes

## COMMENTAIRE

### Où est passé le sens des affaires des CFF?

Un assainissement du tunnel routier du Gothard sans un deuxième tube est tout à fait possible. Les spécialistes des CFF le savent, et ils l'auraient même volontiers expliqué au public. Mais selon plusieurs sources, des voix venues du Palais fédéral leur ont bien fait comprendre que cela serait malvenu.

C'est agaçant: nous remarquons qu'aux CFF, une seule question compte en général: est-ce que ça vaut la peine financièrement ou non? Preuve en est avec les agences de voyage, les minibars, etc. Il n'y a aucun doute que la solution du chargement au Gothard engendrerait beaucoup de travail aux CFF. L'OFT s'est fait induire en erreur,

affirmant que la solution du chargement empêcherait le transfert route-rail, puisqu'un train marchandises par heure devrait emprunter le trajet par la montagne, au lieu de passer par le tunnel de base. C'est une drôle de vision des choses. Le fait que les CFF se déclarent «pas contre» la construction d'un deuxième tube routier est plus que discutable, puisque cela va contre leurs intérêts commerciaux. On peut supposer que c'est la contrepartie politique à FAIF. Pour le SEV, cela reste une position intolérable. Une déclaration claire et nette pour une solution ferroviaire est la seule possible.

Peter Moor/Hes