



Argumentaire sur la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Réfection du tunnel routier du Gothard)

De quoi s'agit-il ?

Après environ 35 ans de service, l'ancien tunnel routier du Gothard doit faire l'objet d'une réfection complète. Le programme de réfection comprend des mesures de rénovation structurale ainsi que des mesures de mise en conformité avec les normes et les directives actuelles, afin d'assurer une meilleure sécurité. Pour cela, la fermeture du tunnel est indispensable.

Il y a deux options pour la réfection : l'une comprend le percement d'un deuxième tube, l'autre pas. Toutes deux comportent des avantages et des inconvénients. Après un examen attentif et une comparaison des différents aspects, le Conseil fédéral est arrivé à la conclusion que le percement d'un deuxième tube sans accroissement de capacité et la réfection consécutive du tunnel existant constitue la solution la plus judicieuse.

La modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA, dite « loi sur le Gothard ») garantit que seule une voie sera exploitée par sens de circulation, même après la réfection du tunnel existant. Le Conseil fédéral entend également ancrer dans la loi le système de régulation des poids lourds (le système dit du « compte-gouttes »).

Les arguments en faveur de la LTRA

- OUI à la solution de réfection avec le meilleur rapport coût-utilité ! L'investissement pour la construction d'un second tube et pour la rénovation du tunnel existant s'élève à 2,8 milliards de francs environ. L'alternative – le chargement provisoire du trafic voyageurs et poids lourds sur des trains – coûterait jusqu'à 2 milliards environ. L'investissement dans une solution de rénovation durable vaut donc la peine et réduira les dépenses pour tous les autres travaux de rénovation à venir. Lors de travaux réguliers d'entretien ou en cas de fermetures de l'un des tubes pour cause d'accident, le trafic pourra être dévié dans le second. Cette liaison routière du Gothard, essentielle pour le trafic national et international, sera ainsi plus fiable.
- OUI à plus de sécurité routière ! Le tunnel routier du Gothard présente les plus forts risques d'accident et les plus grands dangers potentiels de tous les tunnels suisses sur le réseau des routes nationales. Les statistiques font état de 19 morts dans le tunnel du Gothard pour la période allant de 2001 à 2012. 18 de ces décès sont imputables à des collisions frontales ou latérales, y compris le tragique accident de 2001. Avec un second tube, cette cause d'accidents disparaîtra, car la circulation ne se fera plus que sur une seule voie dans chaque tube. La deuxième voie sera utilisée comme bande d'arrêt d'urgence. Les experts du Bureau de prévention des accidents BPA estiment que, grâce à cette mesure, le nombre de morts et de blessés peut être diminué de moitié. Le système de compte-gouttes et l'intervalle de 150 mètres entre les camions sont conservés et ancrés dans la loi.
- NON à l'isolation d'une partie de la Suisse et au report des nuisances sur d'autres régions ! L'alternative à la construction d'un nouveau tube consiste à fermer le tunnel pendant plusieurs années et à charger le trafic sur des trains provisoires appelés « chaussées roulantes ». Cette



solution induirait des nuisances considérables pour les régions concernées de la Léventine et d'Uri et elle est rejetée avec véhémence aussi bien par le Canton du Tessin que par celui d'Uri. Il s'agirait de construire une infrastructure temporaire énorme occupant respectivement une surface totale de 80 000 et 56 000 m². Les cantons du Tessin et d'Uri seraient touchés par une suppression de l'interdiction de circuler la nuit pour les camions et donc par une pollution sonore supplémentaire (horaires d'exploitation : 04 h 00 à 24 h 00). Tout cela n'empêcherait cependant pas qu'une partie importante du trafic de voyageurs et de marchandises doive se rabattre sur des itinéraires de contournement via les Grisons (San Bernardino) et le Valais (Simplon/Grand-Saint-Bernard), avec les conséquences et la pollution correspondantes pour ces vallées et ces régions.

Les arguments des référendaires

- Trop cher. Les 3 milliards de francs dilapidés pour un second tube inutile manqueront pour des projets routiers plus urgents, destinés à gérer le surplus de trafic dans les agglomérations.
- Trop de pollution atmosphérique. L'air pur des Alpes, l'authenticité des paysages, la beauté de la nature ne peuvent pas être que des slogans. Le Tessin est la région la plus polluée du pays. En Suisse, la pollution de l'air tue 10 fois plus que la route. Si un second tunnel est construit, les 4 voies seront tôt ou tard utilisées, les camions déferleront sur les vallées alpines. Sans gain pour le Tessin : 70 % des camions qui traversent les Alpes sont en transit.
- Mise en danger du transfert de la route vers le rail. La Suisse inaugurera en décembre 2016 le tunnel ferroviaire de base du Gothard. 20 ans de travaux, 20 milliards investis pour permettre un vrai transfert de la route au rail du transit des marchandises. Cet investissement ne doit pas être saboté : seul le transfert vers le rail permet d'améliorer la sécurité sur la route et de préserver la qualité de vie dans les régions alpines.

Recommandations

- Le Conseil fédéral et le Parlement ont approuvé la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) et, par conséquent, la construction d'un second tube. Au vote final, le Conseil des Etats a adopté la modification par 28 voix contre 17. Le Conseil national a pour sa part adopté le projet par 120 voix contre 76.
- La majorité du Groupe parlementaire PDC-PEV a accepté la révision de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine.