

13.09.2013 – 15:04 Uhr

Deuxième tube au Gothard: une tromperie trop chère qui sabotera le transfert des marchandises de la route au rail

Altdorf (ots) -

Un second tunnel routier au Gothard coût trois milliards de francs en plus que la solution temporaire de transbordement sur le train. En plus, si le deuxième tunnel est construit, il faudra s'attendre à une fermeture totale sans solution alternative par le rail. Pourtant, il y a des alternatives valables qui n'isolent pas le Tessin et qui aménagent la politique du transfert des marchandises de la route au rail.

"Nous espérons que le Parlement refusera cette proposition", affirme Fabio Pedrina, président de l'Initiative des Alpes. Il espère qu'on retournera sur les plans originaux du Conseil fédéral, qui avait proposé l'assainissement du tunnel routier au Gothard sans la construction d'un deuxième tube.

Les coûts indiqués par le Conseil fédéral pour le deuxième tunnel sont faux. Si l'on tient également compte des coûts de gestion et de maintenance pour les prochains 40 ans, il faut compter au total entre 1 et 1.6 milliards de plus. Pour les contribuables, un deuxième tunnel au Gothard ne coûtera donc pas 2.8 milliards, mais bien entre 3.8 et 4.4 milliards. Par contre, avec la solution de la mise en place des trains navettes, le Conseil fédéral ne semble pas avoir compris que les camions paieront eux-mêmes le transfert sur le rail, puisqu'ils économiseront sur la RPLP, les coûts du carburant et l'amortissement du véhicule. Au final, un second tunnel routier au Gothard coûtera au moins trois milliards en plus que la solution plus efficiente du transbordement sur le chemin de fer. Cet argent pourra évidemment être bien mieux investi.

L'Initiative des Alpes propose d'effectuer les travaux d'assainissement uniquement durant la période hivernale. Les voitures privées pourront utiliser des trains navettes entre Airolo et Göschenen. Les camions en trafic interne pourront quant à eux utiliser une autoroute roulante courte par le nouveau tunnel de base ferroviaire au Gothard ; enfin, pour les camions en transit, une autoroute roulante longue de frontière à frontière. Le Tessin ne sera donc pas isolé du reste de la Suisse, tout en respectant la politique de transfert du trafic des marchandises de la route au rail.

Pour assurer l'utilisation du tunnel routier existant jusqu'à l'ouverture du deuxième tunnel, il est impératif de l'assainir. Cela signifie que le tunnel existant restera complètement fermé durant plus de six mois sans qu'on propose une alternative par le rail. "Le Conseil fédéral provoquera ainsi un chaos complet sur les axes de transit", explique Fabio Pedrina.

La promesse du Gouvernement fédéral de n'utiliser qu'une seule voie par tunnel après la réalisation du deuxième tube n'est pas crédible. "Madame Leuthard risque de tomber dans le même piège que l'ancien conseiller fédéral PDC Hürlimann, qui, à l'ouverture du tunnel routier du Gothard en 1980, avait déclaré : 'ce tunnel n'est pas un couloir pour le trafic des poids lourds'", affirme Fabio Pedrina.

Si le Parlement ne corrigera pas le tir sur la proposition du Conseil fédéral, l'Initiative des Alpes, avec d'autres organisations, lancera le referendum. L'assainissement du tunnel routier au Gothard ne doit pas être le prétexte pour dévaluer les investissements des NLFA, saboter le transfert des marchandises de la route au rail et aller contre la protection des Alpes.

Contact:

Fabio Pedrina, Airolo TI, président de l'Initiative des Alpes, 079
249 29 42

Alf Arnold, Altdorf UR, directeur de l'Initiative des Alpes, 079 711
57 13

Mathias Reynard, Savièse VS, conseiller national et membre du comité
de l'Initiative des Alpes, 079 328 67 40

Stefan Grass, Coire GR, membre du comité de l'Initiative des Alpes,
081 250 67 22