

## Non au gaspillage de 3 milliards



# NON à la construction d'un 2<sup>e</sup> tunnel routier au Gothard

Le tunnel routier doit être assaini. Pour cela, il existe deux variantes. La première prévoit le ferroutage des voitures et des camions pendant la rénovation du tunnel. La seconde comprend la construction d'un 2<sup>e</sup> tunnel avant la rénovation de l'actuel. Cette proposition, combattue par un référendum, coûte trois fois plus cher et dure 10 ans de plus que la première.

### Non au gaspillage de 3 milliards

#### Répondre aux attentes des automobilistes, c'est investir sur le plateau et dans les agglomérations

- > Les bouchons au Gothard ? Ils ne sont que saisonniers. Près de 90% des embouteillages se forment sur les autoroutes des régions urbaines.
- > Le trafic transalpin est infiniment moins important que le trafic urbain : 17'000 véhicules au Gothard, 106'000 à Crissier, 80'000 à Morges, 63'000 sur le pont du Mont-Blanc.
- > Les embouteillages ont augmenté de 138% sur le contournement de Genève entre 2010 et 2012. Au Gothard, ils ont diminué de 10%.

#### Les moyens financiers sont limités et disputés

- > « Les moyens qui seront affectés au Gothard feront défaut pour améliorer les autoroutes dans les pôles économiques de la Suisse » ont écrit les gouvernements cantonaux de NE, GE et VD en juin 2014.

- > Les ressources de la Confédération ne sont pas illimitées. L'argent gaspillé au Gothard manquera pour les projets des agglomérations.

#### Le tunnel routier actuel, inauguré en 1980, peut être assaini sans doubler l'infrastructure

- > Le volume de trafic au Gothard est stable depuis 15 ans. Il n'y a pas besoin de nouvelles capacités.
- > 17'000 véhicules empruntent quotidiennement le Gothard, soit l'équivalent de la route de Jussy en campagne genevoise.

### Non à l'asphyxie des Alpes et du Tessin

#### Le 2<sup>e</sup> tunnel est un cadeau empoisonné pour le Tessin

- > Si un 2<sup>e</sup> tunnel est construit, les 4 voies seront tôt ou tard utilisées. Cela entraînera une augmentation massive du nombre de camions et des nuisances.

- Les camions déferlent sur le Tessin sans y apporter de valeur ajoutée : 80% des marchandises qui franchissent le Gothard ne font que du transit.
- 70% des camions traversant les Alpes sont immatriculés à l'étranger.

### Le Tessin est la région la plus polluée de Suisse

- En Suisse, la pollution de l'air tue 10 fois plus que les accidents.
- Le niveau de pollution de l'air est déjà aujourd'hui très préoccupant au sud du canton. 32 médecins tessinois ont lancé en juin 2014 un appel contre le 2<sup>e</sup> tunnel.
- La population tessinoise ne veut pas de ce 2<sup>e</sup> tunnel. Elle a déjà dit deux fois non à l'augmentation du trafic alpin et a massivement signé le référendum.

### Le Tessin ne sera pas isolé pendant les travaux

- Le Tessin sera mieux relié que jamais avec l'inauguration du tunnel de base du Gothard, en juin 2016. Il faudra à terme une heure de moins pour aller de Lugano à Zurich.
- Pendant les travaux, le sud des Alpes restera accessible en tout temps, les capacités sont suffisantes pour assurer le ferroutage des voitures et des marchandises.
- Pour mieux soutenir le Tessin, faut-il une vraie reconnaissance de l'italien, une présence au Conseil fédéral, des investissements productifs ou un trou supplémentaire dans les Alpes ?

## Non au sabotage du ferroutage

La Suisse a investi 24 milliards dans les nouvelles transversales alpines (NLFA). Pour la sécurité et l'environnement, la seule solution, c'est le transfert sur le rail.

**On ne construit pas un nouveau tunnel uniquement pour rénover l'existant et compenser des inconvénients provisoires. C'est une stratégie stupide ! Un investissement de cette ampleur doit répondre à une nécessité, produire une valeur ajoutée et se justifier sur le long terme.**

### Protection des Alpes

- Aujourd'hui, 66% des marchandises traversent les Alpes par le rail en Suisse, contre 15% seulement en France. C'est un succès considérable, il ne faut pas torpiller nos investissements et revenir au « tout à la route ».
- Doubler les voies provoquera un doublement du nombre de camion. Près de 2 millions de camions passent par le tunnel du Brenner (en Autriche 4 voies), contre 837'000 au Gothard.

### Sécurité : ouvrir grand les vannes aux camions augmenterait immanquablement les risques d'accidents

- Dans 80% des accidents mortels au Gothard, les camions sont impliqués (2001-2011). Augmenter la sécurité, c'est diminuer le nombre de camions. Et cette diminution est possible grâce au transfert des marchandises sur le rail.
- Les 2 tunnels ne seraient effectifs qu'en 2030. En revanche, une amélioration de la sécurité peut être obtenue beaucoup plus rapidement grâce au transfert du trafic lourd sur le rail.
- « Du point de vue de la sécurité routière, la coûteuse construction d'un 2<sup>e</sup> tunnel au Gothard peut être dommageable » a déclaré le bpa, bureau de prévention des accidents. Un 2<sup>e</sup> tunnel provoquerait un accroissement du trafic, augmentant ainsi le risque d'accident sur tout l'axe.

### Sécurité maintenant

- La sécurité du tunnel du Gothard est bonne. Mais des mesures telles que l'installation d'un portail thermique à l'entrée nord du tunnel pour détecter les véhicules en surchauffe, la pose d'une glissière centrale escamotable pour empêcher les collisions, la limite de la vitesse dans le tunnel peuvent rapidement être mises en place.
- Berne a répertorié 1091 points noirs sur le réseau routier : le Gothard n'y figure pas.



Association « Non au 2<sup>e</sup> tunnel au Gothard »  
[www.2tunnel-non.ch](http://www.2tunnel-non.ch) [info@2tunnel-non.ch](mailto:info@2tunnel-non.ch)