

VOTATIONS FÉDÉRALES DU 28 FÉVRIER 2016

OUI au deuxième tube au St-Gothard

Afin d'effectuer les travaux de rénovation du tunnel du St-Gothard sans interruption de la principale liaison transalpine, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de percer un second tube. Celui-ci remplacera l'actuelle galerie bidirectionnelle pendant la durée des travaux, puis chaque tube accueillera une voie de circulation et une bande d'arrêt d'urgence une fois la réfection terminée. Il s'agit de la seule alternative permettant d'effectuer les travaux d'assainissement sans isoler le Tessin pendant une durée de presque trois ans, mais cet aménagement présente aussi l'avantage d'être plus économique dans une perspective à long terme. Le 2^{ème} tube représente un volume d'investissement d'environ 2 milliards de francs, un montant raisonnable en comparaison des quelques 20 milliards de francs dépensés pour percer les tunnels ferroviaires sur le même axe (NLFA).

Une fermeture prolongée de la liaison Nord-Sud causerait non-seulement un dommage au tissu économique de la région mais elle affecterait aussi le tourisme et les échanges commerciaux de manière plus générale : Deux tiers des véhicules traversant le Gothard relèvent du trafic interne ou du trafic international entre la Suisse et ses voisins européens. Le transit au sens strict représente quant à lui un tiers des quelques 34'000 véhicules empruntant le tunnel quotidiennement lors des périodes de fortes affluences. En cas de fermeture prolongée de la liaison, il faudrait alors s'attendre à un report de trafic sur certains axes routiers du plateau, pourtant déjà largement saturés.

Les référendaires prétendent que le 2^{ème} tube concurrencerait les projets autoroutiers prioritaires en Suisse romande. Cet argument n'est pas crédible, car les projets romands n'ont pas les mêmes horizons de réalisation et ne sont pas financés par les mêmes budgets : Le Gothard entrera dans le budget lié à l'entretien des routes nationales, alors que les aménagements autoroutiers romands seront couverts par un fonds d'investissement séparé. Or, les opposants au Gothard combattent justement les projets routiers vaudois qu'ils prétendent menacés. Pour faire valoir ses intérêts à Berne et obtenir la réalisation des projets prioritaires tels que les élargissements autoroutiers ou le contournement de Morges, la Suisse romande aura indéniablement besoin du soutien d'autres régions. Sachant que l'Assemblée fédérale définira la stratégie de développement du réseau des routes nationales 2020-2040 en 2016, un refus du Gothard pourrait avoir des conséquences directes sur le soutien des autres cantons en faveur de nos besoins prioritaires.

Le croisement de milliers de véhicules dans un espace confiné de 16,9 kilomètres de long, sans bande d'arrêt d'urgence ni glissière centrale, implique un risque permanent de voir une seconde d'inattention ou une légère panne dégénérer en un accident potentiellement catastrophique. Au cours de l'année 2013, le tunnel a dû être fermé 88 fois, soit une fois tous les 4 jours en moyenne, à cause d'accidents, d'incendies et de pannes de véhicules nécessitant une intervention des services d'urgence. La construction du 2^{ème} tube améliorera significativement la sécurité des usagers, en éliminant tout risque de collisions frontales et latérales, tout en facilitant l'intervention des services d'urgence en cas d'accident grâce à la création d'une bande d'arrêt d'urgence. Finalement, les standards actuels en matière de sécurité dans les tunnels imposeraient la réalisation de deux tubes pour un tunnel du gabarit du St-Gothard s'il était construit aujourd'hui.

Le 28 février 2016, il faudra faire le choix d'une politique responsable, rationnelle et cohérente en matière d'infrastructures de transport en votant OUI au deuxième tube au St-Gothard.