



# Tunnel routier du Gothard : questions et réponses

Date : 27.06.2012

Embargo : **jusqu'au début de la conférence de presse**

---

*Quels arguments ont été déterminants dans le choix de la construction d'un second tube suivie d'une réfection du tunnel existant ?*

Le Conseil fédéral a examiné attentivement les différentes options, en les comparant du point de vue de leurs aspects techniques, économiques et politiques ainsi que sous l'angle de la disponibilité et de la sécurité assurées. Chacune présente ses avantages et ses inconvénients. A l'issue de cette analyse complète, le Conseil fédéral est toutefois arrivé à la conclusion que la construction d'un second tube sans augmentation de la capacité était la solution la plus judicieuse.

L'axe du Gothard est la liaison routière à travers les Alpes la plus importante de Suisse. Grâce à l'option choisie, elle restera ouverte au trafic routier même pendant la réfection du tube existant. Voilà qui est essentiel pour la cohésion du pays. Pour le canton du Tessin, il est primordial d'être bien relié au nord du pays.

En outre, la solution retenue présente le meilleur rapport coûts-utilité. Certes, la construction d'un second tube suivie d'une réfection du tunnel existant est plus chère que les autres options, mais les avantages qu'elle apporte sont bien plus importants. Les autres options coûteront entre 570 millions et 1,05 milliard de francs en raison du guidage du trafic et de la gestion du trafic requis durant la fermeture totale du tunnel, notamment le chargement sur le rail des voitures de tourisme et des poids lourds à Rynächt (Uri) et Biasca (Tessin), mais ne généreront aucune plus-value à long terme. En effet, les installations nécessaires au chargement seront démontées après la réfection, puisque les cantons d'Uri et du Tessin excluent toute exploitation durable de celles-ci sur leur sol.

Au contraire, la construction d'un second tube garantira l'existence de deux possibilités à l'avenir. Par conséquent, les travaux d'entretien habituels pourront être réalisés sans interruption de la circulation durant la nuit, et la prochaine réfection du tunnel, dans environ quarante ans, ne nécessitera pas une gestion du trafic coûteuse ni la mise en place d'un nouveau dispositif de chargement sur le rail.



L'option choisie aura pour autre avantage d'accroître la sécurité : les collisions frontales et latérales diminueront, puisque le trafic bidirectionnel pourra être évité. Par ailleurs, les véhicules en panne pourront stationner sur la bande d'arrêt d'urgence. Ainsi, en cas d'accident, les policiers, les pompiers et les ambulanciers pourront rejoindre les lieux rapidement et librement.

*Selon le Conseil fédéral, la construction d'un second tube sans augmentation de la capacité est conforme aux dispositions juridiques en vigueur.*

- *Concrètement, sur quelles bases juridiques se fonde-t-il ?*

Le Conseil fédéral se fonde sur le droit en vigueur : la construction d'un second tube sans augmentation de la capacité est conforme à la Constitution. Ce qui importe, c'est qu'il n'y ait jamais plus de deux voies de circulation en service en même temps. Ainsi, même en présence d'un second tunnel routier au Gothard, seule une voie par sens de circulation pourra être ouverte. Afin d'insister sur ce principe, le Conseil fédéral propose de l'explicitier et de l'inscrire dans la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA).

Le Conseil fédéral respecte pleinement l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, qui exige que le trafic lourd à travers les Alpes soit transféré autant que possible de la route au rail et interdit toute augmentation de la capacité des routes de transit concernées. Sa décision ne remet pas en question ces exigences, puisqu'il n'envisage aucune augmentation de la capacité.

- *La construction d'un second tube n'entraîne-t-elle pas, dans les faits, une augmentation de capacité ?*

Non. Même avec deux tubes, seule une voie par sens de circulation sera disponible, comme jusqu'à présent. Ce principe doit être inscrit dans la loi. Il s'agit d'une condition sine qua non pour le Conseil fédéral. Le respect de l'article sur la protection des Alpes est donc garanti.

L'article sur la protection des Alpes est un élément central de la politique suisse de transfert modal. Il a permis des avancées considérables. La construction d'un second tube et la poursuite de l'objectif du transfert modal ne sont liés ni du point de vue juridique, ni du point de vue de l'ingénierie du trafic. Le second tube n'augmentera pas la capacité routière au Gothard. Afin de permettre le transfert du trafic de marchandises des routes au rail, le Conseil fédéral s'engage à maintenir les instruments en place et, comme annoncé dans le rapport sur le transfert du trafic, à prendre des mesures supplémentaires. Celles-ci comprennent la construction d'un corridor de quatre mètres sur l'axe du Gothard et l'accroissement des capacités des terminaux au sud des Alpes, qui visent à encourager le transport combiné à travers les Alpes.

- *La Confédération fermera-t-elle une voie par tunnel dès lors qu'il y aura deux tunnels ?*



Oui. Une fois que le second tube et le tube existant remis en état seront disponibles tous les deux, soit à partir de 2030 dans le meilleur des cas, seule une voie par sens de circulation sera ouverte. L'autre voie servira de bande d'arrêt d'urgence et pourra être empruntée par la police, les ambulanciers et les sapeurs-pompiers pour se rendre rapidement sur les lieux en cas d'accident. L'affectation des voies sera signalisée de façon claire et fera l'objet d'une surveillance à la centrale du tunnel, à Göschenen.

- *Comment l'utilisation d'une seule voie de circulation sera-t-elle garantie dans la pratique ?*

Le nombre de voies de circulation sera réduit à l'approche des portails du tunnel. La circulation sur la bande d'arrêt d'urgence sera interdite.

En règle générale, l'ouverture et la fermeture des voies d'un tunnel sont indiquées par des signaux lumineux placés sur la voûte de celui-ci. De plus, une ligne de sécurité est tracée sur la chaussée, entre la voie de circulation et la bande d'arrêt d'urgence. Cette méthode a fait ses preuves et sera reprise dans les deux tubes du Gothard. S'il s'avère nécessaire de fermer l'un d'eux, par exemple en raison d'un accident ou pour des travaux d'entretien, il sera possible d'instaurer un régime de circulation bidirectionnelle dans l'autre tunnel par une signalisation adéquate.

Il n'est par contre pas judicieux de fermer une voie de circulation au moyen d'éléments de construction, car ils peuvent perturber la circulation des véhicules de secours. Par ailleurs, séparer des voies de cette manière n'est pas nécessaire : les tronçons autoroutiers à ciel ouvert comportent aussi des bandes d'arrêt d'urgence, et les automobilistes savent que la circulation y est interdite. Ils s'en tiennent à cette règle.

- *Le dispositif du compte-gouttes sera-t-il allégé après la construction d'un second tube ?*

Non. Le Conseil fédéral désire le maintenir même en présence de deux tunnels, car le risque d'incendie grave ne disparaîtra pas pour autant. Le dispositif du compte-gouttes contribue à la sécurité : il garantit une distance minimale de 150 mètres entre les poids lourds, ce qui réduit le risque d'accident. Lorsque le trafic est bidirectionnel, il permet en outre de réguler le nombre de croisements entre poids lourds et, partant, de diminuer les probabilités de collisions frontales. Grâce à lui, le nombre d'accidents au Gothard a considérablement baissé ces dernières années.

En théorie, la capacité journalière totale du Gothard est aujourd'hui de 5100 poids lourds, ce qui signifie qu'environ 1,5 million de camions pourraient l'emprunter chaque année. La construction d'un second tube ne changera rien sur ce point. Dans la pratique, 2540 poids lourds en moyenne passent chaque jour dans le tunnel.

*Que se passera-t-il si le peuple refuse la construction d'un second tube lors d'un référendum ?*

Il faudra alors fermer totalement le tunnel pour procéder à sa réfection. Afin d'absorber le trafic durant cette période, la Confédération devrait ériger de vastes installations et des terminaux coûteux à Rynächt (Uri) et Biasca (Tessin) pour le chargement sur le rail des voitures de tourisme et des poids lourds. Le guidage du trafic et la gestion du trafic requis coûteraient



entre 570 millions et 1,05 milliard de francs. Une fois la réfection effectuée, il faudrait démonter les installations de chargement, aucune réutilisation de ces équipements n'étant prévue (les cantons d'Uri et du Tessin excluent toute exploitation à long terme de ceux-ci). Or, le problème de la réfection du tunnel se reposerait dans les mêmes termes après quarante ans. Par ailleurs, pour atteindre des capacités suffisantes lors du chargement des poids lourds, il serait nécessaire de les autoriser temporairement et localement à circuler la nuit, sans quoi ils ne parviendraient pas à temps aux installations de chargement. L'assouplissement de l'interdiction de circuler la nuit nécessite toutefois une modification de la loi.

*Dans le rapport de 2010, le Conseil fédéral estimait que la réfection pouvait être réalisée sans construire un second tube. Il désignait la fermeture totale du tunnel, avec ou sans ouverture en été, comme l'option optimale. Pourquoi évalue-t-il la situation différemment aujourd'hui ?*

Le rapport de base de 2010 est une analyse technique de la situation, qui confirme la faisabilité d'une réfection sans construction d'un second tube. Ce document comporte les réponses du Conseil fédéral aux questions posées par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, et non son évaluation des différentes options. Les observations faites dans ce cadre demeurent valables aujourd'hui.

En plus des aspects techniques, il faut examiner d'autres éléments avant de prendre une décision aussi importante que celle qui nous occupe. Le Conseil fédéral a mis à profit le temps écoulé depuis 2010 pour procéder aux investigations complémentaires souhaitées par le Parlement. Ainsi, les conséquences de la réfection du tunnel et de sa fermeture sur l'économie des cantons d'Uri, du Tessin, du Valais et des Grisons ont été analysées. Les possibilités de chargement des poids lourds et leurs coûts ont aussi été étudiés de manière approfondie. Deux éléments essentiels sont ressortis de ces recherches : l'option retenue par le Conseil fédéral permet de contenir au mieux les répercussions économiques négatives et présente même certains avantages en la matière ; une autoroute ferroviaire est certes faisable techniquement et efficace, mais elle est aussi très coûteuse.

Ces nouvelles connaissances et l'évaluation minutieuse de l'ensemble des aspects en jeu ont amené le Conseil fédéral à adopter la position qui est la sienne aujourd'hui. Sa décision permettra de garantir qu'à l'avenir, la plus importante liaison routière à travers les Alpes du pays sera disponible sans restriction lors de travaux d'entretien, de nettoyage ou de réfection.

*En choisissant la construction d'un second tube, le Conseil fédéral opte pour l'option la plus coûteuse.*

Il s'agit là d'une impression trompeuse. En effet, les coûts d'investissement de quelque 2,8 milliards de francs requis pour la construction d'un second tube et la réfection du tunnel existant présentent des avantages bien plus importants que ceux prévus par les autres options. Ces dernières prévoient d'allouer entre 570 millions et 1,05 milliard de francs aux seuls guidage et gestion du trafic durant la fermeture totale, sans qu'aucune plus-value ne soit générée pour la suite. Des coûts considérables devraient être supportés après la réfection, à savoir ceux occasionnés par la démolition des terminaux et des installations de chargement. Les cantons d'Uri et du Tessin ne veulent pas conserver ces équipements à long terme sur



leur territoire. Or, les terminaux devraient être reconstruits dans quarante ans en cas de nouvelle réfection du tunnel, ce qui sera bien sûr coûteux. La construction du second tube serait d'ici là presque amortie.

Ainsi, sur le long terme, c'est l'option de la construction du second tube qui est la plus convaincante financièrement : chaque franc investi pourra être exploité au mieux.

*La construction d'un second tube compromet-elle d'autres projets relatifs aux routes nationales ?*

Les ressources financières destinées à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement du réseau des routes nationales sont issues du financement spécial de la circulation routière (FSCR), alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, par les recettes de la surtaxe sur les carburants et par le produit net de la vignette autoroutière.

Les mesures concernant le tunnel routier du Gothard sont en principe en concurrence avec les autres projets pris en charge par le FSCR. En revanche, elles ne compromettent pas l'achèvement du réseau ni l'élimination des goulets d'étranglement, qui sont financés par le fonds d'infrastructure.

Il faut observer par ailleurs que les ressources annuelles du FSCR nécessaires seraient presque deux fois plus élevées dans le cadre des autres options, en raison de leur mise en œuvre sur une période plus courte.

*Pourquoi le Conseil fédéral est-il opposé à un partenariat public-privé (PPP) ?*

Parce que la Confédération perdrait son pouvoir discrétionnaire concernant l'une des liaisons routières les plus importantes à travers les Alpes, pendant des décennies. Si les investisseurs privés s'intéressent à la construction du tunnel et à son exploitation durant une certaine période, c'est en raison des rendements attendus. Toute modification du contrat conclu avec eux (par ex. suite à une évolution du trafic) entraînerait des coûts pour la Confédération. Par ailleurs, la Confédération garantit une construction plus économique : elle peut obtenir des ressources à des conditions plus avantageuses que les investisseurs privés et faire jouer la concurrence sur toute la durée du projet, étant tenue d'adjuger l'ensemble des travaux dans le cadre d'appels d'offres selon les procédures de l'OMC. Si la construction et l'exploitation du tunnel étaient confiées à un consortium privé, il n'y aurait concurrence qu'une seule fois, au début de la procédure.

**Renseignements :** Service de presse et d'information du DETEC, 031 322 55 11