

RESOLUTION interpartis

Le conseil de ville de Delémont s'associe aux élus des villes suisses qui demandent au souverain de refuser le second tube au tunnel routier du Gothard

Les raisons de s'opposer à la construction d'un nouveau tunnel routier sous le Gothard sont diverses, nombreuses bien étayées.

Mais pourquoi les élus delémontains prennent-ils position ? Au plan local et sans être des écologistes intraitables, nous avons intérêt à ce que la politique de transfert des marchandises de la route vers le rail soit réellement mise en œuvre sinon bientôt des files interminables de camions défileraient sur la Transjurane. Ce qui vaut au Jura vaut pour le reste de la Suisse et de l'Europe : nous devons préserver la qualité de l'air et la fluidité des transports de personnes et limiter les méfaits du transport des marchandises sur de longues distances. Qu'il s'agisse de l'urgence de la rénovation du tunnel, de la solidarité confédérale, des coûts ou encore de la sécurité, les arguments des promoteurs du projet ne résistent pas à l'analyse.

Pour une politique des transports cohérente

Après 17 ans d'un chantier pharaonique, peu avant la mise en service des nouveaux tunnels ferroviaires du Gothard, nos autorités politiques décident soudainement de doubler le tunnel routier pour la somme considérable de 2.8 Mia de Frs.

Les routes comparables au Gothard peuvent être entretenues et assainies sans doubler les tunnels. Ainsi, par exemple, suite à l'incendie de 2001 au Gothard, les tunnels de l'A16 sous les Rangiers ont fait l'objet de mesures d'assainissement à plusieurs reprises sans qu'il soit nécessaire de creuser un second tube.

Doubler le Gothard c'est inviter les autres pays à faire transiter leurs camions par la Suisse. En construisant cet ouvrage, nous donnerons une arme extrêmement dangereuse à ceux qui gênent, dans le pays et à l'étranger, la politique des transports décidée par le peuple suisse. Ces mesures ont permis à notre Ministre, la Cheffe du DETEC, de représenter une Helvétie bonne élève à la récente Conférence de Paris sur l'environnement.

Pour une vraie solidarité avec le Tessin

L'argument de la gêne temporaire de nos concitoyens tessinois ne peut être nié. Elle est toutefois comparable à celle d'autres régions du pays qui ont dû aussi s'accommoder, pendant de longues périodes, des inconvénients inhérents à l'entretien des infrastructures de transport modernes dont disposent les usagers. Et au Tessin même, nombreux sont ceux qui réalisent que l'avantage momentané risque fort de se transformer ensuite en une forte dégradation de la situation notamment en Levantine et dans le Mendrisiotto. Pour les Tessinois aussi, restreindre le trafic des poids lourds en transit sur leurs routes préservera leur qualité de vie.

Pour une sécurité équitable de l'ensemble du réseau routier suisse

La sécurité est mise en avant par les promoteurs du deuxième tube. La Suisse a en effet connu deux accidents de la circulation en milieu confiné, particulièrement traumatisants : le drame du Gothard en 2001 et celui de Sierre en 2012. Au Gothard un écart de trajectoire dans le trafic bidirectionnel a provoqué la collision et l'incendie de deux poids-lourds. Dix des 11 victimes ont été asphyxiées car elles n'ont pas su, pu ou voulu gagner la galerie de fuite pourtant existante depuis la mise en service du tunnel. A Sierre, le drame a également pour origine un écart de trajectoire. Il s'est produit dans un tunnel à deux tubes monodirectionnels et a provoqué la mort de 28 personnes. Après chacune de ces deux catastrophes, des mesures constructives pour renforcer la sécurité de l'ensemble du réseau routier suisse. Par exemple, tous les tunnels du réseau national sous les Rangiers ont été équipés d'une signalisation beaucoup plus visible et compréhensible des issues de secours et de dispositifs complémentaires d'éclairage.

L'OFROU tient à jour un inventaire des points noirs du réseau des routes nationales. Il en identifie 106 et seul sur le secteur du Gothard, la jonction de Göschenen y apparaît, au 33^{ème} rang. Le Bureau de la Protection

contre les accidents a publié en 2012 une prise de position sur le sujet de la sécurité du tunnel routier du Saint-Gothard. Il constate : « La question d'un tunnel bitube ne peut donc pas être élucidée à l'aide d'arguments relevant de la sécurité routière. D'autres aspects (politiques, socio-économiques etc.) sont décisifs ». Il apparaît donc que la sécurité ne justifie pas la construction d'un deuxième tube.

Ces éléments nous incitent à refuser un deuxième tube, une dépense inopportune et inutile.

W. d. hi —  J. Krichel
S. H. 
 
 
D. M. 
C. L. 
J. 
 
 