

22 décembre 2015

## **PRISE DE POSITION**

### **ASSAINISSEMENT DU TUNNEL ROUTIER DU GOTHARD**

#### **SITUATION DE DÉPART**

Le tunnel routier du Gothard est la principale liaison alpine routière de Suisse pour le transport de personnes et de marchandises. Avec quelque 13'000 traversées par jour pour le transport de personnes, sa fréquentation est deux fois plus élevée que celle du tunnel du San Bernardino qui compte environ 5'000 traversées journalières<sup>1</sup>. Pour ce qui est du transport de personnes, le trafic de loisirs atteint une part de 82% et représente ainsi de loin le principal motif de déplacement, suivi du trafic d'affaires avec 14%. Sur les quelque 13'000 traversées journalières en 2007, 5'000 concernaient le trafic intérieur, 3'500 le trafic de transit, 2'000 le trafic de destination (trafic ayant pour destination la Suisse et pour origine l'étranger) et 2'000 le trafic d'origine (trafic ayant pour destination l'étranger et pour origine la Suisse)<sup>2</sup>. Par conséquent, le tunnel routier du Gothard est aussi important pour le trafic de loisirs suisse qu'étranger. En Suisse, il constitue notamment pour le canton du Tessin une artère vitale vers les centres de la Suisse alémanique. Pour le transport de marchandises, on recense chaque année environ 900'000 traversées en poids lourds, trains routiers et semi-remorques de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé, dont deux tiers concernent des véhicules étrangers.

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), il est nécessaire d'assainir le tunnel routier du Gothard durant la période 2020-2025. L'OFROU estime que cet assainissement ne sera possible qu'avec une fermeture complète. Cependant, dans le cas présent, il ne faut pas seulement évaluer les variantes d'assainissement qu'en fonction du coût et du temps, mais aussi à la lumière de la Constitution fédérale. «L'article sur la protection des Alpes» de la Constitution fédérale (art. 84) interdit depuis 1994 toute extension de la capacité des routes de transit et ainsi toute augmentation de capacité du trafic routier à travers les Alpes. Ce principe a été confirmé par le peuple suisse lors de diverses votations populaires.

#### **POUR LA CONSTRUCTION D'UN SECOND TUNNEL ROUTIER AU GOTHARD SANS AUGMENTATION DE CAPACITÉ**

Avec une extension par étapes, il faudrait suspendre le trafic durant 980 jours sur 3,5 ans ou même durant 1050 jours sur sept ans. Avec la construction d'un second tunnel, la liaison routière du Gothard serait suspendue pendant 140 jours. La fermeture du principal axe de transit nord-sud de la Suisse pendant une longue période aurait des répercussions inacceptables sur le trafic de loisirs, sur l'économie des cantons du Tessin et d'Uri ainsi que de la Suisse tout comme sur les liaisons de transport européennes sur l'axe nord-sud.

---

<sup>1</sup> Transport transalpin et transfrontalier de personnes, Office fédéral de la statistique (OFS)

<sup>2</sup> OFS, 2007

Nous soutenons la construction d'un second tunnel routier sans augmentation de capacité, suivie de la réfection du tunnel existant. Certes, le coût de cette variante est estimé à 2,8 milliards de francs et constitue ainsi de loin le coût total le plus élevé de toutes les variantes d'assainissement (entre 1,3 et 1,9 milliard de francs pour les variantes d'assainissement avec un tube), mais la variante présente, dans l'ensemble, le plus d'avantages:

- Le canton du Tessin conserve sa principale liaison routière.
- La construction d'un second tube (sans augmentation de capacité) offre le meilleur rapport coût-utilité en termes d'heures de fermeture et de trafic de contournement provisoire.
- La sécurité dans le tunnel est nettement améliorée. Après la construction du second tunnel, seule une voie par sens de circulation sera ouverte au trafic, l'autre voie servira de bande d'arrêt d'urgence. Les collisions frontales et latérales pourront être ainsi largement évitées.
- Un chargement temporaire des voitures et des poids lourds sur le rail ne serait pas une solution durable, car les installations de ferroutage devraient être démontées par la suite. De plus, le ferroutage d'autocars, de bus et de camping-cars ne serait possible que dans une certaine limite et restreindrait le tourisme et le trafic de loisirs.
- Un des deux tunnels sera durablement à la disposition des usagers pendant l'assainissement et lors d'événements à venir. Les futures réfections pourront être mises en œuvre à moindre coût, et ce, sans interrompre la liaison routière.
- L'article sur la protection des Alpes est respecté, et la garantie est assurée à la fois par la Constitution fédérale et par la loi.

## RECOMMANDATION

La Fédération suisse du tourisme recommande d'approuver la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (assainissement du tunnel routier du Gothard).

---

PARTENARIAT. POLITIQUE. QUALITÉ.