

Un Gothard sûr pour toute la Suisse.

tunnel-du-gothard-oui.ch



Argumentaire pour un « Oui au tunnel de réfection au Gothard ».

De quoi s'agit-il ?

Le tunnel du Gothard est en service depuis 35 ans et devra être entièrement rénové dans une dizaine d'années. Le besoin de réfection n'est pas contesté. Le peuple se prononcera, le 28 février 2016, 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 en construisant 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.

La solution de réfection comprenant la construction d'un deuxième tube prévoit qu'une fois terminé, l'intégralité du trafic pourra être dirigé dans le nouveau tube de réfection. Pendant ce temps, l'ancien tube pourra être rénové. Après la fin des travaux de réfection, une voie de circulation sera ouverte dans chaque tube, sans circulation périlleuse en sens inverse. La sécurité pourra être fortement améliorée grâce à une nouvelle bande d'arrêt d'urgence. La constitution et la loi garantissent expressément qu'il n'y aura aucune augmentation de capacité et qu'il n'y aura pas davantage de véhicules empruntant le tunnel qu'aujourd'hui. Il s'agit de la plus haute garantie possible dans le système juridique suisse.

Cette solution de réfection est combattue par un comité référendaire. Ce dernier veut, à la place, transborder provisoirement le trafic sur le rail pendant la période de réfection. Ces propositions de réfection ont aussi été examinées en détail par le Conseil fédéral et le Parlement et clairement rejetées. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution de réfection de l'actuel tunnel routier du Gothard.

Le but du projet fédéral est de profiter de la réfection nécessaire pour amener le tunnel routier du Gothard aux normes de sécurité qui prévalent aujourd'hui. Avec la construction d'un tube de réfection, il s'agit en particulier d'améliorer à long terme la sécurité routière et de garantir durablement la disponibilité de l'important axe nord-sud. En bref : de rénover le tunnel sans couper le Tessin du reste de la Suisse pendant la phase de réfection.

Texte soumis au vote.

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine

La loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine est modifiée comme suit :

Remarque préliminaire

vu l'article 84 de la constitution fédérale,

Art. 1 Objet

La présente loi régit l'exécution de l'article 84 alinéa 3 de la constitution fédérale sur la capacité des routes de transit dans les régions alpines.

Art. 3a Tunnel routier du Gothard

1 La construction d'un second tube au tunnel routier du Gothard est autorisée.

2 La capacité du tunnel ne peut toutefois être augmentée. Il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube ; si un seul tube est ouvert au trafic, il est possible de mettre en service deux voies dans le tube concerné, soit une voie pour chaque sens de circulation.

3 Un système de régulation du trafic des poids lourds est mis en place au tunnel routier du Gothard. L'Office fédéral des routes définit une distance de sécurité minimale à l'intérieur du tunnel pour les véhicules motorisés lourds destinés au transport de marchandises.

Aperçu des arguments principaux

La réfection est indispensable et incontestée : le tunnel routier du Gothard doit être rénové. Cette réfection est indispensable. C'est incontesté. 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 à transborder provisoirement les voitures de tourisme et les camions pendant la réfection du tunnel routier. Le résultat de cet examen détaillé est clair. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution.

Oui à davantage de sécurité pour le trafic routier. Un tunnel dangereux avec circulation bidirectionnelle et sans bande d'arrêt d'urgence peut, au moyen d'une réfection intelligente, être transformé en système de tunnel sûr et moderne répondant aux normes actuelles de sécurité. Aujourd'hui, camions et voitures se croisent dans un espace restreint sur environ 17 kilomètres. Le grave accident de 2001, qui fit onze morts, en est une conséquence tragique. 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.

Le périlleux trafic de contournement par les cols alpins du San Bernardino, du Simplon, du Gothard ou du Grand-Saint-Bernard pourra être limité. Le trafic peut être redirigé dans le tunnel de réfection sans surcharger ces cols alpins et les routes cantonales adjacentes. Lors des dernières longues fermetures du tunnel routier du Gothard après des accidents ou des éboulements, le trafic sur ces axes a partiellement doublé, voire triplé.

Oui à des investissements sûrs au lieu de bricolages insuffisants. 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. Pour les motifs suivants, la construction d'un deuxième tube est la solution de réfection la plus intelligente.

- 1) Un deuxième tube permet une réfection intelligente sans devoir bloquer la liaison routière du Tessin pendant trois ans.
- 2) Entreprendre les travaux de réfection du tunnel du Gothard sans deuxième tube nécessiterait la construction de quatre ou même six stations de chargement pour le transport ferroviaire des camions et voitures de tourisme. L'ensemble des véhicules devraient être chargés sur les rails dans d'onéreux terminaux provisoires dans les vallées alpines vers Biasca/Airolo et Erstfeld/Göschenen. Selon les variantes, deux terminaux surdimensionnés s'y ajouteraient vers Chiasso et 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. Dans le cas de six installations de chargement, le transbordement provisoire reviendrait même plus cher que la construction d'un deuxième tube.
- 3) De précieuses terres agricoles des étroites vallées alpines et/ou près des frontières 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 à Folkestone en Angleterre.
- 4) Même dans le meilleur des cas et sans la moindre panne ou ralentissement lors du chargement, les capacités de la solution de transbordement ne suffiraient pas. Pour une circulation identique à l'actuelle, ce sont mille heures d'embouteillages prévues par direction et par an.
- 5) Comme l'ont montré les événements de l'été 2015 avec des chutes de pierres et une collision ferroviaire à Erstfeld, des dérangements occasionnent déjà des embouteillages au Gothard. Les stations de transbordement promettent le chaos au Gothard. Les camions et voitures chercheront des routes de contournement et surchargeront le trafic sur le Plateau et les passages alpins en Suisse romande et dans les Grisons.
- 6) 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.

Oui à la sécurité pour l'économie suisse. L'Italie du Nord est l'un des partenaires économiques les plus importants 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 (valeur des marchandises pour 2014 : plus de 9 milliards de francs) et dépendent impérativement d'une connexion routière fonctionnelle. Nos entreprises luttent contre les effets du franc fort. Les entreprises exportatrices voient déjà leurs emplois menacés. Nous ne pouvons pas nous permettre en plus de couper volontairement la liaison vers nos débouchés.

Une longue fermeture du tunnel nuirait aussi 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, impliquant une fermeture de longue durée du tunnel, se traduirait par des pertes de 100 à 300 millions de francs pour ces régions.

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 pas le tolérer. La Suisse ne doit pas abandonner des régions entières. Rien que par respect vis-à-vis de ces cantons et pour la cohésion nationale, il faut dire oui au tunnel de réfection au Gothard.

Les arguments pour un « Oui au tunnel de réfection au Gothard » en détail.

1) Le tunnel du Gothard doit être rénové – la construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution

Le tunnel routier du Gothard doit être rénové. Cette réfection est indispensable. C'est incontesté. 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.

Le processus de sélection fut également l'occasion d'examiner en détail, outre la construction d'un tunnel de réfection, la mise en service d'une chaussée roulante servant provisoirement à transborder les voitures de tourisme et les camions pendant la réfection du tunnel routier. Les voitures de tourisme seraient transportées par le rail à travers le tunnel ferroviaire sommital entre Göschenen et Airolo. Dans le cas d'une telle solution, les camions et les cars seraient transbordés par le rail à travers le nouveau tunnel de base des NLFA entre Rynächt et Biasca. Cette variante impliquerait d'interrompre la réfection du tunnel routier pendant l'été. Cela afin d'ouvrir le tunnel routier pendant les périodes d'affluence, entre juin et mi-septembre. Une troisième variante prévoit que la réfection soit même interrompue d'avril à fin octobre, ce qui doublerait la durée des travaux, la faisant passer de trois ans et demi à sept ans.

Les différentes variantes ont été testées sous toutes les coutures quant à leur faisabilité concrète, à leur rapport coûts-bénéfices, à la protection des Alpes, à leur constitutionnalité, à leur compatibilité environnementale, ... Le résultat de cet examen détaillé est clair. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard est de loin la meilleure solution¹.

¹ Source OFROU : <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=fr>

Réfection SANS deuxième tube			Réfection AVEC deuxième tube
Variante 1A: Fermeture sans ouverture estivale	Variante 1B: Fermeture avec brève ouverture estivale	Variante 1C: Fermeture avec longue ouverture estivale	Construction d'un deuxième tube, suivie de la réfection du tunnel actuel
Fermeture pour 900 jours consécutifs, deux ans et demi	Fermeture pour 980 jours en l'espace de trois ans et demi	Fermeture pour 1050 jours en l'espace de sept ans	Pas de fermeture
Période: 2020–2025	Période: 2019–2025	Période: 2018–2025	Planification et construction du deuxième tube: jusqu'en 2027 Réfection du tube existant: 2028–2030
Coûts de réfection: 650 millions de francs	Coûts de réfection: 752 millions de francs	Coûts de réfection: 890 millions de francs	Coûts de construction du 2e tube: 2023 millions de francs Réfection du tube existant: 515 millions de francs
Mesures avant le début des travaux: max. 250 millions de francs ²	Mesures avant le début des travaux: max. 250 millions de francs	Mesures avant le début des travaux: max. 250 millions de francs	Mesures transitoires: max. 250 millions de francs
Coûts du transbordement provisoire: 587–815 millions de francs Cela comprend Coûts de guidage du trafic/déviations: Transport de personnes: 162–174 millions de francs Feroutage court pour les marchandises: 409–625 millions de francs Investissement pour la route du col: 16 millions de francs	Coûts du transbordement provisoire: 687–906 millions de francs Cela comprend Coûts de guidage du trafic/déviations: Transport de personnes: 192–204 millions de francs Feroutage court pour les marchandises: 479–686 millions de francs Investissement pour la route du col: 16 millions de francs	Coûts du transbordement provisoire: 926–1'085 millions de francs Cela comprend Coûts de guidage du trafic/déviations: Transport de personnes: 270–282 millions de francs Feroutage court pour les marchandises: 619–766 millions de francs Investissement pour la route du col: 37 millions de francs	
Coûts totaux: 1'487–1'715 millions de francs	Coûts totaux: 1'689–1'908 millions de francs	Coûts totaux: 2'066–2'225 millions de francs	Coûts totaux: 2'788 millions de francs

La construction d'un deuxième tube est moins cher qu'une réfection avec installations de transbordement provisoires

Rénover le tunnel routier du Gothard et maintenir le trafic pendant la période de réfection coûte de l'argent – quelle que soit la variante de réfection choisie. La construction d'un tunnel de réfection en tant que deuxième tube permet d'investir cet argent de la manière la plus efficace et avec des retombées durables. **La construction d'un deuxième tube coûte moins cher que le transbordement tel que l'exige l'initiative des Alpes. La construction d'un tunnel de réfection présente de loin le meilleur rapport coûts-bénéfices.**

La construction d'un tunnel de réfection constitue un investissement. Elle augmente la sécurité et la disponibilité – également pour les réfections à venir. Elle augmente durablement la valeur de rendement. Au contraire, le transbordement provisoire dilapide de l'argent sans valeur ajoutée à long terme. Les coûts de construction et d'exploitation pour transborder les véhicules sur le rail et les investissements nécessaires dans la route du col atteindront selon la variante choisie, dont les coûts ont été calculés par la Confédération, 587 à 1085 millions de francs. Ce sont des dépenses de plusieurs millions pour des équipements qui devront être démontés après la réfection sans pouvoir

² Réponse du Conseil fédéral à la question du conseiller national Fabio Regazzi (15.5514)

servir à d'autres usages. Pendant les mois où les travaux de réfection seront interrompus et le tunnel ouvert, les coûteuses stations de transbordement seront inutiles.

L'investissement dans la construction d'un deuxième tunnel et dans la réfection du tunnel actuel se monte à 2,8 milliards de francs. L'alternative – y c. le ferroutage provisoire du trafic individuel et lourd – ne coûte pas beaucoup moins dans les variantes du Conseil fédéral. Si les travaux de réfection sont interrompus pour une plus longue durée, pour écarter au moins une partie des effets négatifs sur l'économie et le tourisme, les coûts de la solution provisoire de transbordement dépasseront les deux milliards de francs.

Investir dans des installations de transbordement provisoires paraît encore plus insensé lorsqu'on entend les exigences des opposants au deuxième tube gravitant autour de l'initiative des Alpes. En plus des quatre installations de chargement prévues jusqu'ici dans les vallées alpines uranaise et tessinoise, ils réclament la construction de grandes installations supplémentaires à Bâle et à Chiasso. Les installations provisoires de transbordement se mueraient en gouffre financier, qui engloutirait largement plus de 3 milliards de francs et coûterait dans tous les cas davantage qu'une réfection avec construction d'un deuxième tunnel. Outre les installations de chargement, d'énormes travaux devraient être effectués dans toute la Suisse ainsi que d'énormes investissements en matériel roulant. Des coûts dont ne tient absolument pas compte le concept des installations provisoires. Et là aussi, toutes les installations devraient être démantelées, sans qu'il n'en ressorte aucune plus-value, une fois le tunnel rénové et le matériel roulant devrait être amorti.

Oui à une solution de réfection qui fonctionne

La construction d'un deuxième tube permet de procéder sans problème à la réfection. Après la fin des travaux, le trafic s'écoulera de manière unidirectionnelle, une voie dans chaque tube, sans augmentation de la capacité. Au contraire, l'installation provisoire de transbordement est un bricolage dont les capacités seront insuffisantes même dans le cas idéal.

Aujourd'hui, la capacité du tunnel routier du Gothard est de 900 voitures de tourisme par heure et par direction. La solution du transbordement n'est pas conçue pour pouvoir absorber le trafic actuel. Preuve en est la planification du transbordement des voitures de tourisme. Le chargement des véhicules dans le but de contourner la réfection du tunnel routier du Gothard sans deuxième tube ne permettrait de transporter que 600 voitures de tourisme par heure dans chaque direction et serait ainsi désespérément surchargé. En direction du sud, ce serait le cas pendant 1086 heures sur 158 jours et, en direction du nord, pendant 1025 heures sur 149 jours. Il y aurait de plus des jours où cette capacité serait dépassée pendant vingt heures !

Les installations provisoires de transbordement devraient être exploitées de manière très intense. Une exploitation intensive augmente le risque de panne et de défaillances techniques. Il est évident que les installations provisoires de transbordement devront lutter contre des incidents imprévisibles. La solution provisoire du transbordement ne fonctionnera pas. L'important axe nord-sud (rail et route) serait paralysé lors chaque événement perturbateur.

		Situation actuelle (Capacité 900 véhicules / heure)	Situation avec trans- bordement provisoire (Capacité 600 véhicules / heure)	Modification
Vers le sud	Jours avec surcharge	57	158	+ 177 %
	Heures avec surcharge	140	1'086	+ 676 %
Vers le nord	Jours avec surcharge	52	149	+ 187 %
	Heures avec surcharge	208	1'025	+ 393 %

3

Il n'y a pas de solution fonctionnelle de transbordement pour les bus, caravanes et mobil-homes.

En été, jusqu'à cent cars empruntent chaque jour le tunnel routier du Gothard. En hiver, ce sont entre quarante et soixante cars qui dépendent d'une liaison routière fonctionnelle. Ces véhicules devront être transportés par la chaussée roulante pour poids lourds entre Rynächt et Biasca. Le transbordement des cars, caravanes et mobil-homes par le ferroutage court pendant la semaine se ferait au détriment des capacités de ferroutage pour les camions, ce que les experts déconseillent clairement. Le transbordement des cars serait seulement réalisable le week-end quand il serait possible de recourir aux tracés prévus pour les camions. Selon les estimations des spécialistes, le transbordement des cars impliquerait toutefois des investissements supplémentaires dont les coûts atteindraient plusieurs millions par installation. Les installations ne serviraient qu'à ces véhicules, ce qui entraînerait de longs délais d'attente si l'on ne veut pas faire circuler des trains à peine chargés.

Avec ses virages en épingle à cheveux dans les gorges de Schöllenen, le col routier du Gothard n'est pas un bon itinéraire de contournement et le trafic de voitures de tourisme serait fortement restreint sur ce tronçon. Pendant la fermeture, les cars devraient ainsi se rabattre sur d'autres passages alpins.

Cela revient dans les faits à fermer le Gothard aux cars, aux caravanes et aux mobil-homes pendant la réfection. Cette situation aurait des conséquences négatives directes sur le tourisme. De nombreux voyageurs empruntent le Gothard pour rejoindre des ports de ferry ou de croisière. Ils ont besoin de prévisibilité et d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard afin de rejoindre les bateaux à temps. En cas de transbordement provisoire insuffisant, ces cars de tourisme devraient immédiatement emprunter un itinéraire alternatif via l'un des autres cols alpins en Valais ou dans les Grisons.

La solution du transbordement ne convient pas non plus au trafic local. Pendant les week-ends, les équipes sportives ne pourront rejoindre leur adversaire au Tessin avec leur bus d'équipe qu'aux prix d'importants détours. Le tourisme journalier de Suisse allemande vers la Levantine souffrira fortement lorsque les véhicules pour groupes ne pourront plus du tout accéder à la vallée. Pour tout un groupe d'utilisateurs des transports, le transbordement provisoire ne constitue pas une solution.

3 Les calculs se basent sur les chiffres 2013 de la station de comptage 150 dans le tunnel du Gothard. Pour la situation actuelle avec tunnel routier, les heures prises en compte sont celles où le trafic total excède la capacité théorique de 900 véhicules / heure. Pour la situation avec transbordement provisoire, les heures prises en compte sont celles où le nombre de voitures de tourisme (les voitures avec remorque comptent pour deux) excéderait la capacité de transbordement de 600 véhicules / heure). La norme suisse 640 017a décrit ce qui se passe si la capacité théorique est dépassée : Dans ce cas de figure, l'ouvrage fait face à une demande excédant la densité maximale du trafic, c.-à-d. sa capacité. Cela signifie que : les flux de trafic ne s'écoulent que très difficilement, des colonnes de véhicules se forment et s'allongent, l'ouvrage est surchargé, le trafic est immobilisé.

Oui à une bonne solution de réfection qui n'endette pas nos enfants

Après trente-cinq ans de service, le tunnel routier du Gothard doit être entièrement rénové pour la première fois. Il s'agit de l'intervalle normal selon lequel un tel ouvrage doit être rénové. Chaque génération devra dès lors faire face au moins une fois à la nécessité de rénover le tunnel routier du Gothard. La construction d'un deuxième tube de réfection permet de résoudre durablement ce problème. **Au contraire, le transbordement provisoire ne fait que transmettre cette tâche à la prochaine génération** : un tunnel de réfection est durable et permet d'effectuer les réfections futures de manière simple, efficace et sensée. Dans trente à quarante ans, nos enfants devront à nouveau faire face à la nécessité de rénover le tunnel du Gothard. Si l'on recourt aujourd'hui à un coûteux transbordement provisoire, cette génération devra à nouveau supporter des dépenses inutiles. La réfection sans deuxième tube deviendra ainsi plus chère de génération en génération. Pour les deux portails, ce sont au moins 135'000 m² de terrain qu'il faudra consacrer à l'avenir à la construction de stations de transbordement. Ces terrains devront être mis de côté dans l'intervalle. Ils ne pourront pas servir à d'autres buts. D'ici à la prochaine réfection, la capacité des NLFA, les nouvelles voies ferroviaires à travers les Alpes, sera entièrement exploitée. Les réserves de capacité du trafic ferroviaire, qui peine déjà maintenant à amortir les besoins, disparaîtront totalement. Construire une autoroute roulante ne sera plus guère possible pour les générations futures sans devoir limiter le transit ferroviaire de marchandises encore plus drastiquement qu'aujourd'hui.

Oui à une solution de réfection qui préserve de précieux terrains

Un transbordement provisoire détruirait de précieux terrains. La construction d'un transbordement provisoire impliquerait des installations gigantesques dans les Alpes ou dans les régions adjacentes. Les stations de transbordement nécessiteraient 135'000 m² de terrain pour les camions et 20'000 m² pour les voitures individuelles, soit la surface d'environ 22 terrains de foot, pour une utilisation provisoire. Mettre autant de terres à disposition dans les cantons d'Uri et du Tessin obligerait à exproprier de nombreux propriétaires privés. Les cantons s'opposeraient à la réalisation de telles constructions. Il faudra compter avec de nombreuses oppositions locales de la part de la population. Si les installations de transbordement ne peuvent pas être réalisées dans ces deux cantons, il faudra chercher d'autres solutions dans les cantons voisins comme ceux de Schwyz, de Lucerne ou d'Argovie. Les surfaces nécessaires n'y sont cependant pas non plus disponibles.



Les rampes provisoires de transbordement au Gothard seraient plus grandes que celles de l'Eurotunnel à Folkestone en Angleterre.

Les stations de transbordement pour camions prévues à Rynächt et à Biasca seraient parmi les plus grandes installations du genre en Europe. Avec les installations de transbordement pour voitures (prévues à Airolo et à Göschenen), elles devraient être démolies après la réfection. L'initiative des Alpes exige même la construction de deux installations de transbordement supplémentaires à Bâle et à Chiasso. Cela augmenterait encore la taille totale des installations de transbordement et tirerait les coûts vers le haut. Là-bas non plus, il n'y a pas de terrains à disposition. L'amortissement du matériel roulant acquis pour cette période (28 locomotives, 400 wagons et 28 fourgons ferroviaires) doit être pris en compte.

Oui à une solution de réfection qui ne nuise pas au transfert du trafic de marchandises vers le rail

Des tracés dans le nouveau tunnel de base NLFA devraient être réservés à la chaussée roulante entre Rynächt et Biasca. Trois trains au maximum par heure et par direction peuvent être affectés à la chaussée roulante dans le tunnel de base NLFA. Les capacités du nouveau tunnel seront alors atteintes. Cela ne suffira toutefois pas à transporter les camions sur la chaussée roulante. La demande est supérieure.

Deux solutions existent pour compenser ce manque de capacité.

Premièrement: un train international de marchandises par heure devrait transiter par le tunnel sommital au lieu du nouveau tunnel de base NLFA pour ménager de la place au transbordement. Au contraire de la liaison par le tunnel de base, où une seule locomotive suffit à la propulsion, les convois de marchandises lourds ou longs en nécessiteraient plusieurs. Cela augmenterait encore le coût de la solution du transbordement et serait néfaste à l'environnement.

Deuxièmement: alternativement à la déviation d'un train international de marchandises vers le tronçon de montagne, la vitesse dans le tunnel des NLFA pourrait être réduite de 200 à 160 km/h afin de permettre de faire passer davantage de trains dans le tunnel de base des NLFA. Cela augmenterait toutefois la durée du trajet de 5 à 6 minutes. Pour pouvoir garantir les correspondances, l'horaire national devrait aussi être adapté pendant la réfection.

Quelle que soit la solution choisie : dans les deux cas, un transbordement provisoire créerait un conflit d'intérêts quant au transfert du transport transfrontalier de marchandises. Les objectifs de transfert du transport transfrontalier de marchandises, que les opposants au deuxième tube défendent avec tant de véhémence, seraient prétérités par la solution du transbordement pour la réfection du tunnel routier du Gothard.⁴

4 Tant le rapport sur le transfert du trafic que le message relatif à la réfection du tunnel routier du Gothard disent clairement que la construction d'un deuxième tube n'aura pas de conséquences négatives sur le développement du transfert du trafic.

« ...est dépourvu d'incidences négatives sur le transfert de la route au rail du trafic lourd transalpin. » Message relatif à la réfection du tunnel routier du Gothard, FF 2013 6540

« Il n'y a de rapport ni juridique ni technique entre la construction d'un deuxième tube (sans extension de capacité) et l'objectif de transfert. » Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2013, p. 146

2) Oui à davantage de sécurité dans le tunnel routier du Gothard – l'absence de tube de réfection constitue un risque permanent pour la sécurité

La circulation bidirectionnelle est dangereuse dans un long tunnel

Dans l'espace réduit d'un tunnel avec circulation bidirectionnelle et sans bandes d'arrêt d'urgence, le risque d'accident est très élevé. A elle seule, une panne habituelle dans un tunnel complique fortement le dépannage et peut causer un grave accident, voire un incendie catastrophique. C'est le cas non seulement dans le tunnel routier du Gothard mais aussi dans tous les tunnels avec circulation bidirectionnelle. Les graves accidents dans des tunnels européens avec de nombreux morts et blessés en sont la triste démonstration :

- Tunnel du Mont Blanc (11,8 km) : 24.3.99, 39 morts suite à l'incendie d'un véhicule
- Tunnel des Tauern (6,4 km) 29.5.99, 12 morts, 49 blessés après une collision massive et un incendie
- Tunnel de Gudvanga (11,4 km), 5.8.13, 80 blessés lors de l'incendie d'un véhicule

En comparaison avec tous les autres tunnels du réseau suisse des routes nationales et en tenant compte du volume du trafic, c'est dans le tunnel routier du Gothard que le risque d'accident est le plus élevé. En 2012, la moyenne journalière de véhicules-kilomètres parcourus sur deux voies sans séparation des sens de circulation fut de 285'000. A une vitesse moyenne de 80 km/h, les véhicules roulent dans le tunnel pendant 12 minutes. L'un des plus longs tunnels du monde enregistre ainsi 75'000 croisements en moyenne par heure.

La construction de deux tunnels unidirectionnels réduit sensiblement le risque d'accident. La comparaison entre le tunnel du Gothard et de Seelisberg depuis l'ouverture des deux ouvrages en 1980 en dit long : le nombre de victimes d'accidents dans le tunnel de Seelisberg est 4 fois inférieur à celui du Gothard.

Risque sécuritaire



- 75'000 croisements par heure
- Risque de collisions frontales très élevé

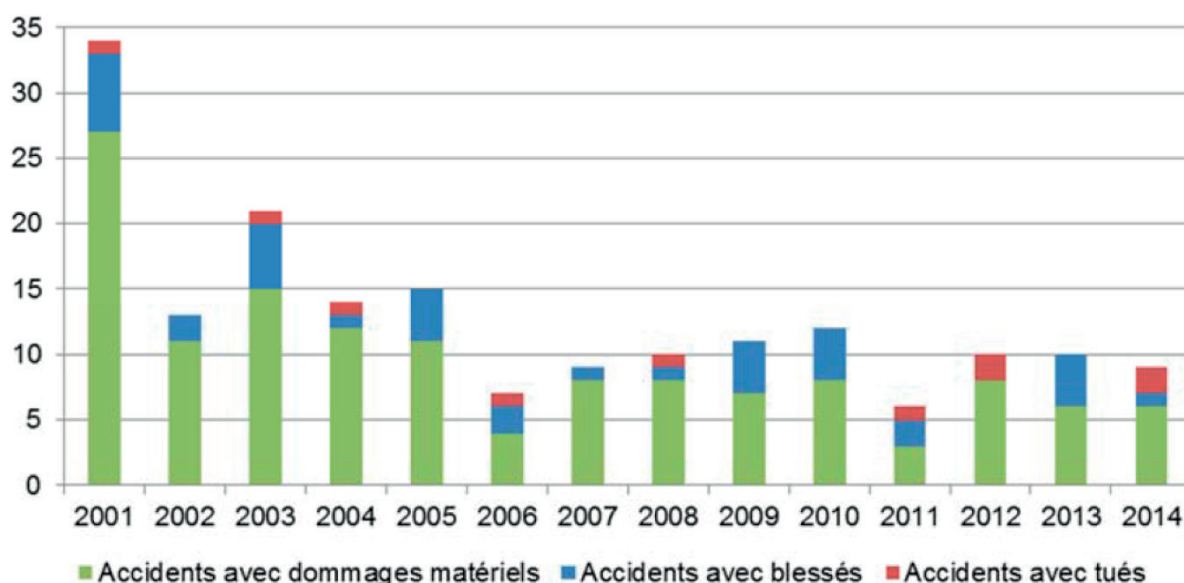
Tunnel du Gothard	Tunnel de Seelisberg
Ouvert en 1980	Ouvert en 1980
16,9 km	9,3 km
1 tube bidirectionnel	2 tubes unidirectionnels
36 morts	9 morts
<i>Grave accident en 2001</i>	

	Tunnel du Gothard	Tunnel de Seelisberg
Ouverture	1980	1980
Longueur	16,9 km	9,3 km
Nombre de tubes	1 bidirectionnel	2 unidirectionnels
Morts depuis l'ouverture	36 morts	9 morts

Trente-six morts dans un accident, ce sont trente-six victimes de trop

Depuis sa mise en service, trente-six personnes ont perdu la vie dans le tunnel du Gothard. Rien qu'entre 2001 et 2014, vingt-et-une personnes sont décédées dans le tunnel du Gothard. Cela revient pratiquement à deux morts par an. Dix-huit personnes sont décédées suite à des accidents avec collision frontale, parce que le tunnel du Gothard est bidirectionnel, ce qui ne répond absolument plus aux normes actuelles de sécurité. Cinq cas impliquaient des camions. Rien que lors de ces accidents, ce sont seize personnes qui ont perdu la vie. L'accident le plus grave à ce jour qui s'est produit dans le tunnel du Gothard, en 2001, également suite à une collision frontale, a fait onze morts. Un deuxième tube excluait presque totalement cette cause d'accident.

En 2004, le bureau pour la prévention des accidents (BPA) a publié une étude sur les différentes circonstances qui peuvent influencer la sécurité du trafic dans les tunnels autoroutiers. Cette dernière conclut 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. Le BPA a estimé le gain en sécurité occasionné par la séparation du trafic en deux tubes unidirectionnels. Résultat : le nombre de victimes d'accident baisserait de 53%. 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.



Personnes accidentées dans le tunnel routier du Gothard, 2001–2014

Depuis 2001, cent vingt-huit personnes ont été accidentées dans le tunnel routier du Gothard. Vingt-et-une d'entre elles sont mortes.

Accidentés	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Nombre de tués	21	2	0	2	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	11
Nombre de blessés graves	38	3	0	2	0	0	5	2	1	2	0	1	10	1	11
Nombre de blessés légers	69	0	4	1	2	7	7	1	3	5	5	2	3	6	23
Total	128	5	4	5	3	7	12	4	4	8	5	4	15	7	45

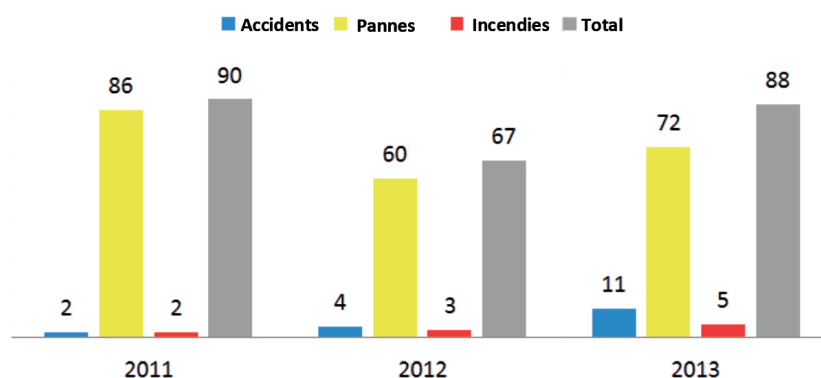
© OFROU, 2015 5

Deux tubes facilitent les opérations de sauvetage et le dépannage

- Chaque année depuis 2002, six à quinze incendies par an se sont déclarés dans le tunnel routier du Gothard.
- Entre 2008 et 2012, les pompiers durent intervenir environ 130 fois par an, dans les pires mois jusqu'à vingt fois.
- Les pannes exigent chaque année entre 250 et 300 interventions des services de dépannage, avec un pic en été (environ septante interventions par mois).
- Le nombre de tels incidents est resté élevé au cours de ces dernières années. En 2014, l'alarme d'appel de détresse a retenti 95 fois. Motif de l'appel de détresse :
 - 22 fois pour un incendie
 - 19 fois pour des accidents de la route
 - 14 fois pour un incident chimique ou pétrolier
 - 20 fois pour une aide technique à des poids-lourds défaillants
 - 23 sauvetages de personnes via le 144

Nombre de fermetures au Gothard

(D'après les communications de Viasuisse)



5 <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06657/index.html?lang=fr>

Le travail des équipes de sauvetage et du service de dépannage sera fortement amélioré avec deux tubes. Si un tube doit être bloqué suite à un incident, le trafic pourra être dévié dans l'autre tube.

La construction d'un deuxième tunnel de réfection et le trafic unidirectionnel à l'avenir permettront d'aménager des bandes d'arrêt d'urgence dans les deux tubes. Aujourd'hui, le tunnel du Gothard n'en est pas équipé. La construction d'un deuxième tube de réfection au Gothard augmentera massivement la sécurité dans le tunnel routier du Gothard.

Accidents dans le tunnel routier du Gothard selon le type d'accident, 2001 – 2014

Depuis 2001, treize accidents sont à déplorer dans le tunnel routier du Gothard suite à des manœuvres de dépassement ou à des changements de voie de circulation. Septante accidents consistent en une collision frontale. Ces accidents pourraient être presque entièrement évités en construisant un deuxième tube à circulation unidirectionnelle.

Type d'accident	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
0 Dérapage ou perte de maîtrise	30	0	4	2	1	2	2	2	1	1	2	1	3	1	8
1 Accident lors d'un dépassement ou lors d'un changement de voie de circulation	13	6	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0
2 Accident par tamponnement	38	1	1	4	0	1	0	1	1	1	5	1	4	5	13
5 Accident en traversant la chaussée	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 Collision frontale	70	1	1	2	0	7	8	5	4	5	8	6	12	5	6
7 Accident en parquant	5	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Autres	24	0	1	0	3	1	1	1	2	0	0	5	2	1	7
Total	181	9	10	10	6	12	11	10	9	7	15	14	21	13	34

© OFROU, 2015

Les mesures de sécurité sur le tunnel actuel n'apportent pas d'amélioration décisive

L'amélioration de la sécurité de l'actuel tunnel routier du Gothard fait l'objet de travaux depuis des années. Malgré tous les efforts consentis, les progrès ne sont pas décisifs. 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, les normes de sécurité dans le long tunnel du Gothard resteraient toutefois totalement insatisfaisantes, menaçant des vies humaines.

Mais il y a pire encore. Les opposants à la solution de la sécurité à deux tubes proposent de prétendues mesures de sécurité qui mettraient bien plus les personnes et les véhicules en danger qu'elles n'amélioreraient la sécurité. Les opposants à la solution de réfection à deux tubes évoquent ainsi la construction d'une glissière centrale de sécurité rétractable. Les opposants ne tiennent pas compte du fait qu'une telle glissière serait déformée par une collision avec un camion et constituerait un obstacle pour les forces de sauvetage. Pour une manœuvrabilité optimale, les forces de sauvetage affectées au tunnel du Gothard disposent de véhicules pouvant faire demi-tour en n'importe quel point du tunnel. Une solution bricolée telle qu'une glissière centrale de sécurité rétractable handicaperait significativement les forces de sauvetage.



En cas d'accident impliquant une collision avec la glissière centrale, cette dernière peut se transformer, selon la violence de l'impact, en dangereux projectile au milieu du tunnel. Le comité référendaire sort des bricolages de son chapeau de manière irresponsable, qui amélioreraient soi-disant la sécurité. En réalité, ils jouent ainsi avec la sécurité des automobilistes.

Le tunnel doit être adapté aux standards actuels et offrir la même sécurité que les tunnels ferroviaires

Si l'ancien tunnel routier du Gothard était construit aujourd'hui, les normes en vigueur imposeraient de concevoir des voies de circulation unidirectionnelles. La construction d'un seul tube bidirectionnel ne respecte tout bonnement plus les standards actuels. A partir d'une valeur limite de 10'000 véhicules par an et par voie de circulation, un tunnel à deux tubes est obligatoire.

La séparation du trafic en deux tubes unidirectionnels est aussi le standard pour le trafic ferroviaire : le tunnel de base du Ceneri, long de 15,4 km, comportera, à son ouverture en 2019, deux tubes à voie unique, ce qui exclut une collision entre deux trains. En 2003, le Conseiller fédéral Leuenberger déclarait ceci au Parlement à propos du tunnel du Ceneri : **« En ce qui concerne la sécurité, nous avons décidé, le 3 juillet 2001, de réaliser le tunnel de base du Ceneri avec deux tubes à voie unique, pour des motifs de sécurité. Les organes fédéraux spécialisés compétents l'ont conseillé. Veuillez noter que nous parlons d'un tunnel ferroviaire à trafic mixte, dans lequel circuleront tant des trains de marchandises que de passagers. Pour des motifs de sécurité, de tels tunnels sont conçus à deux tubes dans toute l'Europe. Le deuxième tube sert aux opérations de secours à la place d'une petite galerie de sauvetage. Il en résulte également des avantages sur le plan de l'exploitation et de l'entretien ; si un tube est fermé pour des travaux d'entretien, le deuxième reste libre. »**

Ces normes de sécurité, qui sauvent des vies, ne doivent pas être limitées aux usagers du rail. Les usagers de la route doivent également être protégés des accidents de manière conforme aux normes actuelles de sécurité.

La France montre l'exemple – oui à la construction du deuxième tube de réfection pour des raisons de sécurité

La France mise sur la construction d'un deuxième tube de réfection pour des raisons de sécurité depuis 2007 déjà. La réfection du tunnel de Fréjus, également construit en 1980 et long de 13 km, repose aussi sur le percement d'un deuxième tube. Après la fin des travaux, le tunnel sera exploité avec deux tubes à une seule voie équipés de bandes d'arrêt d'urgence dans chaque sens. Cela correspond à la solution prévue pour le Gothard. Cette décision politique a été prise en 2004 après l'accident dans le tunnel du Mont Blanc, lorsque trente-neuf personnes ont perdu la vie dans un incendie en 1999. En 2004, suite à cet accident, l'UE a adopté la directive européenne, afin d'améliorer la sécurité des usagers dans les longs tunnels routiers.

Le test des tunnels effectué par DMT sur mandat de l'ADAC pointe un risque systémique

La sécurité des tunnels a fait l'objet de tests au début de l'année 2015 en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Suisse. Des vingt tunnels examinés, le tunnel du Gothard pointe au dernier rang. Le critère « configuration du tunnel » a récolté la plus mauvaise note possible, soit « très insuffisant ». Le trafic bidirectionnel, l'absence de bandes d'arrêt d'urgence, la largeur des voies de circulation, la grande distance entre les niches de sécurité et l'absence d'équipements de protection contre les chocs en cas de collision près des entrées et des niches de sécurité ont particulièrement pénalisé la note. Le danger potentiel du tunnel a été jugé élevé, notamment à cause de sa longueur, de la circulation bidirectionnelle et de la part relativement élevée (22,8%) de trafic lourd. La construction d'un deuxième tube permet d'instaurer un trafic unidirectionnel, d'aménager une bande d'arrêt d'urgence sur toute la longueur du tunnel et d'adapter la largeur des voies de circulation. A l'occasion des travaux de réfection, la distance entre les niches de sécurité peut également être diminuée, ce qui permettra de réduire sensiblement le danger potentiel et d'augmenter la sécurité en conséquence.

3) Un oui au tunnel de réfection est important pour l'économie

Les économies de tous les cantons ont besoin d'un tunnel efficace

Les économies des différents cantons suisses ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle vers le Tessin et l'Italie. 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. Les chiffres démontrent clairement à quel point les différents cantons dépendent économiquement de cette importante liaison routière.

Part du commerce extérieur via les frontières extérieures du Tessin
Commerce extérieur des grandes régions via les frontières extérieures du Tessin,
2008 (en millions de CHF)

Region	Importe	Anteil	Exporte	Anteil
Genferseeregion	635	9,5%	410	11,0%
Espace Mittelland	1'458	21,8%	809	21,8%
Nordwestschweiz	1'277	19,1%	767	20,7%
Zürich	1'574	23,6%	585	15,8%
Ostschweiz	930	13,9%	611	16,5%
Zentralschweiz	804	12,0%	528	14,2%
Total	6'677	100,0%	3'710	100,0%

Données : AFD (2011), calculs propres

Source : http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gothard-Strassentunnels.pdf

La frontière extérieure du Tessin est d'une importance capitale tant pour les importations que pour les exportations. Pour le Tessin, le trafic intérieur avec le reste de la Suisse est encore plus important que le commerce extérieur. Avec un espace économique relativement restreint, le Tessin dépend fortement des échanges avec le reste de la Suisse.

En 2014, l'ensemble du commerce de la Suisse via Sopra Ceneri et Sotto Ceneri s'est monté à plus de 9 milliards de francs. A l'intérieur des frontières suisses, les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne comptent, avec le Jura, parmi les principaux partenaires commerciaux de l'Italie. En 2014, ces cantons ont livré à eux seuls des marchandises à hauteur de 1,3 milliard de francs à destination de l'Italie. L'économie romande a aussi un grand intérêt à la mise en oeuvre d'une solution efficace en matière de réfection. Les cantons de Vaud, du Valais, de Genève et de Neuchâtel ont exporté en 2014 des marchandises à hauteur d'un demi-milliard de francs à destination de l'Italie. Les cantons de Berne et de Fribourg ont transporté pour environ 600 millions de francs de marchandises via la frontière tessinoise vers l'Italie.

L'importance du tunnel routier du Gothard pour l'économie est souvent sous-estimée. Il en va de même pour les importations et les exportations. Le transport de marchandises via le Gothard contribue à l'approvisionnement de la Suisse entière. Quelque 60% du trafic commercial à la frontière tessinoise sont le fait de la région de Zurich, du Plateau et de la Suisse du Nord-Ouest, ce qui correspondait en 2014 à des importations pour 3,9 milliards de francs et à des exportations pour 2,5 milliards de francs. Environ 30% des importations et exportations concernent la Suisse orientale et la Suisse centrale (importations pour 1,9 milliard de francs et exportations pour 0,8 milliard de francs), tandis que 10% concernent la région lémanique (importations pour 0,5 milliard de francs et exportations pour 0,4 milliard de francs). La rénovation efficace et durable du tunnel routier du Gothard moyennant un deuxième tube dépasse ainsi le simple enjeu régional/local. Elle revêt une grande importance pour l'ensemble de l'économie suisse et donc pour toutes les régions du pays.

L'économie suisse lutte actuellement contre les effets du franc fort.

Si l'on mise sur un transbordement provisoire au lieu d'un tube de réfection durable, les entreprises artisanales et l'économie des PME se retrouveront face à un obstacle routier d'origine interne.

Exemple : approvisionnement de la Suisse en fruits et légumes

L'Italie est un important pays producteur de fruits et légumes qui ne sont pas du tout cultivés en Suisse ou qui doivent être importés pendant les mois d'hiver (p. ex. pêches, nectarines, raisin de table, citrons, melons, etc.) Une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard est indispensable à l'importation de fruits et légumes en provenance d'Italie. La même chose vaut pour l'importation de produits similaires de pays tels que la Turquie, Israël, la Grèce et les Balkans.

Une solution de réfection qui fonctionne est également nécessaire à l'approvisionnement en fruits et légumes à l'intérieur des frontières nationales suisses. Le Tessin est une importante région de production précoce de légumes suisses (p. ex. les pommes de terre précoces de la plaine de Magadino). Ces produits doivent être acheminés en Suisse alémanique à travers le Gothard. A l'inverse, le Tessin est tributaire des fruits et légumes de garde provenant de Romandie et de Suisse alémanique.

Actuellement et dans toute l'Europe, les fruits et légumes (à l'exception des bananes) sont exclusivement transportés par la route dans des véhicules réfrigérés spéciaux. Leur grande périssabilité exige une chaîne du froid ininterrompue et de la ponctualité. Des dérogations à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, qui doivent impérativement être respectées, existent pour le transport de denrées périssables.

En cas de débordement provisoire, le plan prévoit des capacités insuffisantes même dans le meilleur des cas. Comme le montre l'exemple de l'approvisionnement de la Suisse en fruits et légumes, une telle solution insuffisante influence directement l'approvisionnement des consommateurs en produits de consommation courante. Pour garantir l'approvisionnement, il faut une solution de réfection fonctionnelle au Gothard avec un deuxième tube et non des bricolages mal pensés.

Ce sont nos entreprises suisses et les citoyens qui ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard

Nos entrepreneurs suisses et l'économie nationale ont besoin d'une liaison routière fonctionnelle à travers le Gothard. Environ 75% de l'ensemble du trafic au Gothard relève du trafic intérieur. 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 dépasse celui des automobilistes et camions suisses qui empruntent le tunnel routier du Gothard. Pour nos propres concitoyens et nos entreprises, nous avons donc besoin d'une solution fonctionnelle pour la réfection du tunnel routier du Gothard – et non pour le trafic étranger.

C'est en particulier vrai lorsque l'on considère la part du transport routier effectuée avec des véhicules utilitaires lourds. Cette dernière forme environ 15% de l'ensemble du trafic au Gothard (environ 0,9 million de véhicules sur un total de 6 millions). La moitié circule au sein des frontières ou effectue des importations/exportations pour l'économie suisse.

Le transport de personnes forme environ 80% du total du trafic au Gothard. Huitante pourcent de cette même part sont constitués de trafic intérieur ou dont les points de départ ou d'arrivée sont situés en Suisse. **Sur l'ensemble du trafic passant par le Gothard (voitures de tourisme et camions), seuls 8% environ relèvent du pur transit de marchandises à travers la Suisse.**

4) Un oui au tunnel de réfection est un oui à la cohésion nationale

Nous ne pouvons pas isoler sur le plan des transports des cantons entiers

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.

- Dans le cas d'une réfection de 3,5 ans avec une courte pause pendant les mois d'été, la liaison routière par le Gothard sera interrompue pendant 980 jours.
- Si la réfection dure sept ans suite à de plus longues interruptions d'avril à novembre, la liaison routière sera interrompue pendant 1050 jours au total.
- Le transbordement provisoire ne peut pas assurer les capacités nécessaires, même dans le meilleur des cas et à plein régime. Dans les deux sens confondus, les capacités seront insuffisantes pendant plus de 1000 heures. Cela représente plus d'un mois par an, pendant lequel le Tessin sera coupé de sa principale liaison routière avec le reste de la Suisse, même avec une solution de transbordement.

C'est dans les années septante du siècle passé que les dernières communes de Suisse ont été intégrées au réseau routier suisse. 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 pour notre pays. Le 28 février 2016, 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 pas le tolérer. La Suisse ne doit pas abandonner des régions entières. La construction d'un tunnel de réfection au Gothard constitue une solution adéquate, rationnelle et fonctionnelle pour rénover le tunnel routier du Gothard. Cela, sans que les cantons du Tessin et d'Uri ne doivent tabler sur des préjudices massifs. Rien que par respect vis-à-vis de ces cantons et pour la cohésion nationale, il faut dire oui au tunnel de réfection au Gothard.

Dans le tunnel de Belchen (A2), c'est un troisième tube qui est actuellement en construction, afin de permettre sa réfection sans fermeture. Il est indiqué de faire de même au Gothard afin d'assurer des prestations de même valeur à tous les habitants du pays. Pour mémoire : le tunnel de réfection de Belchen sur l'A2, déjà décidé, coûte environ 500 millions de francs, soit 156 millions par kilomètre, largement plus que les 117 millions par kilomètre du Gothard.

Un « oui au tunnel de réfection » revêt une importance décisive pour les économies uranaise et tessinoise

Une longue fermeture du tunnel nuirait aussi 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, impliquant une fermeture de longue durée du tunnel, se traduirait par des pertes de valeur ajoutée brute d'au moins 100 à 300 millions de francs⁶. Une part substantielle de l'économie de ces cantons repose sur le tourisme, qui génère 7% des emplois dans le canton du Tessin (jusqu'à 13% dans la région de Locarno). Dans le canton d'Uri, ce chiffre est de 9%. Selon une étude de l'OFROU, jusqu'à 870 emplois seraient menacés dans les cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons si cette importante liaison routière était interrompue si longtemps sans tunnel de réfection.

⁶ Source: Rapport de l'OFROU concernant les répercussions économiques (2011) – <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25222.pdf>

Effets négatifs cumulés sur l'économie régionale par option sur l'ensemble de la durée de fermeture (réduction de valeur ajoutée et pertes d'emplois dans le tourisme et les achats ainsi qu'augmentation des coûts pour l'industrie des chargeurs)

		Fermeture totale sans ouverture en été (env. 900 jours de fermeture)		Vollsperrung mit Sommeröffnung (ca. 980 Sperrtage)		Bau 2. Röhre (ca. 140 Sperrtage)	
		[millions de CHF] [employés] ²⁾	[%] ¹⁾	[millions de CHF] [employés] ²⁾	[%] ¹⁾	[millions de CHF] [employés] ²⁾	[%] ¹⁾
Tourisme et achats	Canton du Tessin	100–210 (310–630)	0,13–0,26	80–160 (170–350)	0,10–0,21	10–21 (80–160)	0,01–0,03
	Canton d'Uri	12–31 (40–90)	0,26–0,65	10–25 (20–50)	0,21–0,53	2–5 (15–40)	0,04–0,11
Industrie des chargeurs	Tessin, Uri et Grison	16–53 (30–150)	0,02–0,06	17–58 (30–150)	0,02–0,07	7–14 (4–8)	0,01–0,02
Total	Tessin, Uri et Grison	128–294 (380–870)	0,15–0,35	107–243 (220–550)	0,13–0,29	19–40 (94–208)	0,02–0,05

1) La base est constituée par la valeur ajoutée brute (VAB) des cantons d'Uri (4,7 milliards de CHF) et du Tessin (79 milliards de CHF) sur la plus longue durée de fermeture de 3,5 ans. Les lignes «Industrie des chargeurs» et «Total» se rapportent au total des VAB des cantons d'Uri et du Tessin (83,7 milliards de CHF) sur une durée de fermeture de 3,5 ans.

2) Equivalents temps plein (ETP)

La fourchette indiquée dans les résultats découle des scénarios dans le transport de marchandises ainsi que des hypothèses concernant les multiplicateurs.

En particulier :

- Le tourisme à Locarno et dans la Léventine ainsi que dans les vallées de Bedretto et de Blenio : perte de valeur ajoutée brute de 1% pour l'ensemble de la région.
- Dans l'hôtellerie de transit, il faudrait s'attendre à certains cas de rigueur. Les établissements les plus fortement touchés par une fermeture totale seraient les stations-services et les restoroutes. Le rapport du SECO de 2011 table sur des pertes de chiffres d'affaires de l'ordre de 4 à 7 millions de francs par an. Le commerce de détail et les garages automobiles présents sur l'axe du Gothard doivent également s'attendre à des pertes de chiffres d'affaires et d'emplois.
- Dans la branche des transports et de la logistique, les premières concernées seraient les petites entreprises spécialisées dans les transports où le respect des délais est déterminant et qui ont moins de possibilités de transfert sur le rail.
- Des milliers de travailleurs pendulent chaque jour par le tunnel routier du Gothard pour se rendre au travail. En cas de fermeture du tunnel routier du Gothard, ces travailleurs devront tabler sur un trajet beaucoup plus long pour se rendre au travail. Le trafic pendulaire souffre particulièrement en cas de blocage.
- L'accessibilité limitée du Tessin affaiblira sa position concurrentielle. Les emplois à l'Etat seront également menacés par la fermeture totale du tunnel routier du Gothard, p. ex. au centre de contrôle du trafic lourd à Erstfeld / Bodio (environ cinquante emplois) ou au dépôt de Göschenen (jusqu'à quarante emplois). A l'inverse, la construction du tunnel de réfection aura des effets positifs suite aux investissements induits par les mesures de réfection et de construction.

5) Oui au tunnel de réfection = non au trafic de contournement et aux bouchons dans toute la Suisse

Le trafic à travers les Alpes en Suisse se répartit pour l'essentiel sur quatre routes. Avec une moyenne journalière de 17'354 véhicules (2014), le Gothard est le principal axe nord-sud. Environ 58% de tous les véhicules qui traversent les Alpes le font par le tunnel routier du Gothard.

Flux annuel de trafic sur les principaux axes nord-sud (état en 2014)

Tunnel du Grand-Saint-Bernard	679'293 véhicules
Route du col du Simplon	949'487 véhicules
Tunnel routier du Gothard	6'334'241 véhicules
Tunnel du San Bernardino	2'471'752 véhicules
Route du col du Gothard	579'186 véhicules

7

Si une solution efficace et propre n'est pas mise en place pendant la phase de réfection du Gothard et que cette importante liaison routière vers le Tessin est coupée par une solution de transbordement insuffisante et inefficace, cela entravera le trafic et créera des embouteillages dans toute la Suisse. Le trafic à travers le Gothard se reportera fortement sur les autres passages alpins et y occasionnera un important surplus de trafic (trafic de contournement).

Itinéraire de contournement par le Grand-Saint-Bernard et le Simplon

En cas de non au tunnel de réfection du Gothard, la région Fribourg – Vaud – Valais, région de contournement via le Grand-Saint-Bernard et le Simplon, souffrirait particulièrement d'un fort surplus de trafic pendant la durée de réfection. Comme les précédentes fermetures de l'axe nord-sud au Gothard l'ont montré (fermeture de deux mois en 2001 suite à un accident dans le tunnel routier du Gothard ; fermeture en 2006 suite à un éboulement sur l'autoroute vers Gurnellen), le trafic lourd se reporte très vite sur des itinéraires de remplacement, avec les conséquences correspondantes sur le flux de trafic et la sécurité dans les régions concernées. Ces cols routiers présentent, en raison de pentes parfois considérables, des limites claires de capacité, comme l'a démontré un accident d'un camion italien au printemps 2015 à Gamsen, au pied du Simplon (voir illustration page 21)⁸ :

Au Simplon, le trafic lourd a augmenté de 135,9% pendant la fermeture du tunnel routier du Gothard pour un mois suite à un éboulement à Gurnellen. Le trafic de contournement a aussi occasionné une augmentation 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.

7 Source OFROU



Itinéraire de contournement par le San Bernardino : Zurich – St-Gall – Grisons

L'itinéraire de contournement par la route du San Bernardino est le mieux documenté. En 2001, pendant la fermeture de deux mois après l'accident dans le tunnel routier du Gothard, le trafic lourd a augmenté de 31,7%. Lors de la deuxième fermeture du Gothard en 2006, le nombre de camions décomptés au San Bernardino a augmenté de 285,5%. Dans le cas des voitures de tourisme, le trafic de contournement fut à l'origine d'une augmentation de 100% (2001) et de 134,5% (2006).

Report du trafic sur des itinéraires de contournement pendant les fermetures du TRG en 2001 (fermeture de deux mois) et 2006 (fermeture d'un mois) en comparaison avec la même période l'année précédente.

	Fermeture 2001		Fermeture 2006	
	Poids-lourds	Voitures de tourisme	Poids-lourds	Voitures de tourisme
Tunnel routier du Gothard	n.v.	n.v.	-96,7%	-86,7%
San Bernardino	+31,7%	100,0%	+285,5%	+134,5%
Simplon	n.v.	n.v.	+135,9%	+39,0%
Grand-Saint-Bernard	n.v.	n.v.	+36,3%	+54,1%

Données : Conseil fédéral (2010) , calculs propres. 8

Régions d'accès en Suisse centrale

Avec une solution de transbordement au Gothard et un portail nord au sud d'Altdorf, la file d'attente à travers le tunnel de Seelisberg deviendrait quotidienne. L'embouteillage record enregistré à Pâques 2015 au Gothard, lorsqu'une colonne s'est formée pendant 45,5 heures sur 17 kilomètres, le démontre de manière exemplaire. Même le tunnel de Seelisberg a dû être temporairement fermé pour cette raison⁹.

8 http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gothard-Strassentunnels.pdf p. 55.

9 Quelle: <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>