



Les Vaudois font la loi à Paris: Stan file en demies, Timea en quarts

Sports, page 18



L'assermentation à l'église passe mal chez certains élus communaux

Vaud, page 19

113 OFFRES

**24Emploi**

# 24 heures

Ce n'est pas une blague: l'humoriste Frédéric Recrosio se lance dans la production d'un saucisson artisanal

FLORIAN CELLA Page 22

Le grand quotidien vaudois. Depuis 1762 | www.24heures.ch

# «Un modèle pour l'Europe»

- Chefs d'Etat et invités internationaux ont célébré le nouveau tunnel en insistant sur le lien privilégié entre la Suisse et l'Union
- La jonction nord-sud s'est faite dans la bonne humeur et quelques taquineries
- Six élus livrent leur vision du Gothard



Dans le train, le premier ministre italien Matteo Renzi, le président de la Confédération Johann Schneider-Ammann, la chancelière allemande Angela Merkel et le président français François Hollande (de g. à dr.) ont voyagé dans un climat de course d'école. KEYSTONE-RUBEN SPRICH

**Nos pages spéciales 2-5**

## Le Gothard n'est qu'une étape pour le transfert modal

**Thierry Meyer**

Rédacteur en chef



«C'est en Suisse que le rêve européen a trouvé sa réalité.» A défaut d'être à l'aise dans les sondages ou avec une frange remuante de sa population, le président français François Hollande a rappelé hier à celles et ceux qui en doutaient qu'il a le sens de la formule et de

la reconnaissance. Son hommage n'avait rien d'un exercice rigide; la sincérité de son admiration était palpable.

La Suisse, au cœur de l'Europe: la géographie est un fait, forcément plus têtue que la politique. Nécessité a fait tunnel: parce qu'elle voulait protéger à la fois ses intérêts économiques et la relative pureté de ses vallées, la Confédération a accepté de payer cet ouvrage hors normes qui sert au moins autant ses voisins qu'elle-même.

Du moins en théorie. Car, en ce

«Cette fois la Suisse devra compter sur l'Europe. Et pas le contraire»

début de juin 2016 où s'inaugure cette nouvelle voie rapide à travers les Alpes, beaucoup (trop?) reste à faire pour que l'Europe affirme sa volonté de transférer un maximum de fret ailleurs que sur la route.

«Nous n'avons pas fait tous nos

devoirs», reconnaissait au pied du Gothard Angela Merkel, prenant opportunément à témoin son ministre des Transports; l'Allemagne, si bon élève en matière d'énergies renouvelables, qui certains jours d'été produit la moitié de son électricité disponible par ses seuls panneaux solaires, est en retard dans l'accomplissement de ses lignes ferroviaires spécifiques pour les longs trains de marchandises. Matteo Renzi, furtif visiteur d'un chantier qu'il avait eu le malheur de s'attribuer il y a quelques mois, pourrait tenir

le même discours: l'Italie traîne le pas, dans le prolongement du Gothard, mais aussi vers le Simplon et donc le Lötschberg. Et la France? Sa fameuse «autoroute ferroviaire» pèse très peu face au puissant lobby routier, et le Lyon-Turin demeure un pharaon enlisé dans les sables de la contestation et des financements non assurés.

Symbole, arme diplomatique, exploit technique: le Gothard est tout cela. Il peut être encore plus, mais cette fois la Suisse devra compter sur l'Europe. Et pas le contraire.



Inauguration du Gothard

# Et soudain deux trains s'él

L'ouverture de la ligne de base s'est déroulée aux deux embouchures du tunnel. Les invités se

**L'essentiel**

- **Emotion** Doris Leuthard dit sa fierté au moment d'inaugurer le plus long tunnel du monde.
- **Déclarations** Les chefs d'Etats européens tressent des louanges à la Suisse.
- **Vision** Six parlementaires fédéraux et un expert de la mobilité évoquent le Gothard.

Lucie Monnat et Gabriel Sassoon  
Erstfeld (UR) et Pollegio (TI)

L'arrivée est difficile. Coincé pendant une demi-heure sur un parking exposé à un vent glacial, un petit groupe de journalistes fait grise mine. Un problème de badge peint une expression d'agacement sur des visages fatigués de s'être levés trop tôt. Dans leurs dos, l'ouvrage de l'entrée nord du tunnel de base, s'enfonçant telle une flèche de pierre dans la montagne, passe presque inaperçu.

Encore pratiquement déserte, la halle de la fête d'Erstfeld, plongée dans la pénombre, ne réchauffe guère l'atmosphère et fait naître quelques remarques désobligeantes sur le sens festif helvétique. A cause du retard cumulé, une moitié des journalistes manquent la conférence de presse du président de la Confédération, Johann Schneider-Ammann. Mais le conseiller fédéral de même que ses collègues Alain Berset, Didier Burkhalter et Guy Parmelin se prêtent au jeu des interviews. Ce dernier ne s'éloigne jamais vraiment de son canton. «Comme pour le métro de Lausanne, il manque encore quelques petits bouts, autant du point de vue des infrastructures chez les Italiens et les Allemands que pour le tunnel du Lötschberg. Mais il s'agit d'un choix politique. Mieux vaut quelque chose de sûr et qui fonctionne, quitte à réanalyser la situation. Je pense que le résultat global sera excellent à plus ou moins long terme.»

L'UDC vaudois sort son meilleur allemand aux journalistes alémaniques. Johann Schneider-Ammann, de son côté, ne se refuse pas, face aux journalistes étrangers, un moment de chauvinisme dans la langue de Shakespeare. «Nous sommes Suisses, et cela signifie que nous cherchons à atteindre la perfection, la qualité, la fiabilité et l'investissement pour le futur.»

Parmi les 300 journalistes accrédités, les nationalités des quatre coins du monde sont représentées. A côté d'un consœur chinois multipliant les interviews, Petr Cermak prend des notes. «Le Gothard nous intéresse car il s'agit d'une véritable prouesse technique», déclare ce journaliste tchèque.

**Chaleur au sud**

A 57 km au sud, à Pollegio, l'ambiance est plus chaleureuse. L'émotion de Doris Leuthard est palpable. «C'est une journée historique, glisse la conseillère fédérale en retenant ses larmes. Nous sommes très fiers de ce que nous avons réalisé, c'était beaucoup de travail. Et ça fonctionne!»

Pas loin, les conseillers fédéraux Ueli Maurer et Simonetta Sommaruga répondent aux sollicitations des journalistes dans un cadre verdoyant. La centrale de contrôle, surnommée le «Périscopes» en raison de sa forme, se dresse fièrement au milieu des montagnes. La ministre de la Justice a une pensée pour les mineurs qui ont œuvré sur le chantier «dans des conditions parfois très difficiles». Elle se rappelle aussi les «moments de joie» lorsque, enfant, elle traversait en famille le tunnel du Gothard en mangeant des sandwiches.

Le site se remplit. Les délégués genevois et vaudois aux Chambres fédérales sont de la partie. «C'est l'aboutissement d'un très grand chantier. Quand on a mobilisé autant d'énergie et d'argent, c'est normal qu'il y ait une grande fête», commente le conseiller aux Etats Robert Cramer (PS/GE), goûtant aux spécialités tessinoises. «On peut dire que ces festivités représentent beaucoup d'argent, mais nous pouvons aujourd'hui être fiers de ce que la Suisse a accompli, estime pour sa part Yannick Buttet (PDC/VS), évoquant le budget à 8 millions de la fête inaugurale. C'est normal que nous célébrions cet exploit dignement.»

Après les discours de Johann Schneider-Ammann et Doris Leuthard retransmis en simultané, le spectacle débute des deux côtés du tunnel. Sur fond de tambours et de yodel, la représentation retrace l'histoire de la construction du tunnel. Des tableaux oniriques, composés de mineurs, de bergers ou de créatures fantasmagoriques, illustrent une nature domptée par l'homme. «La fin du spectacle, avec l'arrivée du train, était très émouvante», applaudit Géraldine Savary (PS/VD) après l'ovation du public. Certains passages ont toutefois quelque peu perturbé des élus. Robert Cramer n'a guère apprécié une scène de copulation brutale mimée entre deux créatures mythiques. «Je ne suis pas sûr que les communicants auraient admis la tenue de ce spectacle dans d'autres pays, commente Olivier Français (PLR/VD). Mais c'est bien, c'est ce qui caractérise la Suisse: l'audace.»

**Chicanes politiques**

Suisse, c'est bien ce qui définit cette fête: un rassemblement sans prétention, malgré la présence du gratin économique et politique. A bord d'un train VIP, les chefs d'Etat des pays voisins Angela Merkel, François Hollande et Matteo Renzi relient Erstfeld à Pollegio, dans une ambiance de course d'école. Les 20 minutes dans le tunnel sont l'occasion de se détendre un peu. Le patron du Credit Suisse, Tidjane Thiam, révèle ses bretelles en tombant le veston. Nos élus se lâchent sur les réseaux sociaux. «Ah, tiens, le décor est le même deux wagons plus loin», ironise le conseiller national Cédric Wermuth (PS/AG) sur Twitter, photo de paroi de la galerie à l'appui. «C'est un tunnel, il fonctionne bel et bien. Ça me réjouit», gazouille Natalie Rickli (UDC/ZH).

Bonne humeur et flonflons de la fanfare militaire accompagnent les retrouvailles du nord et du sud sur le sol tessinois. Enfin réunis, les invités se rassemblent sous une tente immense. Les discours des prestigieux invités, déclamés dans une chaleur étouffante, sont l'occasion pour les parlementaires de se taquiner. «L'Allemagne a maintenant un grand devoir à accomplir», concède la chancelière Angela Merkel, provoquant une poussée de «Jawohl!» tonitruants à la table de représentants zurichois de l'UDC. Juste derrière, les socialistes, le président Christian Levrat en tête, répliquent lors de l'apparition de François Hollande à la tribune. «Nous faisons tous partie d'un même espace», déclare le président français sous les applaudissements des socialistes suisses et les railleries des UDC. Une bien gentille chicane qui trouve son issue avec les acrobaties aériennes des avions de chasse. Le spectacle terminé, tout le monde remonte dans le train, celui de la nouvelle ligne. Une dernière faveur; la ligne ne sera ouverte au public qu'en décembre prochain.



Une bénédiction aux premières heures du jour. Des représentants des principales religions de Suisse et des athées ont consacré le nouveau tunnel du Gothard. KEYSTONE



## Derrière l'hommage appuyé rendu hier à la Suisse,

● «En perçant la montagne, la Suisse a allié l'ambition à l'innovation. Elle a ouvert une voie vers l'Europe. C'est en Suisse que le rêve européen a trouvé sa réalité.» Les mots très forts du président français François Hollande résumés à eux seuls la tonalité de l'événement diplomatique qui s'est joué hier au Gothard, un événement clairement placé sous le signe de l'Europe.

Avec la présence sur place des chefs d'Etat ou de gouvernement de tous les pays voisins, l'inauguration du tunnel de base était en effet une occasion en or pour redire l'amitié et les liens qui relient la Suisse à l'Europe, à l'heure où notre pays doit rediscuter des conditions de sa collaboration avec l'Union européenne. Un arrière-plan politique très perceptible derrière les félicitations appuyées pour les prouesses techniques accomplies au Gothard.

«Ce tunnel est la preuve que la Suisse est un membre de la famille européenne sur lequel on peut compter, et qu'elle est prête à investir dans l'avenir du continent»

Johann Schneider-Ammann  
Président de la Confédération

Dans son allocution officielle, le président de la Confédération, Johann Schneider-Ammann, n'a pas manqué de le souligner: «L'ouverture du Gothard arrive à point nommé au moment où les relations entre la Suisse et l'UE doivent être éclaircies. Ce tunnel est la preuve que la Suisse est un membre de la famille européenne sur lequel on peut compter et qu'elle est prête à investir dans l'avenir du continent.» Plus tôt dans la journée, le conseiller fédéral bernois avait osé

«Cette nouvelle infrastructure fait partie de notre patrimoine industriel européen. C'est un modèle pour l'Europe et le monde entier»

Christian Kern  
Chancelier autrichien

la formule: «Le XXIe siècle peut aussi être un siècle européen.» Très applaudie lorsqu'elle a rendu hommage aux ouvriers morts durant le chantier, Angela Merkel a insisté sur la dimension symbolique d'un «tunnel qui rapproche» les pays, les cultures, «Monteverdi et Bach». A l'heure où ressurgissent les frontières à l'intérieur de l'Europe, la chancelière allemande a appelé à «voir ce qui nous relie». «Nous sommes dans le même espace, nous avons les mêmes espoirs», a



- Web-documentaire
- Galerie photos
- Dossier



# ancient sous la montagne

sont rejoints dans une ambiance bon enfant. Récit d'une journée historique



**Cérémonie**  
Le premier train entre dans le tunnel via le portail Nord à Erstfeld, dans le canton d'Uri.  
KEYSTONE



Quelque 600 artistes - ici habillés en mineurs - ont présenté un spectacle des deux côtés du tunnel. Les mythes du massif, la modernité de l'ouvrage et le rapprochement nord-sud figuraient au centre de cette performance.  
AFP



Un grand concours avait permis à mille chanceux de gagner une place gratuite dans l'un des premiers trains empruntant le nouveau tunnel. Ces enfants n'ont pas boudé leur plaisir hier. EPA

## les promesses de nos partenaires européens

«Le Gothard est le symbole de ce qui nous relie. Il accélère la collaboration et change la façon de vivre en Europe»

**Angela Merkel**  
Chancelière fédérale allemande

renchéri François Hollande. Un président français brillant, souvent drôle, maniant tout à la fois l'éloge - «la France, qui a toujours beaucoup d'admiration pour les grands ouvrages technologiques, s'incline devant la Suisse» - mais aussi l'avertissement. François Hollande a en effet lourdement souligné l'importance de la libre circulation des personnes: «C'est cette dynamique qu'il faut insuffler aux membres de l'UE et ceux qui n'en sont pas membre mais qui sont dans l'Europe.»

«C'est en Suisse que le rêve européen a trouvé sa réalité. Nous sommes dans le même espace, nous avons les mêmes espoirs»

**François Hollande**  
Président de la République française

Voilà pour la petite leçon de politique européenne donnée par la France à une Suisse toujours en quête d'alliés. Mais la journée d'hier a également permis de lever les doutes qui pèsent toujours sur la concrétisation d'une politique des transports tournée vers le rail. L'Allemagne et l'Italie se sont en effet engagées à construire les tronçons encore manquants sur l'axe nord-sud. «L'Italie devra fournir des efforts», a en effet reconnu le ministre italien

des Transports, Graziano Delrio, qui remplaçait au pied levé le président du Conseil italien, Matteo Renzi, qui n'a fait qu'une brève apparition, avant d'oser la jolie formule: «Nous pensons que le Gothard est un peu italien, et que les ports de Ligurie et de Gênes sont un peu suisses.» Même engagement de la part d'Angela Merkel qui a assuré que l'Allemagne allait mettre les bouchées doubles. «Nous n'avons pas encore fait notre devoir. Nous avons encore des aortes à construire».

Venus en amis, le chancelier autrichien Christian Kern et le chef du gouvernement du Liechtenstein Adrian Hasler ont tous deux souligné l'importance du tunnel pour une politique des transports plus écologique. «Le Gothard fait partie de notre patrimoine industriel européen», a souligné Christian Kern.

**Judith Mayencourt**

### Le corridor nord-sud, une œuvre de longue haleine



**1947**  
L'ingénieur **Edouard Gruner** évoque le premier l'idée d'un tunnel de base pour trains à grande vitesse au Gothard. Il faudra près de septante ans pour la concrétiser.

**1990**

Le Conseil fédéral choisit la «variante en réseau» et décide de construire à la fois le Lötschberg, le Gothard et le Ceneri.

**1992**

Le peuple accepte les NLFA (nouvelles lignes ferroviaires alpines), ce qui donne le feu vert au creusement des trois tunnels.

**1993**

**Adolf Ogi**, partisan de la variante en réseau, affronte **Otto Stich**, qui ne veut pas du Lötschberg. L'Histoire donnera raison à Adolf Ogi.

**1998**

Le peuple approuve la redevance poids lourds (RPLP), qui garantit le financement des grands tunnels ferroviaires.

« Nous sommes capables dans notre pays de creuser le tunnel ferroviaire le plus long du monde entier. J'en tire une grande fierté »

Adolf Ogi, ancien conseiller fédéral chargé des Transports (1987-1995)



**1999**

Les grands travaux de percement du Gothard débutent.

**2007**

Inauguration en juin du tunnel de base du Lötschberg. D'une longueur totale de 35 km, il est composé d'un tube entièrement achevé et d'un second, aménagé sur un tiers.



Premiers tirs à l'explosif en 1999.



A la jonction, les ouvriers se congratulent.

**2010**

Fin du percement du tunnel de base du Gothard. Le 15 octobre, le tunnelier ouvre la galerie la plus longue du monde à 30 km du portail sud.

**2016**

Inauguration du tunnel en juin et mise en service en décembre.

**Fin 2020**

Inauguration du tunnel du Monte Ceneri, entre Vezia et Magadino. Long de 15,4 km, cet ouvrage complète l'axe nord-sud du Gothard. Des difficultés techniques ont retardé la mise en service prévue initialement pour 2019.



Fin du percement, le 21 janvier 2016.

**2021**

Ouverture prévue de la ligne de Terzo Valico entre Gênes et Milan. Longue de 53 km, dont 37 de tunnels, elle reliera les ports ligures à l'Europe du Nord. Là aussi, les travaux ont pris du retard.



Le portail sud, près de Viège, actuellement.

**Vers 2025**

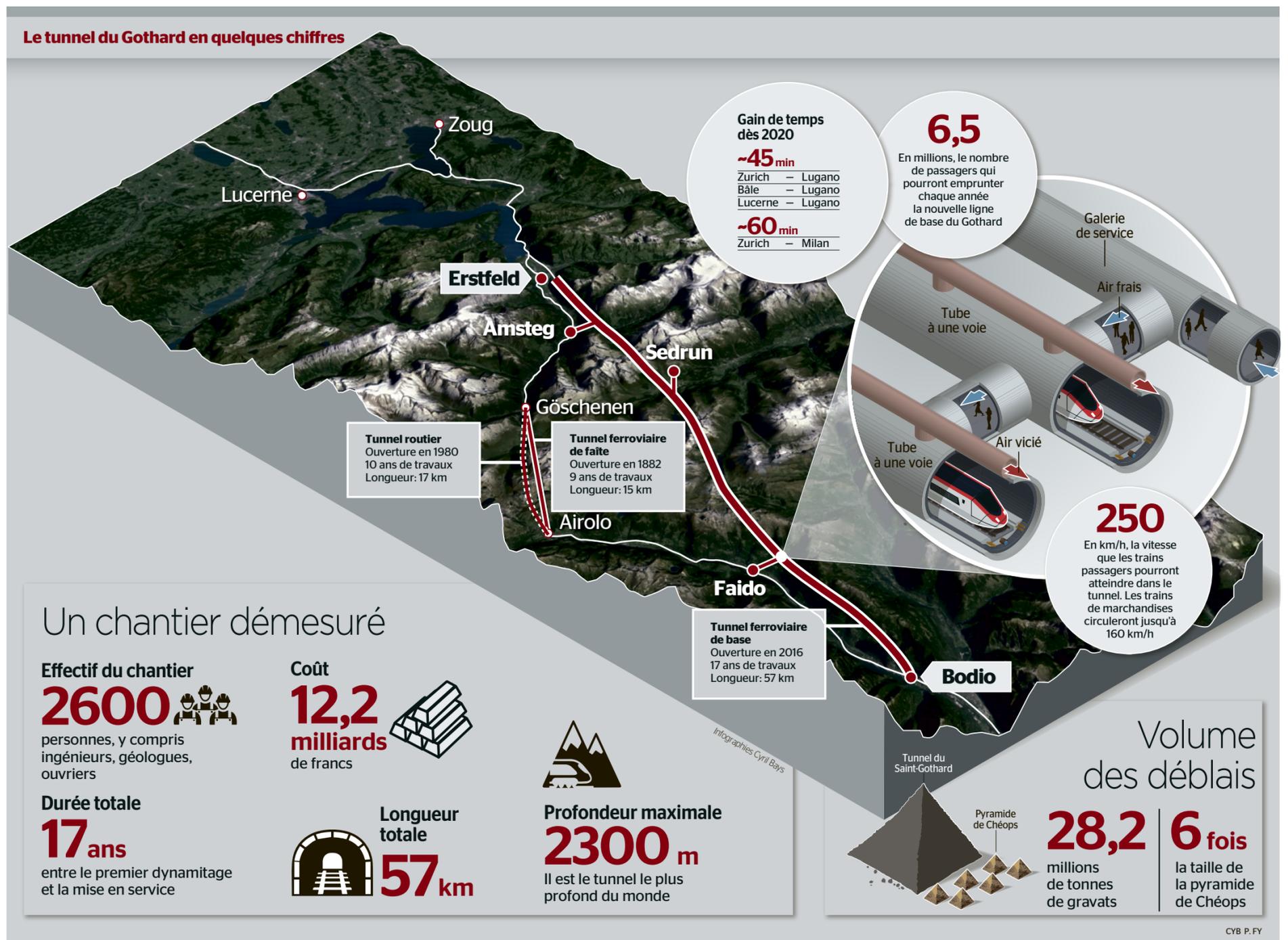
Aménagement des 15 km déjà forés au Lötschberg, si la planification est confirmée en 2018. Dès lors, les trois quarts du tunnel seront à double voie.

**Vers 2030**

Ouverture du tunnel de base du Mont-d'Ambin (57 km), sur la ligne Lyon-Turin, qui remplacera le tunnel du Mont-Cenis datant de 1871.

CYB P. FY DONNÉES: PATRICK CHUARD, LAURENT AUBERT

## Inauguration du Gothard



# «Le succès va dépendre des lois du marché»

Le nouveau tunnel permettra-t-il le transfert de la route vers le rail? L'analyse de Giuseppe Pini, de l'Observatoire universitaire de la mobilité de Lausanne et Genève

Lucie Monnat

**L**a nouvelle ligne ferroviaire alpine relèvera-t-elle le pari politique, pris dans les années 1990, de permettre le transfert du trafic marchandises de la route sur le rail? L'avis du fondateur de l'Observatoire universitaire de la mobilité, Giuseppe Pini.



**Pour Giuseppe Pini, le Gothard ne résoudra pas seul le trafic européen de marchandises.** STEEVE IUNCKER GOMEZ

**Pensez-il y a plus de vingt ans, le Gothard représente-t-il toujours l'avenir?**

Certains voient dans le rail une technologie périmée ou évoquent des autoroutes intelligentes ou des tunnels souterrains qui traversent le plateau suisse grâce à des trains à sustentation magnétique. Mais il est peu probable de voir ces convois en service avant cinquante ans. Il est impossible de déterminer avec précision à quoi ressemblera la mobilité en 2080.

**Le transfert de la route au rail, vous y croyez?**

On peut mener toutes les politiques de transport et de mobilité que l'on veut, les entreprises, de même que les individus, adoptent les stratégies en fonction de l'utilité qu'ils en retirent. Bien sûr, ce tunnel offre des opportunités, mais il faudra voir si, en termes de coûts ou de temps, l'option du rail en vaut la peine. Pour le trafic voyageurs, ce n'est pas la demi-heure gagnée qui décidera un individu à entreprendre un voyage pendulaire vers ou depuis le Tessin. Le fait qu'il puisse choisir de prendre un train

toutes les heures aura déjà plus d'influence.

**Et pour le fret?**

Pour le trafic de marchandises, le chargement sur le rail ne sera pas optimal dans toutes les situations. Pour les denrées périssables qui ont besoin d'un transport réfrigéré, par exemple. Il ne le sera pas non plus pour un camion qui doit livrer des marchandises à plusieurs destinations différentes. Et encore moins pour les entreprises industrielles produisant à flux tendu, comme les constructeurs automobiles qui se font livrer en petite quantité mais à forte fréquence des pièces en provenance d'usines différentes. En clair, le succès du feroutage est dépendant de bien d'autres facteurs que de l'ouverture d'un beau tunnel, et jamais on n'atteindra les 100% pour les raisons citées plus tôt. Après, la marge de progression varie selon les pays.

**C'est-à-dire?**

En Suisse, la part du rail représente déjà 70% du trafic marchandises, les poids

lourds 30%. Il sera donc bien difficile de faire mieux. Si le tunnel de base du Gothard permet une marge future de progression de 5 à 7%, ce sera déjà beaucoup! Celle-ci sera bien plus facile pour des pays comme la France ou l'Autriche, qui ont la proportion exactement inverse en faveur de la route.

**Encore faut-il que nos voisins mettent en place les infrastructures nécessaires...**

Exactement. L'Italie a pris du retard, l'Allemagne encore plus. Au-delà de Lugano, les capacités du rail ne sont clairement pas suffisantes. Après avoir passé le Gothard très rapidement, on perdra du temps pour se rendre en Italie. En Allemagne, ce sont les capacités du couloir du Rhin qu'il faut encore développer. C'est bien joli de pouvoir traverser le Gothard plus vite, mais, si c'est pour perdre du temps ailleurs, son utilité pour le voyageur ou le transporteur diminue. Encore moins si c'est pour se retrouver devant une usine à livrer fermée.

**Comment ça?**

Depuis les années 1980, en Suisse, afin de garantir des conditions de concurrence rail-route équitables, le trafic voyageurs ferré est prioritaire la journée. Le trafic de marchandises circule de nuit. Si un chargement arrive au petit matin avant l'ouverture de son point de livraison, le gain de temps sera, là encore, inutile. Cela peut sembler absurde, mais il s'agit d'un tas de petites choses à mettre dans la balance.

**Aujourd'hui, relancer un tel projet aurait-il un sens?**

Je pense que ce tunnel de base est aujourd'hui nécessaire par les capacités qu'il fournit. Le trafic des marchandises est toujours plus important, simplement parce que la demande augmente grâce à la spécialisation des productions. Nous avons besoin de cette voie de passage à travers les Alpes reliant deux ports, Rotterdam et Gênes, très importants pour l'UE. Les Tessinois, qui voient défiler les camions plus les voitures de frontaliers, ne diront pas le contraire.

# Lyriques ou critiques, ils nous parlent du Gothard

## La grande majorité des élus fédéraux ont pris part aux célébrations du Gothard

Judith Mayencourt

**D**e la planification à la mise en service du tunnel de base du Gothard, en décembre prochain, en passant par toutes les péripé-

ties techniques et les incertitudes financières, le dossier des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) aura occupé plusieurs générations de parlementaires durant plus de vingt ans.

Même s'il faudra encore attendre la mise en service du tunnel du Ceneri pour

que les NLFA puissent déployer tous leurs effets, pour les élus fédéraux, c'est une page majeure de la politique des transports qui s'est tournée hier.

La plupart d'entre eux ont d'ailleurs fait le déplacement à Uri et au Tessin, afin de vivre en direct la cérémonie

d'ouverture. Hier, l'ambiance générale était à l'euphorie, comme lorsqu'on partage une aventure commune.

**Dans le cœur de la Suisse**

Certains ont souligné le défi technologique, la concrétisation d'une vision d'ave-

nir de la politique des transports. D'autres ont simplement dit leur émotion de visiter le cœur historique de la Suisse, entre mythe et réalité.

Nous avons demandé à six élus fédéraux de nous parler de leur Gothard à eux. Voici leurs textes.

### «Le Gothard, c'est le donjon autour duquel s'est construit notre pays»

● Céline Amaudruz, conseillère nationale (UDC/GE)

«Le massif du Gothard incarne à lui tout seul l'essence même de notre pays. La Suisse y trouve ses racines historiques, puisque c'est pour le contrôle du col que les Waldstätten se sont rebellés contre les Habsbourg, signant le pacte du 1er août 1291.

Gardiennée de cette précieuse voie nord-sud, la Suisse a suscité bien des convoitises chez de nombreux souverains, mais elle a pratiquement toujours su se garder des envahisseurs. La neutralité dont nous bénéficions doit sans doute aussi à l'intérêt que les grandes puissances avaient à ne pas voir le col tomber dans un camp ou dans l'autre.

Au siècle dernier, le massif devint forteresse sous l'impulsion du général Guisan, initiateur du Réduit national. Les forces de l'Axe ont sans doute jugé utile de profiter de ce qui leur était octroyé par la Suisse plutôt que de vouloir l'envahir au risque de ne trouver que des infrastructures détruites.

Pour moi, le Gothard, c'est le donjon autour duquel s'est construite la Suisse d'aujourd'hui.»



### «Les ingénieurs ont accompagné le politique dans ses rêves les plus fous»

● Olivier Français, conseiller aux Etats (PLR/VD)

«Le tunnel du Gothard, ce n'est pas qu'un trait d'union ferroviaire de la Suisse et plus largement de l'Europe du Nord et du Sud. C'est aussi le défi d'une profession. C'est le monde de l'excellence, celui de l'ingénieur en particulier, qui a œuvré dans l'ombre sans excès médiatique et qui a accompagné le monde politique dans ses rêves les plus fous.

J'ai été particulièrement impressionné par la façon remarquable dont la problématique de la décompression des roches a été traitée et de la réussite de la planification de tels travaux.

Aujourd'hui, l'ouvrage nous est remis, et on a une impression de simplicité. Pourtant, c'est tout l'art des différents corps de métier qui s'exprime sous nos yeux. Invité pour parler des travaux du métro M2 lors d'une conférence, à Lucerne, réunissant des spécialistes des travaux souterrains, j'ai ressenti l'immensité de la tâche qui était entreprise par mes collègues chargés du Gothard. Et de mes visites, en particulier depuis le puits d'attaque de Sedrun, j'ai gardé le souvenir émouvant de pénétrer au cœur même de la montagne.»



### «Avec ce tunnel, le Tessin ne sera plus jamais une région périphérique»

● Fabio Regazzi, conseiller national (PDC/TI)

«Mon premier souvenir marquant du Gothard remonte à l'école de recrues. J'étais cantonné dans la fortification d'Airolo qui, à cette époque, ressemblait à une place d'armes austro-hongroise. Inoubliables ont été les longues marches le long du col et les quelques «détours» sur les montagnes environnantes.

À l'âge adulte, j'ai retrouvé le massif du Gothard durant la période de chasse, hôte d'amis chasseurs dans une cabane du Val Canaria. Des séjours rustiques mais très agréables, dans un cadre naturel magnifique.

L'inauguration du tunnel figurera dans les livres d'histoire suisse sous un chapitre à part, avec un avant et un après. L'avant appartient à la longue série de chefs-d'œuvre d'ingénierie ferroviaire qui ont modelé notre pays. L'après marque un tournant historique dans la politique des transports européens axée sur le transfert des marchandises de la route au rail. Le Tessin ne sera plus jamais une région périphérique mais s'imposera comme un pôle d'échanges économiques et un laboratoire d'idées.»



### «Ici bat le cœur d'un pays qui s'est construit face aux Habsbourg»

● Manuel Tornare, conseiller national (PS/GE)

«La montagne dicte sa loi, ancestrale, irrémédiable. «La nature est paresseuse, l'homme est pressé», disait Ramuz. Elle a depuis longtemps enfoui dans ses entrailles le combat du feu, de l'eau, de la roche et du fer. Sa petite musique vient d'en haut, disait le poète. Ce silence assourdissant, brisé soudainement par un cri de chamois, le son d'une clochette de chèvre, l'ire stridente d'un aigle. Face visible, le paysage a une âme. Le Gothard n'échappe pas à la règle. Ici bat le cœur d'un pays qui s'est construit face aux Habsbourg. Ici s'est construit sa magie, sa légende. Remuer ses entrailles mais avec respect, avec modération. L'homme pressé veut des lignes toujours plus droites et rectilignes. Mais la magie de la montagne, perturbée par l'homme pressé des villes, peut provoquer l'horreur dans la plaine: transhumance violente de ferrailles roulantes, air souillé par des rejets nauséabonds, constructions prétentieuses et sans charme. Le citoyen a un devoir: contrôler une prégnance mesurée de sa main sur celle-là. D'autant plus qu'il avait inscrit ce principe dans la Constitution. Le Gothard dicte ses secrets. On doit pouvoir l'enrober de nos rêveries, et non de nos cauchemars. Lui obéir, non le violenter.»



### «C'est une étape décisive pour la mise en œuvre de l'Initiative des Alpes»

● Adèle Thorens, conseillère nationale (Les Verts/VD)

«Le tunnel de base du Gothard est un jalon majeur de l'histoire des transports en Europe. Mais il représente plus spécifiquement, à mes yeux, une étape décisive pour la mise en œuvre de l'Initiative des Alpes, pour laquelle les Verts s'engagent depuis des années.

Aujourd'hui encore, les Alpes étouffent sous la pression du trafic poids lourd et automobile: un transfert vers le rail est indispensable! L'utilisation de ce magnifique ouvrage doit maintenant être encouragée de manière proactive, au détriment de la route.

Pour ce faire, il faut que le Conseil fédéral tienne sa promesse de ne pas autoriser l'utilisation des quatre voies du tunnel routier du Gothard. Le peuple doit en outre refuser l'initiative «Vache à lait» le 5 juin, car elle incarne, à l'opposé de l'élan qui a mené aux grands investissements ferroviaires, le dogme dépassé du «tout-à-la-voiture».

Enfin, les transports en train doivent être financièrement attractifs face à la route, pour leur assurer une large accessibilité.»



### «Je n'accepte pas que l'on convie un imam pour la bénédiction»

● Jean-Luc Addor, conseiller national (UDC/VS)

«Je suis évidemment fier, avec mes compatriotes, de ce que notre pays ait été capable de réaliser un tel ouvrage.

Je refuse toutefois de participer à son inauguration. Car je n'accepte pas que, pour sa bénédiction, on convie un imam, prédicateur d'une religion qui, en Suisse, n'est ni traditionnelle ni officielle, qui est en réalité une religion politique dont certains principes sont incompatibles avec ceux de notre civilisation, voire de notre ordre juridique. Je pense en particulier à une certaine idée de la dignité de la femme à laquelle nous sommes attachés dans ce pays.

Je n'entends pas cautionner cette forme de soumission à une religion politique conquérante dont certains représentants (dont peut-être certains islamistes radicaux avec lesquels l'imam macédonien Bekim Alimi aurait des contacts) déclarent ouvertement leur hostilité à l'Occident chrétien et à notre civilisation.»

