**Argumentaire pour lettres de lecteur : tunnel du Gothard OUI**

Le 28 février 2016, le peuple se prononcera sur la « loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (réfection du tunnel routier du Gothard) ». Il décidera si la réfection doit être faite moyennant la construction d'un deuxième tube. Après un examen minutieux des variantes possibles, le Conseil fédéral et le Parlement se sont décidés pour cette solution. Un référendum a été lancé contre ce projet.

Vous trouverez ci-après les principaux arguments en faveur de la réfection du tunnel du Gothard moyennant un deuxième tube, résumés en petits blocs de texte. Nous vous serions très reconnaissants de les reprendre dans des lettres de lecteur et de militer par ce moyen pour un OUI au tunnel de réfection du Gothard. Nous nous ferons un plaisir de rédiger des lettres de lecteur supplémentaires, personnalisées, à votre demande.

1. **Thème : OUI à une meilleure sécurité du trafic routier**

**C'est une question de sécurité**

Une réfection intelligente permettrait de transformer un tunnel dangereux avec circulation dans les deux sens et sans bandes d'arrêt d'urgence en un système de tunnel sûr et moderne. Aujourd'hui, camions et voitures se croisent dans un espace restreint sur environ 17 kilomètres. Le grave accident de 2001, qui fit 11 morts, en est une conséquence tragique. Ce n'est qu'une question de temps avant qu'un tel accident se reproduise. La construction d'un deuxième tube de réfection permettra, grâce à la séparation des sens de circulation et à une nouvelle bande d'arrêt d'urgence, d'améliorer fortement la sécurité. C'est pourquoi, le 28 février 2016, je dirai Oui à une meilleure sécurité au Gothard.

**Des vies humaines en jeu**

On ne joue pas avec des vies humaines. Il est établi que, dans un tunnel étroit à circulation bidirectionnelle et sans bandes d'arrêt d'urgence, le risque d'accident est très élevé. Le simple fait qu'une panne, même banale, se produise dans un tunnel complique fortement le dépannage et peut causer un grave accident, voire un incendie catastrophique. Un test international des tunnels publié par l'ADAC en 2015 vient de révéler que le Gothard figure parmi les tunnels les plus dangereux d'Europe. Il a été classé au dernier rang de tous les tunnels étudiés. Nous devons penser à la sécurité. Un deuxième tunnel permettrait de mettre fin au dangereux traffic bidirectionnel et d'exclure le risque de collisions frontales. Cela dépend de nous, et de notre vote le 28 février 2016. Ma décision est prise : Oui à la construction d'un tunnel de réfection au Gothard.

**36 morts par accident sont 36 victimes de trop**

Trente-six personnes ont perdu la vie dans le tunnel du Gothard depuis sa mise en service en 1980. Rien qu'entre 2001 et 2014, vingt-et-une personnes sont décédées dans le tunnel du Gothard. Cela correspond à près de deux décès par an sur cette période. Dix-huit personnes sont mortes à la suite d'accidents avec collision frontale, à cause de la circulation bidirectionnelle dans le tunnel du Gothard. Cinq cas impliquaient des poids lourds. Rien que lors de ces accidents, ce sont seize personnes qui ont perdu la vie. À ce jour, l'accident le plus grave qui se soit produit dans le tunnel du Gothard a fait onze morts en 2001, aussi à la suite d'une collision frontale. Un deuxième tube exclurait presque totalement cette cause d'accident. C'est pourquoi je dirai Oui, le 28 février 2015, à la réfection du tunnel du Gothard avec construction d'un deuxième tube.

**Les standards de sécurité s'appliquent aussi au Gothard**

Le tunnel du Gothard ne satisfait aucunement aux standards de sécurité en vigueur. S'il était construit aujourd'hui, les normes applicables exigeraient un tube par sens de circulation. La conformité aux normes de sécurité devrait aller de soi et ne saurait être exploitée à des fins politiciennes. Des segments routiers aussi dangereux doivent être rénovés, avant que survienne la prochaine catastrophe faisant de nombreux morts. C'est donc une évidence : le 28 février 2016, je voterai pour la sécurité. Je voterai Oui au deuxième tunnel au Gothard.

**Comme le Conseil fédéral et le Parlement – Oui à la sécurité dans le tunnel du Gothard**

Le Conseil fédéral et le Parlement accordent une grande importance à la sécurité du tunnel. C'est la raison pour laquelle ils sont favorables à la construction d'un tube de réfection, qui écarte le risque de collisions entre des véhicules circulant en sens opposés. Les bandes d'arrêt d'urgence qui seront aménagées faciliteront aussi les interventions des secouristes. La construction du tunnel de réfection permet d'améliorer considérablement la sécurité du tunnel du Gothard. Ne serait-ce que pour cela, je voterai Oui au deuxième tunnel du Gothard le 28 février 2016.

**Éviter des accidents, construire un deuxième tube**

En 2004, le Bureau pour la prévention des accidents (bpa) a publié une étude sur la sécurité du trafic dans les tunnels autoroutiers. Il en ressort que le risque d'accident dépend fortement, à côté de la longueur et de la largeur du tunnel, du volume du trafic et de la part de trafic lourd, du nombre de tubes. Si les sens de circulation étaient séparés, dans deux tunnels, le nombre de victimes pourrait être réduit de 53 %. Pour le Gothard, cela signifie la chose suivante : quatre à six victimes d'accident par an (dont quatre blessés légers et un blessé grave) ainsi qu'un mort en deux ans pourraient être évités. Pour moi, c'est clair : le 28 février 2016, je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Seul un deuxième tube garantit une meilleure sécurité**

On travaille depuis des années à l'amélioration de la sécurité de l'actuel tunnel routier du Gothard. Nous y accordons beaucoup d'importance. Cependant, malgré tout ce qui est entrepris, les progrès sont très modestes. Des mesures sensées telles que le système du compte-gouttes doivent subsister et assurer à l'avenir la sécurité dans deux tubes unidirectionnels. Sans l'étape décisive que constituerait le deuxième tube, le niveau de sécurité dans le long tunnel du Gothard resterait toutefois totalement insatisfaisant et menacerait des vies humaines. C'est pourquoi il faut dire Oui, le 28 février 2016, au deuxième tube au Gothard.

**D'autres pays se montrent plus stricts en matière de sécurité des tunnels routiers**

Le 28 février 2016, nous voterons sur la réfection du tunnel routier du Gothard avec construction d'un deuxième tube. Les opposants au tunnel tentent par tous les moyens de nous en empêcher. Nos voisins sont ici plus malins. Pour des raisons de sécurité, la France mise sur la construction d'un deuxième tube de réfection depuis 2007 déjà. Un deuxième tube sera construit pour la réfection du tunnel du Fréjus, long de 13 km. Après la fin des travaux, le tunnel sera exploité avec deux tubes à une seule voie, chacun équipé d'une bande d'arrêt d'urgence. Cela correspond exactement à la solution prévue pour le Gothard. Cette décision politique a été prise après l'accident dans le tunnel du Mont Blanc, où trente-neuf personnes ont perdu la vie dans un incendie en 1999. Nous aussi devons protéger les automobilistes. C'est pourquoi il faut dire résolument Oui, le 28 février 2016, au tunnel de réfection du Gothard.

1. **Thème : Oui à plus de sécurité sans trafic de contournement**

**Pas de poids lourds du Gothard sur nos routes cantonales**

En 2006, à la suite d'une chute de pierres près de Gurtnellen, le Gothard a dû être fermé durant un mois. Le trafic de poids lourds au Simplon a en conséquence augmenté de 135,9 %. Le trafic de contournement a aussi occasionné une augmentation du nombre des voitures de tourisme de plus de 39 %. En 2006, pendant la fermeture, le Grand-Saint-Bernard a vu sa fréquentation augmenter de 36,3 % pour les camions et de 54,1 % pour les voitures de tourisme. Si le tunnel du Gothard est rénové sans deuxième tube, on risque une fermeture non seulement durant des mois, mais durant des années. Les camions devraient traverser la montagne en toute sécurité, plutôt que de rendre nos routes cantonales et nos cols plus dangereux. C'est pourquoi je voterai Oui, le 28 février 2015, à la réfection du Gothard avec construction d'un deuxième tube.

**Un Oui au Gothard, c'est un Oui à plus de sécurité au San Bernardino**

En 2006, le Gothard a dû être fermé durant un mois en raison d'une chute de pierres. En conséquence, on a compté 285.5 % de poids lourds en plus au San Bernardino. Le trafic des véhicules de tourisme a lui aussi massivement augmenté, de 134.5 %. Si la réfection du Gothard est faite sans deuxième tube, il faudra le fermer durant plusieurs années. C'est une menace directe pour la sécurité du trafic sur l'A13 et par le San Bernardino. Le 28 février 2015, je voterai Oui au Gothard et donc Oui à la sécurité du trafic partout en Suisse.

**Un Oui au Gothard, c'est aussi un Oui à une meilleure sécurité en Suisse romande**

En 2006, le Gothard a dû être fermé durant un mois en raison d'une chute de pierres. En conséquence, on a compté un surplus de poids lourds allant jusqu'à 135 % au Simplon et au Grand-Saind-Bernard. Le trafic des véhicules de tourisme a lui aussi massivement augmenté. Si la réfection du Gothard est faite sans deuxième tube, il faudra le fermer durant plusieurs années. C'est une menace directe pour la sécurité du trafic sur les voies d'accès à ces cols. Nous avons déjà suffisamment d'embouteillages et de problèmes de circulation à Glion et au tunnel de Belmont. Le 28 février 2015, je voterai Oui au Gothard et donc Oui à la sécurité du trafic aussi chez nous.

**Par le tunnel plutôt que sur les routes cantonales**

Le Conseil fédéral et le Parlement veulent rénover le tunnel routier du Gothard en construisant un deuxième tube. Le trafic empruntera ce deuxième tube durant les travaux de réfection du premier. Après la réfection, il y aura une chaussée par sens de circulation, sans dangereuse circulation en sens inverse. Ce qui est déterminant à mes yeux est qu'avec cette solution, la relation avec le Tessin ne devra jamais être entièrement interrompue. On évite ainsi un dangereux trafic de contournement par les cols alpins du San Bernardino, du Simplon, du Gothard ou du Grand-Saint-Bernard. Le trafic pourra passer par le tunnel de réfection, sans charger ces cols alpins ni les routes cantonales environnantes. Lors des dernières longues fermetures du tunnel routier du Gothard suite à des accidents ou des chutes de pierres, le trafic sur ces axes a en partie massivement augmenté. C'est ce que je veux éviter. C'est pourquoi, le 28 février 2016, je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Nous n'avons pas besoin d'encore plus de trafic de contournement.**

Des embouteillages se forment régulièrement au tunnel de Glion et au tunnel de Belmont. Autour de Lausanne, nous subissons une surcharge chronique de trafic. Nous devons maîtriser ces problèmes. Une circulation accrue de poids lourds en raison d'une fermeture du tunnel du Gothard ne ferait qu'empirer la situation. Cela s'est déjà produit en 2006, lorsque le Gothard a dû être fermé après une chute de pierres. Le nombre de véhicules passant par le Grand-Saint-Bernard et le Simplon a, à certaines périodes, augmenté de plus de 100 % (plus 135 % de poids lourds au Simplon). Ces véhicules encombrent nos routes sur les voies d'accès à ces cols. On ne saurait accepter de restreindre davantage encore la mobilité dans notre région. Je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Prendre ses responsabilités : Oui au tunnel de réfection au Gothard**

Comme l'ont montré les événements de l'été 2015 (chutes de pierres et collision ferroviaire à Erstfeld), des dérangements occasionnent déjà des embouteillages au Gothard. Avec les stations de transbordement, le chaos est programmé. Les camions et voitures chercheront des routes de contournement et causeront une surcharge de trafic sur le Plateau et aux passages alpins en Suisse romande et dans les Grisons. Pour moi, c'est clair : une réfection bien pensée du Gothard implique nécessairement un deuxième tube. Toute autre solution serait pure négligence. Le 28 février 2016, je voterai Oui.

**Oui au Gothard : le trafic de contournement pose des problèmes de sécurité**

D'onéreuses installations de transbordement ne sont pas une solution durable et ne pourront absorber le trafic attendu. Les bouchons sont programmés. Les rampes d'accès à forte déclivité de la route du San Bernardino, ainsi que les virages serrés représentent un problème de sécurité pour les poids lourds. De plus, au Simplon et au Grand-Saint-Bernard, le trafic de contournement entraînerait une forte surcharge de trafic et nuirait à la sécurité. Dans l'intérêt de la sécurité du trafic, le concept du Conseil fédéral prévoyant la construction d'un tube de réfection est l'idéal. Tout le reste n'est que poudre aux yeux !

1. **Thème : Oui à des investissements sûrs au lieu de bricolages lacunaires**

**Le deuxième tube est la meilleure solution.**

Dans le tunnel de Belchen (A2), c'est un troisième tube qui est actuellement en construction, afin de rénover le tunnel sans le fermer. Le troisième tube n'a donné lieu à aucune protestation. C'est une bonne solution, bien pensée. Il faut procéder exactement de la même façon au Gothard. Là aussi, on a besoin d'un deuxième tube, pour pouvoir rénover le tunnel sans fermeture totale durant des années. Pourtant, les opposants au tunnel ont fait au Gothard tout un cinéma à motivations idéologiques et menacent par là même d'empêcher une réfection dans de bonnes conditions. Le tunnel routier du Gothard doit être rénové. La meilleure solution, et de loin, est la construction d'un tunnel de réfection. C'est cette solution que nous devons choisir. C'est pourquoi je dirai Oui le 28 février 2016.

**La réfection avec construction d'un deuxième tube est de loin la meilleure solution**

Le tunnel routier du Gothard doit être rénové. Cette réfection est indispensable. Personne ne le conteste. Pendant plus de six ans, le Conseil fédéral et le Parlement ont étudié sérieusement et en détail différentes possibilités quant à la meilleure manière de rénover le tunnel routier du Gothard. Les différentes variantes ont été testées sous toutes les coutures. Notamment, la mise en service d'une chaussée roulante servant au transbordement provisoire route-rail des voitures de tourisme et des camions pendant la réfection du tunnel routier. Le résultat de ce minutieux examen est sans appel : la construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution. Les installations de transbordement n'auront pas la capacité requise. Sans deuxième tube, le Tessin sera isolé durant des années. Le 28 février 2016, je voterai Oui.

**Un deuxième tube est meilleur marché qu'un transbordement bricolé**

Entreprendre les travaux de réfection du tunnel du Gothard sans deuxième tube nécessiterait la construction de quatre, voire six stations de chargement pour le transport ferroviaire des camions et voitures de tourisme. Les véhicules devraient être chargés sur le rail dans d'onéreux terminaux provisoires installés dans les vallées alpines près de Biasca/Airolo et d'Erstfeld/Göschenen. Selon les variantes, deux terminaux surdimensionnés viendraient s'y ajouter près de Chiasso et de Bâle. La construction, l'exploitation et la démolition de quatre installations de chargement peut coûter plus de 2 milliards de francs sans apporter de valeur ajoutée durable. Avec six installations de chargement, le transbordement provisoire coûterait bien plus de trois milliards de francs, et donc plus cher que la construction d'un deuxième tube. Nous devons utiliser les fonds destinés à l'infrastructure routière de manière durable et raisonnée. C'est pourquoi je glisserai dans l'urne un OUI décidé au tunnel de réfection du Gothard le 28 février 2016.

**Investir durablement les moyens financiers – Oui au tunnel du Gothard**

Il faut tout faire pour que, pendant la réfection du tunnel du Gothard, le Tessin ne soit pas isolé du reste de la Suisse. Cet objectif ne peut être réalisé que par la construction d'un tunnel de réfection. Renoncer à la construction d'un deuxième tube impliquerait de devoir construire des installations de transbordement très onéreuses en plus d'être inefficaces, pour le transport ferroviaire des camions et des véhicules privés. Des centaines de millions de francs partiraient en fumée, puisque ces installations devraient être démontées à la fin de la réfection. Par-dessus le marché, elles ne seraient pas en mesure d'absorber le trafic attendu. Il régnerait alors un chaos absolu sur nos routes. C'est pourquoi je dirai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Un deuxième tube au Gothard préserve le paysage**

Personne au Tessin ni dans le canton d'Uri n'est prêt à mettre du terrain à disposition pour la construction de gigantesques installations de transbordement. C'est compréhensible, car il n'est guère facile de trouver une surface équivalant à 22 terrains de football dans les étroites vallées alpines. Les installations de transbordement pour camions prévues à Erstfeld et Biasca, ainsi que les installations de transbordement pour voitures à Airolo et Göschenen devraient être démolies après la réfection. Je m'engage en faveur de la protection de nos vallées alpines et d'investissements judicieux, au lieu d'onéreux bricolages. C'est pourquoi je voterai Oui au deuxième tunnel du Gothard le 28 février 2016.

**Meilleure protection des Alpes, sans surplus de trafic**

Après la construction du tunnel de réfection, l'ancien tunnel sera rénové. À la fin des travaux d'assainissement, deux tubes à une chaussée chacun seront disponibles sur cette importante liaison nord-sud. La Constitution et la loi sur laquelle nous allons voter le garantissent. Il s'agit des plus hautes garanties possibles dans l'ordre juridique suisse. Il n'y aura pas de surplus de trafic. La protection des Alpes sera mieux garantie avec un deuxième tunnel que si les camions doivent zigzaguer dans les Alpes le long des raides routes de cols, comme ce serait le cas en cas de fermeture du tunnel. Le 28 février 2016, je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Quel rapport avec la protection des Alpes ?**

Les opposants à la réfection du tunnel routier du Gothard moyennant un deuxième tube exigent comme alternative la construction de six grandes installations de transbordement onéreuses. Sur ces six installations, quatre seraient construites dans les étroites vallées alpines tessinoises et uranaises. De précieuses terres agricoles situées dans les étroites vallées seraient défigurées et bloquées pour plusieurs années. Au total, il faudrait des installations de chargement de la taille de 22 terrains de foot, soit les plus grandes d'Europe – plus grandes que les installations devant l'Eurotunnel. Des revendications aussi insensées que celles que les opposants cherchent à imposer n'ont pas grand chose à voir avec la protection des Alpes. Ceux qui veulent préserver le paysage doivent dire Oui au Gothard le 28 février 2016. C'est ce que je ferai.

**Construire sans encombrer : Oui au tunnel de réfection au Gothard**

Même dans le meilleur des cas et sans la moindre panne ni aucun retard lors du chargement, les capacités des installations de transbordement prévues au Gothard seront insuffisantes. En supposant que le volume du trafic soit le même qu'aujourd'hui, on prévoit, par direction et par an, plus de 1000 heures d'attente pour les voitures de tourisme devant les installations de transbordement systématiquement surchargées. En pratique, cela entraînera nécessairement des retards supplémentaires, parce qu'une installation de transbordement aussi surchargée présente davantage de risques de pannes. De tels bricolages ne sont pas une option. Une réfection bien faite et intelligente du tunnel du Gothard implique nécessairement un deuxième tube. Le 28 février 2016, je voterai Oui.

**Les opposants au tunnel n'ont pas d'alternative qui fonctionne**

Les opposants au second tube ne proposent aucune alternative qui fonctionne en ce qui concerne la façon de rénover efficacement le tunnel routier du Gothard. Ils n'ont par exemple aucune solution à présenter pour le transport des cars et des bus de tourisme. Jusqu'à 100 cars empruntent quotidiennement le tunnel du Gothard chaque été. Or, ceux-ci n'ont pas de place sur les installations de transbordement provisoires durant la semaine. Celles-ci sont alors réservées aux poids lourds. Ce n'est que le week-end qu'il y aurait des places libres pour les cars et les bus. Le problème est qu'il ne vaut pas la peine d'exploiter une chaussée roulante le week-end spécialement pour eux. Il faudrait soit faire attendre les bus durant des heures, jusqu'à ce qu'un nombre adéquat de véhicules aient pris place sur un train de transbordement. Ou alors, les trains devraient traverser le tunnel de base NLFA pratiquement à vide, et s'y trouveraient en concurrence avec le transport transnational de marchandises, celui-là même qu'on aimerait voir passer au rail. En effet, les capacités de la NLFA ne suffiront pas pour absorber entièrement les trains de marchandise et les chaussées roulantes. C'est pourquoi il ne fait pour moi aucun doute : le 28 février 2016, je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Rénover intelligemment plutôt que d'accabler les générations futures**

La construction d'un deuxième tube constitue une solution durable et sûre. Pendant la réfection de l'ancien tube, le trafic sera redirigé dans le nouveau tunnel. Une fois la réfection terminée, le trafic s'écoulera sur une voie par tube, avec des bandes d'arrêt d'urgence. La Constitution et la loi garantissent que les capacités ne seront pas augmentées. Le tunnel routier devra toujours être rénové tous les quarante ans. Chaque génération devra dès lors faire face au moins une fois à cette exigence. Rien qu'en perspective de ces réfections futures, la construction d'un deuxième tube est une solution intelligente. Si l'on recourt aujourd'hui à un coûteux transbordement provisoire, les générations futures devront encore et encore supporter des dépenses inutiles pour des installations provisoires. le 28 février 2016, je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Les opposants au tunnel torpillent la NLFA**

Le tunnel de base NLFA au Gothard sera mis en service en 2016. Dès lors, les trains de personnes et de marchandises emprunteront le nouveau tunnel. On espère à juste titre, particulièrement dans le transport international de marchandises, que la nouvelle liaison améliorera la compétitivité. Celle-ci est importante pour atteindre les objectifs de transbordement de marchandises transfrontalières de la route au rail. La revendication des opposants au tunnel, qui demandent le transbordement de tous les poids lourds sur une chaussée roulante durant les 3 à 7 ans que dureront les travaux d'assainissement, est d'autant plus absurde. En effet, il n'y a pas assez de place dans le nouveau tunnel pour les trains de marchandises internationaux et la chaussée roulante. La chaussée roulante mine les capacités du nouvel ouvrage NLFA et a un impact négatif sur les objectifs de transfert du transport transnational de marchandises vers le rail. C'est pourquoi je dirai OUI au tunnel de réfection du Gothard le 28 février 2016.

**Qui veut le transfert de la route au rail dit Oui au deuxième tube au Gothard**

Faire passer entre Erstfeld et Biasca des trains chargés de camions par le nouveau tunnel de base NLFA transformera la ligne rapide à plat du tunnel de base en une ligne à basse vitesse pour pendulaires. Au lieu des 200 km/h prévus, les trains ne pourront circuler qu'à une vitesse maximale de 160 km/h. Les conducteurs de locomotive expérimentés en matière de transbordement jugent que même ces vitesses réduites sont trop optimistes. Les capacités de la NLFA ne suffiront pas à absorber tous les transports transnationaux de marchandises et, en plus, les transbordements provisoires requis pour la réfection du Gothard. Plutôt que d'emprunter le tunnel NLFA, les trains de marchandises transnationaux devront être aiguillés sur la ligne de montagne et le tunnel sommital. Les exigences des opposants aux tunnels torpillent la NLFA, qui a coûté des milliards et ne pourra pas produire les effets souhaités. L'exigence d'un transbordement des camions dans le tunnel NLFA nuit ainsi à la réalisation des objectifs de transbordement pour le transport transnational de marchandises. Ceux qui veulent le transfert du transport de marchandises de la route au rail disent Oui, comme moi, au deuxième tube au Gothard.

1. **Thème : Oui à la sécurité pour l'économie suisse**

**Assurer la liaison avec nos principaux partenaires économiques**

L'Italie du Nord est l'un des principaux partenaires économiques de la Suisse. Des entreprises de tous les cantons exportent et importent des marchandises à travers le Gothard et les frontières extérieures du Tessin vers l'Italie et ont impérativement besoin d'une connexion routière fonctionnelle. Nos entreprises luttent contre les effets du franc fort. Les entreprises exportatrices voient déjà leurs places de travail menacées. Nous ne pouvons pas nous permettre en plus de couper volontairement la liaison vers nos débouchés. C'est pourquoi je dirai OUI au tunnel de réfection du Gothard le 28 février 2016.

**Oui au Gothard : préserver l'emploi dans les régions périphériques**

Une longue fermeture du tunnel de base du Gothard nuirait particulièrement à l'économie locale des cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons. L'impact économique d'une réfection sans construction d'un deuxième tube entraînant la fermeture du tunnel pour une longue durée se traduirait par des pertes de 100 à 300 millions de francs pour ces régions. Tels sont les montants des pertes qu'elles subiraient en termes de création de valeur brute. D'après une étude menée par la Confédération, plus de 800 emplois sont menacés dans le seul canton du Tessin. Dans les régions périphériques telles que la Leventina ou l'Oberland uranais, les places de travail disparues ne pourront vraisemblablement pas être compensées. Cela accélérerait encore l'exode rural. Par solidarité pour les régions concernées, je voterai Oui au tunnel de réfection du Gothard le 28 février 2016.

**Le tunnel routier vers le Tessin doit rester ouvert**

En 2014, le volume total du commerce suisse passant par Sopra Ceneri et Sotto Ceneri dépassait les 9 milliards de francs. Ces marchandises passent en grande partie par le tunnel routier du Gothard. Ce chiffre démontre clairement à quel point la Suisse dépend économiquement de cette importante liaison routière. Mettre en œuvre, pendant la réfection, une solution efficace et conforme aux besoins en matière de capacité au moyen d'un tunnel de réfection est dans l'intérêt direct de tous les cantons suisses. Ces entreprises ont besoin d'un Oui au tunnel de réfection au Gothard le 28 février 2016.

**L'importance du tunnel routier du Gothard est sous-estimée**

L'importance du tunnel routier du Gothard pour l'économie est souvent sous-estimée. Son rôle est aussi capital pour l'import-export. Le transport de marchandises via le Gothard approvisionne la Suisse entière. Quelque 60 % du trafic commercial à la frontière tessinoise sont le fait de la région de Zurich, du Mittelland et de la Suisse du Nord-Ouest. Environ 30 % des importations et des exportations concernent la Suisse orientale et centrale. La région lémanique compte pour 10 %. La rénovation efficace et durable du tunnel routier du Gothard moyennant un deuxième tube dépasse le simple enjeu régional ou même local. Elle revêt une grande importance pour l'ensemble de l'économie suisse et donc pour toutes les régions du pays. C'est pourquoi je voterai Oui le 28 février 2016.

**Une réfection intelligente plutôt que la création d'obstacles au trafic**

L'économie suisse lutte actuellement contre les effets du franc fort. Si l'on mise sur un transbordement provisoire inefficace au lieu d'un tube de réfection durable, les entreprises artisanales et les PME suisses se retrouveront face à un obstacle routier dont nous serions nous-mêmes responsables. Nous ne pouvons pas nous le permettre. Je dirai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

**Une réfection bien faite pour nos entreprises suisses**

Ce sont nos entrepreneurs suisses, l'économie nationale, qui ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard. Le trafic intérieur représente près de 75 % de l'ensemble du trafic au Gothard. Le trafic de transit de la zone UE ne forme qu'une part d'environ 25 %. Ce n'est que pendant les périodes de vacances ainsi qu'à Pâques et à la Pentecôte que le trafic étranger est plus important. C'est pour nos propres concitoyens et entreprises que nous avons besoin d'une solution fonctionnelle pour la réfection du tunnel routier du Gothard - et non pour le trafic étranger. C'est pourquoi je dirai Oui au tunnel de réfection du Gothard.

1. **Thème : Cohésion nationale**

**Oui au tunnel de réfection – Oui à la cohésion nationale**

La construction d'un tunnel de réfection au Gothard permettra de rénover l'ancien tube sans interrompre la liaison routière entre le Tessin et le reste de la Suisse. Une solution provisoire de transbordement telle que celle demandée par le comité référendaire isolerait le Tessin du reste de la Suisse pour plusieurs années. Nous ne pouvons le tolérer. La Suisse ne doit pas abandonner des régions entières à leur sort. Ne serait-ce que par respect vis-à-vis de ces cantons et pour la cohésion nationale, il faut dire Oui au tunnel de réfection du Gothard le 28 février 2016.

**Ne pas isoler le Tessin – Oui au deuxième tube**

C'est dans les années 1970 que les dernières communes de Suisse ont été intégrées au réseau routier national. La mobilité et le désenclavement de la Suisse revêtent une importance capitale pour notre pays. La libre circulation des marchandises et des personnes est un trait d'union important pour notre pays. Le 28 février 2016, lorsque nous voterons au sujet de la réfection du tunnel du Gothard, il s'agira de décider si nous voulons couper non pas quelques communes, mais tout un canton, toute une région linguistique, du reste de la Suisse. Nous ne pouvons le tolérer. La Suisse ne doit pas isoler le Tessin et abandonner des régions entières à leur sort. C'est pourquoi je voterai Oui au deuxième tube au Gothard.

**Un Oui au Gothard est une question de respect à l'égard du Tessin**

La construction d'un tunnel de réfection constitue une solution adéquate, rationnelle et fonctionnelle pour rénover le tunnel routier du Gothard. Ceci, sans que les cantons du Tessin et d'Uri doivent s'attendre à d'importants préjudices. Ne serait-ce que par respect vis-à-vis de ces cantons et pour la cohésion nationale, il faut dire Oui au tunnel de réfection du Gothard le 28 février 2016.