



Argumentaire

Réfection du tunnel routier du Gothard : le point de vue du Conseil fédéral

Le tunnel routier du Gothard, ouvert en 1980, doit faire l'objet d'une réfection complète et devra être fermé au trafic pendant la durée des travaux. Afin que cette importante liaison nord-sud soit maintenue durant les travaux, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de construire un second tube puis d'assainir le tunnel existant, sans augmenter la capacité. Une réfection sans second tube comporterait de nombreux inconvénients. Il faudrait notamment procéder au chargement sur le rail des voitures de tourisme et des poids lourds durant la fermeture du tunnel. Les sites entrant en ligne de compte pour accueillir ces installations de chargement sont toutefois controversés. Les installations devront par ailleurs être démantelées après la réfection. Les investissements seraient par conséquent perdus.

En revanche, la solution préconisée par le Conseil fédéral et le Parlement présente un avantage à long terme : la liaison routière du Gothard peut être maintenue et la sécurité est renforcée. Grâce au second tube, il sera en outre possible de mieux gérer les futurs travaux de réfection du Gothard. La votation populaire sur le projet aura lieu le 28 février 2016.

Teneur de l'argumentaire

Contexte	page 2
L'objet de la votation en détail	page 2
Pourquoi le Conseil fédéral recommande un OUI à la réfection assortie de la construction d'un second tube	page 6



Communiqué de presse

Contexte

La réfection du tunnel routier du Gothard est requise par son ancienneté et implique sa fermeture complète. Pour garantir le maintien d'une liaison routière à travers le Gothard, importante pour la population et l'économie, le Conseil fédéral et le Parlement ont opté pour la construction d'un second tube suivie d'une réfection du tunnel existant. En outre, le principe en vertu duquel seule une voie par sens de circulation est ouverte au trafic, a été inscrit dans la loi. Il n'y a par conséquent pas d'augmentation de la capacité, même lorsque les deux tubes sont en service : les deux sens de circulation seront séparés et dotés chacun d'une voie de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence. Le référendum a été lancé contre la modification correspondante de la loi. Le 28 février 2016, la population est amenée à se prononcer sur le projet.

La construction d'un second tube et la réfection du tunnel existant coûteront environ 2,8 milliards de francs. Ce montant comprend toutes les mesures nécessaires en vue de garantir une exploitation sûre du tunnel existant d'ici la réfection.

Certes une réfection du tunnel routier du Gothard sans construction d'un second tube serait réalisable, mais elle impliquerait le chargement sur le rail des voitures de tourisme et des poids lourds ainsi que l'aménagement d'aires d'attente sur les voies d'accès. Le chargement sur le rail imposerait la construction d'installations qui devraient à nouveau être démantelées après la réfection. Ces variantes coûteraient entre 1,2 et 2 milliards de francs. Malgré le chargement sur le rail, il ne serait pas possible d'absorber la totalité du trafic lourd. Une partie de ce trafic se reporterait sur d'autres passages.

Plutôt qu'une fermeture complète assortie d'un chargement sur le rail des voitures de tourisme et des poids lourds, le Conseil fédéral et le Parlement recommandent la construction d'un second tube. En outre, la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine a été modifiée. Une disponibilité permanente de l'axe routier à travers le Gothard est essentielle pour la population et l'économie.

L'objet de la votation en détail

Le tunnel routier du Gothard a été mis en service en 1980. Il relie Göschenen (UR) et Airolo (TI) et garantit ainsi durant toute l'année une bonne liaison routière à travers les Alpes. Du fait de son ancienneté, le tunnel doit faire l'objet d'une réfection complète. Celle-ci implique une fermeture au trafic pendant une durée prolongée. Mais comment gérer le trafic pendant la fermeture du tunnel ? Chaque année, 5 millions de voitures de tourisme et 900 000 poids lourds empruntent l'axe routier du Gothard. La route du col ne peut être empruntée que durant le semestre d'été.

Le Conseil fédéral et le Parlement ont examiné plusieurs variantes. Après évaluation des avantages et des inconvénients, ils ont décidé de construire d'abord un second tube puis d'assainir le tunnel existant. Dès lors, l'axe routier du Gothard pourra rester ouvert au trafic même durant les travaux de réfection.

Le coût de cette variante est estimé à environ 2,8 milliards de francs. Cette somme couvre les coûts de construction du deuxième tube et les coûts de réfection du tunnel existant ainsi que les coûts des mesures transitoires. Ces dernières sont nécessaires pour permettre une exploitation sûre du tunnel jusqu'à ce que le nouveau tube soit construit. Ces travaux seront effectués comme les travaux actuels

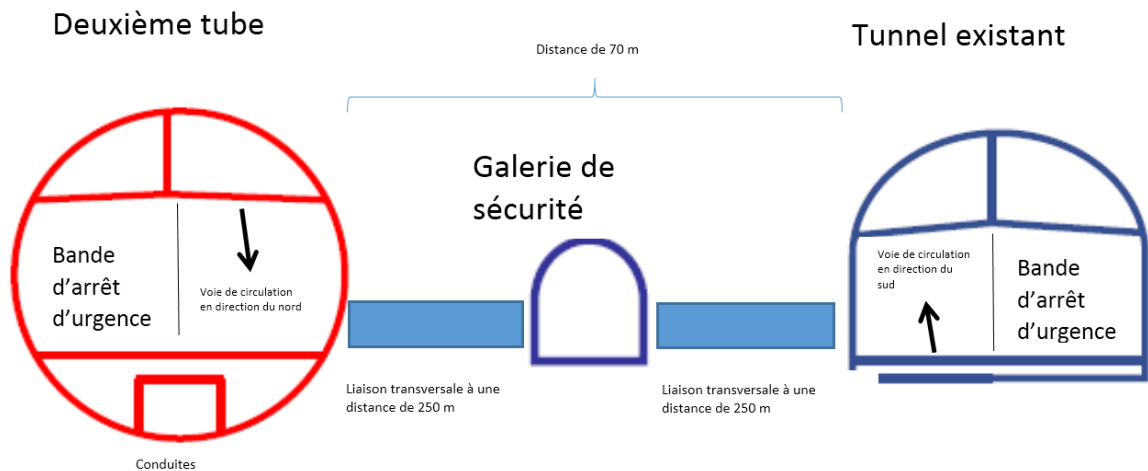


Communiqué de presse

d'entretien, pendant les fermetures nocturnes habituelles du tunnel entre le printemps et l'automne, lorsque le col est ouvert au trafic.

Avec la solution proposée par le Conseil fédéral et le Parlement, il n'y aura pas d'augmentation de la capacité. C'est également ce que garantissent l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et la nouvelle restriction inscrite dans la loi : après la réfection du tunnel du Gothard, seule une voie par sens de circulation sera ouverte au trafic. L'autre voie servira de bande d'arrêt d'urgence. En outre, le système de régulation du trafic lourd pratiqué depuis 2001 est ancré dans la loi. Ce système veille à limiter, pour des raisons de sécurité, le nombre de poids lourds se retrouvant en même temps dans le tunnel et à garantir le respect d'une distance minimale.

Au terme des travaux de réfection, la circulation s'effectuera à sens unique dans les deux tubes séparés. Le risque d'accident diminue : les collisions frontales et latérales sont largement évitées. Le système à deux tubes offre en cas d'incendie de plus grandes chances de sauvetage et de survie. Les pompiers et les secours peuvent se rendre plus rapidement sur les lieux de l'accident : l'accès pouvant se faire par la bande d'arrêt d'urgence ou par le tube évacué, le lieu de l'accident est accessible plus rapidement et dans de meilleures conditions de sécurité.



Coupe du tunnel routier du Gothard à deux tubes - vue en direction du sud

Que se passera-t-il en cas de NON ?

En cas de rejet de la solution du Conseil fédéral, la réfection du tunnel actuel devrait se faire sans le second tube. Cette solution serait particulièrement onéreuse et comporterait de nombreux inconvénients : le tunnel devant être fermé pour les travaux de réfection, un chargement sur le rail s'imposerait pour les voitures de tourisme et les poids lourds. Une telle réfection coûterait entre 1,2 et 2 milliards de francs. La variante la mieux classée lors des analyses effectuées par la Confédération coûterait entre 1,4 et 1,6 milliard de francs¹. Une bonne moitié de cette somme servirait à financer les

¹ Message du Conseil fédéral (FF 2013 6539), p 6544 : <https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2013/6539.pdf>



Communiqué de presse

installations de chargement qui devront être démantelées après la réfection du tunnel. Le tunnel devrait être fermé au trafic pendant toute la durée des travaux, soit 980 jours répartis sur trois ans et demi. Il resterait uniquement ouvert à la circulation en été pendant la période de pointe, pour une durée de huit semaines. Plus la durée temporaire d'ouverture du tunnel sera longue, plus les travaux de réfection seront coûteux.

Pour le chargement des **voitures de tourisme**, la liaison ferroviaire Göschenen-Airolo en service jusqu'en 1980 devrait être rétablie. En outre, des aires d'attente seraient nécessaires à proximité de Göschenen et d'Airolo. Pour les **camions**, il serait nécessaire de prévoir un chargement sur le rail à travers le tunnel de base du Gothard, qui sera mis en service en 2016. Contrairement au trafic international, pour lequel il existe déjà des stations de chargement, de telles installations font défaut pour le trafic à plus petite échelle.

Plusieurs variantes de chargement des poids lourds sur le rail ont fait l'objet de clarifications. La meilleure option consiste à mettre en place une autoroute ferroviaire courte (RoLa) entre Rynächt (UR) près d'Erstfeld et Biasca (TI) via le tunnel de base, avec trois trains par heure et par direction. D'après les prévisions, sur les quelque 900 000 poids lourds qui passent chaque année par le Gothard, environ 600 000 emprunteraient l'autoroute ferroviaire courte. Environ 60 000 choisiront d'autres offres ferroviaires au Gothard. Les quelque 240 000 poids lourds restants qui passeront par les axes voisins opteront pour moitié environ pour le rail (avant tout le Simplon) et pour moitié pour la route (notamment le Brenner, le Fréjus/Mont Cenis, le San Bernardino ainsi que le Simplon, le Grand-Saint-Bernard et le Mont Blanc).



Communiqué de presse

Pourquoi le Conseil fédéral recommande un Oui à la réfection assortie de la construction d'un second tube

Le tunnel routier du Gothard est très important pour la population et l'économie.

- Le tunnel routier du Gothard est l'élément clé de l'axe nord-sud à travers les Alpes. Il garantit à la population une liaison disponible tout au long de l'année. Notre pays se doit d'assurer une bonne desserte de toutes les régions. Pour l'économie également, le tunnel joue un rôle déterminant : l'Italie du Nord est un des partenaires économiques majeurs de la Suisse.

Un OUI contribue à renforcer la sécurité : de nombreux accidents peuvent ainsi être évités.

- Une fois le nouveau tunnel construit et l'ancien rénové, les deux sens de circulation seront séparés - une voie de circulation et une bande d'arrêt d'urgence dans chaque sens. Il sera possible d'éviter une grande partie des collisions frontales et latérales. Le nombre des victimes de la route baissera.
- Le système de régulation du trafic lourd est inscrit dans la loi. Il garantit le respect d'une distance de sécurité suffisante entre les poids lourds et réduit le risque d'incendie.

Un OUI s'impose : la réfection du tunnel assortie de la construction d'un second tube présente des avantages à long terme.

- La réfection avec la construction d'un second tube est certes dans un premier temps plus coûteuse qu'une réfection avec fermeture totale du tunnel et chargement sur le rail des voitures de tourisme et des camions. En revanche, l'argent est mieux investi et les avantages en matière de sécurité, de maintien de la liaison routière du Gothard et de fiabilité sont plus importants.
- Les ouvrages comme ceux du Gothard doivent être rénovés tous les 30 à 40 ans. Grâce à un second tube, les futurs travaux de réfection pourront être réalisés plus facilement : pendant la réfection d'un tube, le trafic passera par l'autre tube. Une fermeture de longue durée pourra ainsi être évitée et il ne sera pas nécessaire de construire des installations de chargement coûteuses pour les voitures de tourisme et les camions, lesquelles devront à nouveau être démantelées après la réfection. Dès lors, les générations futures profiteront également de ce projet de réfection assorti de la construction d'un second tube.
- La solution trouvée pour le Gothard n'est pas un cas isolé : pour le tunnel à deux tubes du Belchen, les travaux de réfection ont été réalisés selon le même principe. Afin d'éviter d'importantes restrictions, un troisième tube est construit afin que le trafic puisse transiter par deux tubes au moins pendant les futurs travaux de réfection.

Un OUI au second tube garantit le respect de l'article sur la protection des Alpes : le trafic est limité par la Constitution et par la loi.

- La protection des Alpes est entièrement garantie avec le second tube, en raison d'une part de la Constitution et d'autre part de la nouvelle restriction inscrite dans la loi : seule une voie de



Communiqué de presse

circulation peut être exploitée dans chaque sens de circulation. La protection des Alpes est par conséquent doublement garantie - par la Constitution et par la loi.

Un OUI représente une solution raisonnable qui permettrait d'éviter un bricolage aux nombreuses incertitudes.

- Sans second tube, il faudrait charger les voitures de tourisme et les poids lourds sur le rail. Les sites sont controversés en raison des importantes nuisances occasionnées. Il faut s'attendre à des oppositions de la part des communes et des propriétaires fonciers. Les installations de chargement devraient être démantelées une fois les travaux de réfection terminés et les investissements seraient perdus.
- Le chargement des camions via le nouveau tunnel de base de la NLFA ne constituerait pas une contribution à la politique de transfert du trafic - au contraire : le chargement du trafic lourd sur le rail entre Erstfeld (UR) et Biasca (IT) occuperait des capacités dans le tunnel ferroviaire qui sont indispensables pour le transfert des marchandises d'une frontière à l'autre.

Un OUI est compatible avec la politique suisse des transports : nous avons besoin de la route et du rail

- La politique suisse des transports vise à transférer le plus possible le trafic marchandises de la route au rail. Avec l'ouverture du nouveau tunnel de base au Gothard en 2016 et du tunnel de base au Ceneri en 2020, ce transfert sur le rail sera encore renforcé. Pour la desserte fine et le trafic intérieur à plus petite échelle, des routes de qualité restent nécessaires aussi bien dans les centres qu'au Gothard.
- La réfection du tunnel du Gothard et l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales vont de pair. Les projets en la matière relèvent du message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement et vraisemblablement à partir de 2018 du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Aucun des projets d'élimination des goulets d'étranglement prévus ne sera menacé par le tunnel routier du Gothard.
- La route et le rail sont complémentaires. La Confédération investit pour cette raison dans les deux moyens de communication. Ces investissements sont payants en cas de dangers naturels, preuve en est le Gothard : en 2012, la liaison ferroviaire a été longtemps interrompue suite à un éboulement à Gurnellen ; en 2015, la route en direction d'Andermatt a été fermée suite à un éboulement dans les gorges des Schöllenen.

OUI au projet de réfection du Conseil fédéral :

- parce que le Tessin fait également partie de la Suisse
- parce qu'avec un second tube, il sera possible de renforcer sensiblement la sécurité
- parce que nous avons besoin d'une solution durable et non pas d'un bricolage
- parce que c'est ainsi que l'argent est le mieux investi.