

## Communiqué de presse

Vote référendaire sur le projet de réfection du tunnel routier du St-Gothard

# Dire OUI à plus de sécurité et de fiabilité

**Berne, 13.01.15 – La loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine ouvre la voie à une réfection et un renouvellement complets du tunnel routier du St-Gothard. Grâce à la construction d'un tunnel de réfection, il sera possible d'éviter une fermeture excessivement longue du tunnel et un chargement disproportionné et onéreux du trafic motorisé sur le rail. A long terme, l'exploitation d'un tunnel comprenant deux tubes à trafic monodirectionnel constitue un véritable bond en termes de sécurité routière. Ce projet est donc utile à la population, aux arts et métiers et à l'économie en général.**

En règle générale, il n'est pas possible d'interrompre complètement le trafic lorsque des infrastructures de transport subissent des travaux d'entretien et de réfection: il faut mettre en place des déviations locales, déplacer des voies de circulation ou réaliser des routes de remplacement pour que le trafic puisse continuer de s'écouler si possible sans heurt pendant la durée des travaux. La réfection du tunnel routier du St-Gothard ne fait pas exception à ce propos.

Dans la perspective de la réfection complète du tunnel routier du St-Gothard, le Parlement a décidé de construire un deuxième tube qui, pendant la durée de l'assainissement du tunnel actuel âgé de plus de 30 ans, absorbera le trafic sur le tronçon Göschenen UR – Airolo TI de la route nationale A2. Ce procédé garantit que la liaison routière vers le canton du Tessin et le nord de l'Italie ne soit jamais interrompue.

Faute d'un tunnel de réfection, la principale liaison routière nord-sud devrait être fermée durant 900 à 1050 jours selon la variante choisie. L'accès au canton du Tessin en serait massivement restreint sans qu'il soit possible de mettre en place une alternative valable. La route nationale A13 avec son tunnel du San Bernardino ne peut en aucun cas assumer en plus le trafic du St-Gothard. Son tracé et son niveau d'aménagement ne le permettent pas. Solution prônée par les adversaires du tunnel de réfection, le chargement des véhicules routiers sur le rail au St-Gothard ("autoroute roulante") n'est qu'un bricolage onéreux, temporaire et risqué des points de vue technique et politique.

Une restriction des liaisons routières vers les régions au sud du St-Gothard durant trois ans toucherait en premier lieu l'économie, les arts et métiers et toute la population du canton du Tessin. Une fermeture du tunnel routier du St-Gothard serait de surcroît un coup dur porté aux industries du Plateau et du nord-ouest de la Suisse qui importent et exportent des marchandises. Il faut rappeler que l'Italie est le deuxième partenaire commercial de la Suisse. La seule région de Bâle, par exemple, importe et exporte chaque année des marchandises pour une valeur de quelque 6,5 milliards de francs en direction et en provenance de l'Italie via le tunnel routier du St-Gothard. Pour les cantons de Fribourg et de Berne, la valeur des échanges avec l'Italie par cette voie se monte à 2,5 milliards de francs, pour les cantons de Lucerne, Soleure et Argovie à 3,6 milliards de francs au total. C'est dire qu'une fermeture du tunnel routier du St-Gothard n'est pas sans conséquence pour les régions économiques de Berne, Bâle, Lucerne et Zurich.

Lorsque l'actuel tunnel routier sera assaini, deux tubes seront disponibles au St-Gothard qui permettront, dans des conditions de circulation normales, de séparer les courants de trafic. L'important risque de collisions frontales faisant fréquemment des morts dans les tunnels sera ainsi éliminé d'un seul coup. En cas d'incident, il sera toujours possible de laisser ouvert un des deux tubes pour garantir une liaison routière sûre (aussi en hiver) entre le nord et le sud.

Le projet de réfection totale du tunnel routier du St-Gothard répond entièrement aux besoins de la population, des arts et métiers et de l'économie en général. Il respecte les exigences de l'article sur la protection des Alpes (art. 84 cst.) et offre une solution financièrement et fonctionnellement raisonnable. routesuisse s'engagera pour que le peuple suisse accepte ce projet en votation.

**routesuisse** – Fédération routière suisse FRS est l'organisation faîtière de la branche automobile et du trafic routier suisses. **routesuisse** réunit 30 associations de la branche automobile et routière ainsi que de nombreuses organisations d'usagers de la route et de moniteurs de conduite. Ses principales organisations de soutien sont le TCS (Touring Club Suisse); auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles; l'UPSA, l'Union professionnelle suisse de l'automobile; ACS (Automobile Club de Suisse) et l'ASTAG (Association suisse des transports routiers).