



Un comité romand dénonce un gaspillage

2^e TUBE AU GOTHARD • Les opposants romands ont lancé hier leur campagne. Pour eux, le second tunnel routier est une «escroquerie» qui va détourner des crédits dont d'autres axes saturés ont davantage besoin.

PHILIPPE VILLARD

28 février



Escroquerie, gaspillage, arnaque, mensonge, attrape-nigauds... C'est un cortège de noms d'oiseaux long comme une colonne au portail nord un week-end pascal qui a accompagné la charge du comité romand contre le second tunnel routier au Gothard. Et le vice-président des Verts libéraux Laurent Seydoux a trouvé, jusque dans le lapsus, des accents dignes de Ségolène Royal pour joliment parler d'«absurdité». C'est dire si la campagne sur cet objet, soumis au peuple le 28 février, mêle déjà l'émotionnel et le rationnel.

En la matière, les membres du comité référendaire ont estimé que ce projet pouvait aspirer des crédits qui seraient plus utiles dans les villes qui, en concentrant 90% des embouteillages, s'asphyxient en raison d'une circulation difficile. «Avec 17 000 véhicules par jour et un trafic poids lourds stable depuis quinze ans, le Gothard, c'est un axe secondaire», estime ainsi la conseillère nationale Lisa Mazzone (verts/GE).

Priver les Romands?

Des volumes bien loin des 80 000 voitures quotidiennes qui traversent Morges, des 25 000 qui circulent entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, des 100 000 qui roulent sur l'axe Genève-Lausanne. Alors, investir trois milliards au Gothard, cela reviendrait-il à priver les Romands des infrastructures dont ils ont un urgent besoin?

«Avec 17 000 véhicules par jour, le Gothard, c'est un axe secondaire»

LISA MAZZONE

«Le fonds routier sera déficitaire dès 2018», avertit ainsi Géraldine Savary (ps/VD), membre de la commission des transports aux Etats. Pour elle se pose d'ores et déjà la question du financement du trafic d'agglomération, là où il serait d'abord nécessaire d'agir.

Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta) rassemble actuellement pour 18 milliards de francs de projets «pour des financements disponibles à hauteur de six milliards», précise Laurent Seydoux.

Ferroutage «torpillé»

Bien que les cantons de Genève, Vaud et Neuchâtel se soient déclarés contre le projet du nouveau tunnel lors de la phase de consultation, il ne s'agit pas d'opposer des régions les unes aux autres, «mais bien d'investir là où c'est nécessaire», plaide encore la sénatrice vaudoise.

Et en matière de solidarité, les Suisses n'ont-ils pas accompli un geste de solidarité exemplaire en optant, voici une vingtaine d'années, en faveur des Nouvelles liaisons ferroviaires alpines (NLFA)? Or, «un deuxième tube, c'est torpiller le ferroutage et les 24 milliards investis dans les NLFA tout en créant un appel d'air pour le trafic des poids lourds. C'est insensé!», martèle Laurent Seydoux, qui est aussi membre du comité de l'Initiative des Alpes.

Pour les opposants, le rail devrait avoir la priorité. D'autant plus que 66% des marchandises qui traver-



Lisa Mazzone (à g.) et Géraldine Savary mettent l'accent sur le coût par électeur de la construction d'un 2^e tunnel routier au Gothard, soit 600 francs. KEYSTONE

sent les Alpes suisses passent par le train. «Le lobby routier panique en voyant émerger un concurrent, alors qu'il devrait se réinventer en travaillant spécifiquement sur le dernier kilomètre», argumente encore Laurent Seydoux.

La votation qui se profile apparaît donc, quelle qu'en soit l'issue, comme la fin «d'une parenthèse en-

chantée pour la Suisse en matière de transports publics», concluait Géraldine Savary.

Une nouvelle géographie des transports est probablement en train de se dessiner à travers cette campagne, où le seul point de consensus reste, même pour les opposants à un deuxième tunnel, la nécessité d'assainir l'ouvrage actuel. ARPRESSE

TROIS QUESTIONS À...



DR

Patrick Eperon

> Pour le délégué transports et énergie du Centre patronal vaudois, un 2^e tube routier au Gothard offre un meilleur rapport coûts/avantages.

1. Investir au Gothard, c'est favoriser le Tessin au détriment de la Romandie?

La Suisse romande s'est beaucoup battue et a beaucoup obtenu sur les plans ferroviaire et routier. Le paquet ferroviaire 2014 se traduit par de gros investissements pour l'Arc lémanique (gares de Genève et Lausanne). Un rééquilibrage s'est opéré par cette voie. On craignait un déséquilibre routier mais ce n'est pas le cas. Le futur fonds routier se traduit par des avancées majeures. La Suisse romande et les cantons dits périphériques vont très probablement bénéficier de la reprise de 400 km de routes cantonales. Ensuite, on note la réactivation du contournement autoroutier de Morges pour lequel les milieux économiques romands se sont fortement mobilisés. Le Conseil des Etats a accepté les grandes lignes de ces projets. Beaucoup de signaux sont au vert. La Suisse romande a été négligée, ce n'est plus le cas.

2. C'est pour cela que les milieux économiques romands soutiennent le projet de second tube routier au Gothard?

Cette solution présente le meilleur rapport coûts/avantages et s'avère au final moins chère que tous les «bricolages» que l'on nous propose chaque semaine comme ces «chaussées roulantes». D'ailleurs, même les CFF soutiennent ce 2^e tube. Assainir le premier tunnel, c'est un milliard. Le second tube, c'est deux milliards. Après, l'ouvrage restera, mais pas ces «bricolages» que le marché ne demande pas et qui deviendront obsolètes.

3. La sécurité routière et la baisse du trafic poids lourds ne sont-ils pas d'autres enjeux?

La Suisse et l'Union européenne ont conclu un accord sur le libre passage des poids lourds de 40 tonnes. Ensuite, chaque tunnel sera unidirectionnel sur une seule voie, c'est inscrit dans la loi soumise au peuple et conforme à la Constitution fédérale. C'est une réalité juridique. Cela dit, défendre cet axe nord-sud, c'est aussi défendre des intérêts romands.

PROPOS RECUEILLIS PAR PHV