

factsheet

Le Gothard



En 2016, les premiers trains traverseront le tunnel de base du Gothard. Plus de marchandises seront alors acheminées par le train, le nombre de transports poids lourd diminuera et le tunnel routier pourra être assaini sans la construction d'un deuxième tube. Ainsi, la Suisse gardera son indépendance en matière de politique de transport.



Avec le nouveau tunnel ferroviaire de base au Gothard, la Suisse s'engage pour un avenir soucieux d'écologie et respectueux des ressources. L'assainissement du tunnel routier offre en outre la possibilité de transférer de manière effective les transports de marchandises de la route au rail, comme le prescrivent la Constitution et la loi depuis 1994. Un deuxième tunnel routier par contre ouvrirait grand les vannes aux camions en transit.

Nulle part au monde, un massif montagneux n'a été aussi souvent percé que le Saint-Gothard. En 2016, ce seront 3 tunnels, respectivement 4 tubes qui seront à disposition :

- ▶ le tunnel ferroviaire Göschenen-Airolo, ouvert en 1882
- ▶ le tunnel routier Göschenen-Airolo, ouvert en 1980
- ▶ les deux tubes du tunnel ferroviaire NLFA Erstfeld-Biasca (le plus long tunnel du monde), inauguration en 2016

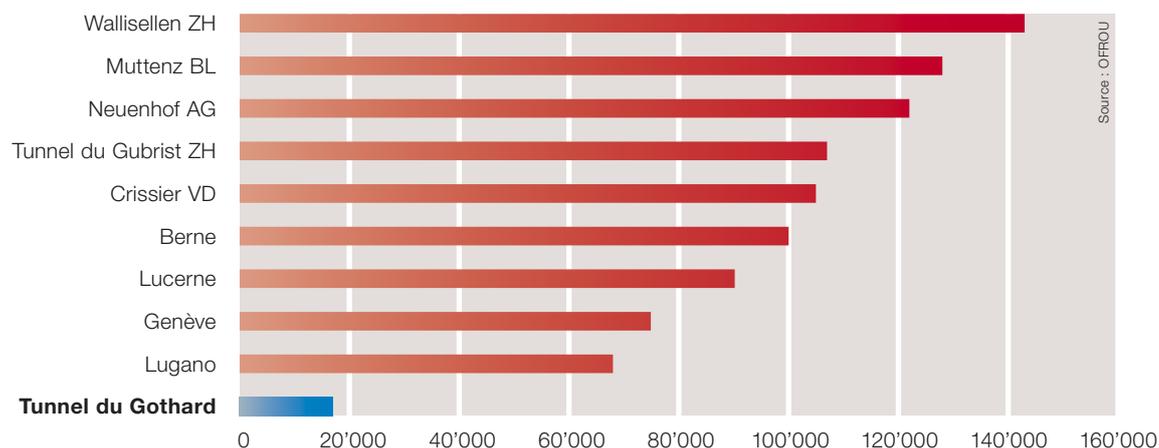
De plus, une bonne route nationale de 3e classe dessert en été le col du Gothard.

Ces infrastructures offrent suffisamment de capacités au trafic régional, national et international. Lors des grands départs en vacances, par contre, la limite est parfois

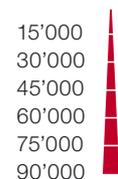
atteinte et ça bouchonne au Gothard tout comme dans de nombreux autres endroits, que ce soit sur la route, à la gare ou à l'aéroport. Grâce au tunnel NLFA, le Tessin sera raccordé à la Suisse comme jamais il ne l'a été auparavant.

Sous prétexte d'assainir le tunnel routier déjà existant, la construction d'un second tube routier est demandé. Chaque extension routière fait perdre du terrain au rail: avant l'inauguration du tunnel routier en 1980, 95% des marchandises traversaient les Alpes par le rail. En l'an 2000, ce n'étaient plus que 70% et aujourd'hui 64%. Depuis 1980, le nombre de voyageurs dans les trains au Gothard a chuté de

Trafic quotidien moyen sur les autoroutes en 2011



Nombre de véhicules motorisés par jour



«A l'heure où les moyens manquent pour éviter qu'un réseau national de qualité soit couplé à un réseau local des transports obstrué, un changement de priorité est indispensable. »

Daniel Brélaz, syndic de Lausanne



moitié : quelques 20'000 voyageurs par jour en 1979 contre moins de 9'000 aujourd'hui. Depuis l'inauguration du tunnel routier, des centaines d'emplois ferroviaires ont été biffés le long de la ligne. Un deuxième tube ne ferait que renforcer cette tendance et causerait des préjudices économiques au nouveau tunnel ferroviaire.

Assainissement du tunnel routier

Les camions tout particulièrement ont mis le tunnel routier du Gothard à rude épreuve. C'est pourquoi, un assainissement de grande envergure sera nécessaire après 2020.

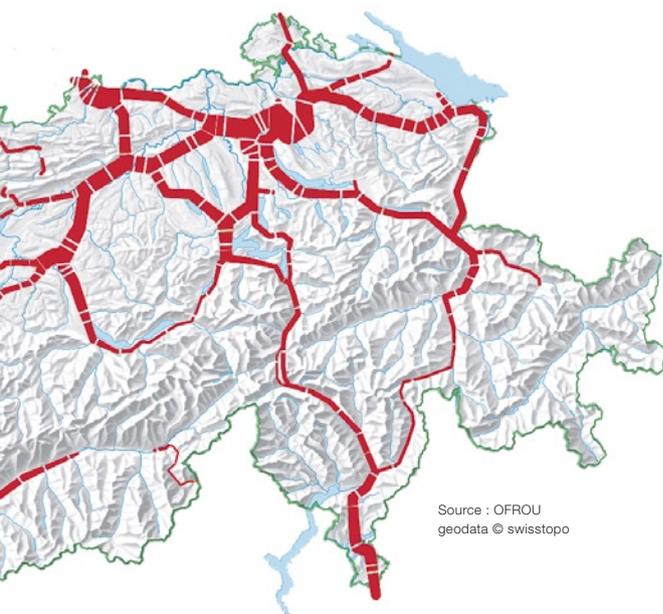
Route onéreuse : avec ses 17 km, le tunnel routier est un ouvrage ambitieux techniquement et très onéreux. Les frais d'exploitation et d'entretien s'élèvent annuellement entre 25 et 40 millions de francs. Près de 6 millions de véhicules traversent chaque année le tunnel, donc en moyenne 17'000 par jour. Un nombre peu élevé, comparé à d'autres tronçons autoroutiers.

Assainissement avec offre de substitution : l'assainissement du tunnel routier rend nécessaire une fermeture provisoire. Pendant cette durée, une offre de substitution par rail performante sera proposée : pour les voitures entre

Göschenen et Airolo, pour les camions en transit à travers la Suisse, pour les poids lourds avec marchandises d'importation, d'exportation et en trafic interne entre Erstfeld et Biasca. Depuis 50 ans, des systèmes de transport similaires ont fait leurs preuves au Lötschberg ainsi que, depuis 1994, entre la France et l'Angleterre avec le tunnel sous la Manche. Les durées des trajets augmentant à peine, un trafic de détour par le San Bernardino ou le Simplon n'est pas à craindre. La Confédération a démontré, plusieurs études à l'appui, qu'une telle offre de substitution par le rail fonctionne.

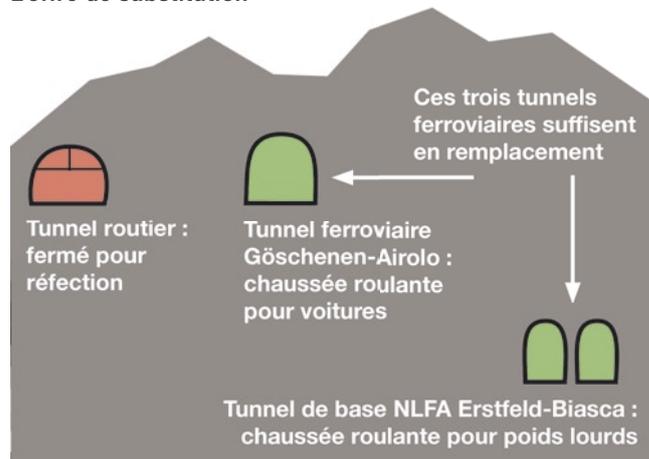
Nouvelles places de travail : dans les gares de transbordement à Uri et au Tessin se créent jusqu'à 80 places de travail chacune. Celles des restoroutes le long de l'A2 et au centre de compétence pour le trafic poids lourd à Erstfeld seraient conservées.

Tessin : le canton restera aisément accessible même lors de l'assainissement du tunnel routier (après 2020). Grâce au ferroutage pour camions et voitures, le Tessin restera constamment accessible par la route aussi. De plus, il profitera bientôt de grands investissements : en 2014, la nouvelle ligne ferroviaire entre Mendrisio et Varese sera mise en service. Elle améliorera le trafic d'agglomération et permettra une liaison directe avec la ligne du



Source : OFROU
geodata © swisstopo

L'offre de substitution





« Un deuxième tunnel autoroutier au Gothard, avec une augmentation inévitable de la capacité et du trafic, aura des conséquences néfastes sur la santé publique notamment chez les personnes âgées et les enfants. »

Prof. Dr. med. Augusto Gallino, Hôpital San Giovanni, Bellinzone, membre du PLR

Simplon. La durée du trajet de Lausanne à Lugano se raccourcira ainsi d'une heure. Et, à partir de 2016, le tunnel de base du Gothard réduira les temps de trajets du ou vers le Tessin d'une heure.

Coûts : en tenant compte des coûts à long terme, un deuxième tunnel serait de 2 à 3 milliards de francs plus onéreux que l'assainissement avec offre de substitution par rail. Si la solution avec doublement du tunnel au Gothard est choisie, d'autres projets dans différentes régions du pays seront remis voire même supprimés. Sans compter que les frais annuels d'entretien de deux tunnels doubleraient. Cet argent ferait alors défaut ailleurs pour l'entretien des routes nationales.

Assainissement d'urgence : avant de pouvoir exploiter le deuxième tube, le premier devra être assaini d'urgence et donc fermé complètement pendant 140 jours sans aucune offre de substitution. Le Tessin serait alors difficilement accessible et le chaos sur l'axe du San Bernardino et au Simplon programmé d'avance.

Chiffres stables depuis l'an 2000 : le trafic dans le tunnel du Gothard n'a que peu évolué depuis l'an 2000. Les capacités sont suffisantes, sauf aux périodes de trafic touristique élevé; les infrastructures ne sont aménagées nulle

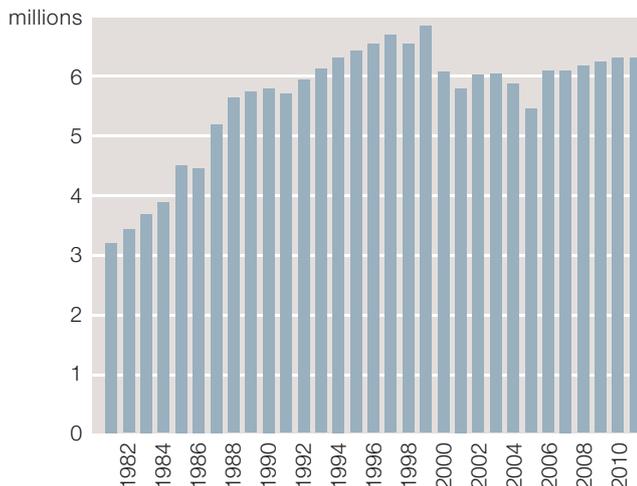
part en fonction des pointes de trafic extrêmes. Dans les agglomérations suisses, certains tronçons autoroutiers comptent beaucoup plus de 100'000 véhicules par jour. Les bouchons y sont monnaie courante – même en semaine, tendance fortement à la hausse !

Diminution des bouchons : des études indépendantes ont démontré que si le nombre des poids lourds traversant les Alpes était réduit de moitié jusqu'en 2018, conformément à la loi sur le transfert du transport de marchandises, les heures de bouchon au Gothard diminueraient de deux tiers et la longueur des bouchons de moitié. Les trains plus rapides et confortables de la NLFA motiveront en outre les voyageurs à prendre le train plutôt que la voiture pour voyager du ou vers le Tessin.

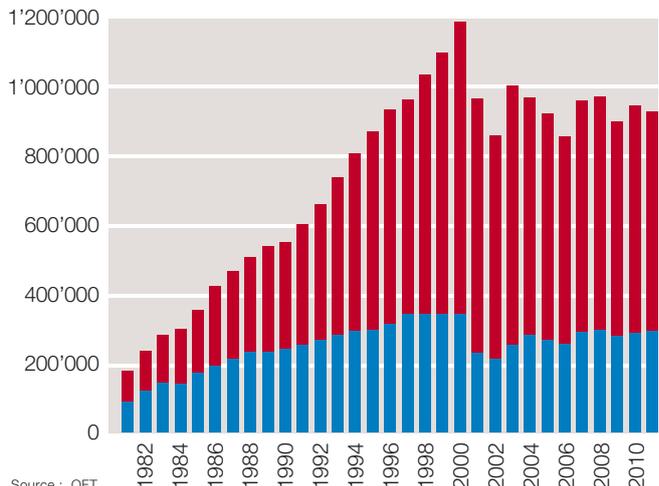
Risques d'un second tube

Exposée au chantage : lorsque le second tube sera achevé, il n'existera aucun obstacle ni légal ni constructif qui ne pourra être éliminé facilement. Un deuxième tunnel routier n'est donc pas un projet d'assainissement mais remplit les conditions relatives à la construction pour un doublement des capacités routières au Gothard et expose politiquement la Suisse au chantage.

Gothard : véhicules par année
Pas d'augmentation du trafic



Gothard : poids lourds par année
selon l'origine : Suisse étranger



Source : OFT

« La décision de construire un second tunnel est un contordre à une politique des transports efficace.

S'il est suivi, nous payerons tous l'addition. »

NZZ, 28.6.2012



NLFA : un deuxième tunnel nuirait à la rentabilité des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), tout particulièrement à celle du tunnel de base du Gothard et ne respecterait pas la volonté du peuple, de transférer les marchandises sur le rail. Un deuxième tube entraînerait pendant des années une diminution des recettes d'un montant de plusieurs millions pour le trafic ferroviaire, aussi bien pour le trafic marchandises que voyageurs. Le transfert serait torpillé et encore plus de poids lourds circuleraient sur les routes.

UE : la proposition faite en juin 2012 par le Conseil fédéral, à savoir de construire un second tube, a été accueillie favorablement par l'Union Européenne qui considère cette solution comme « capacité de réserve » en cas d'encombrements futurs. Une expertise juridique publiée par la NZZ a démontré que l'UE pourrait, en se fondant sur les accords sur les transports terrestres (garantie de libre circulation) contester la limitation « artificielle » à deux voies. Soutenue par le lobby des routiers et automobilistes suisses, elle pourrait imposer l'utilisation intégrale des quatre voies.

Bandes d'arrêt d'urgence : en cas de doublement, le Conseil fédéral s'engage à garder une bande d'arrêt d'urgence libre dans chaque tube. Pourtant, comme c'est le cas à Morges, certaines d'entre elles sont déjà ouvertes à la circulation. Et sous le titre « Garantie de la fluidité du

trafic », l'Office fédéral des transports annonce son intention de réaffecter plus de 125 kilomètres de bandes aux heures de pointe dans les années à venir. La signification de cette mesure pour le Gothard est facile à imaginer.

Plus de poids lourds : un deuxième tunnel ouvrirait les vannes, au profit de l'UE et au grand détriment de la Suisse, aux quelques 600'000 poids lourds transitant annuellement par le Brenner, et qui selon une étude de l'Etat du Tyrol, traverseraient alors la Suisse. Ce qui signifierait pour le Gothard : un million et demi de poids lourds par année au lieu du million actuel.

Sécurité : selon des études indépendantes, le niveau de sécurité du tunnel routier du Gothard est élevé, ce résultat est surtout dû à la galerie de sécurité parallèle. L'incendie d'un poids lourds représente le risque le plus élevé comme le prouve tous les graves accidents, tel celui survenu au Gothard en 2001 et qui a coûté la vie à 11 personnes. Lors de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc de 1999, avec 35 morts, c'est un poids lourd transportant de la margarine qui a pris feu, sans collision. Après l'accident de 2001, de grands investissements ont été faits au Gothard pour améliorer la sécurité. Le nombre d'accidents et de pannes a depuis lors fortement diminué.

Accidents : selon le bureau de prévention des accidents (bpa) un second tube augmenterait la sécurité routière, mais une augmentation de trafic de plus de 3% suffit à réduire la sécurité sur l'ensemble de l'axe Bâle-Chiasso ! Entre 2002 et 2011, 6 personnes ont perdu la vie dans le tunnel, en partie dans des accidents impliquant les conducteurs eux-mêmes ; en comparaison, les routes suisses ont fait plus de 4000 victimes dans le même laps de temps.

Nombre de morts par accidents de la circulation ces 10 dernières années

année	tunnel du Gothard	toute la Suisse
2002	0	513
2003	2	546
2004	1	510
2005	0	409
2006	1	370
2007	0	384
2008	1	357
2009	0	349
2010	0	328
2011	1	320
Total	6	4086

Source : OFROU, bpa



« Nous n'allons pas construire deux tunnels pour n'utiliser qu'une voie dans chacun. A mon avis, ce serait hypocrite. »

Doris Leuthard, lors de la commission des transports en janvier 2012 (procès-verbal, traduit de l'allemand)

Santé : la partie sud du Tessin souffre aujourd'hui déjà de cette avalanche de trafic de transit. Les cas de cancers et maladies respiratoires en résultant se situent bien au-dessus de la moyenne suisse et touchent surtout les enfants et les personnes âgées. Le Mendrisiotto en particulier ne supporterait pas plus de trafic. Un second tube aggraverait énormément la situation tôt ou tard. D'après une étude de la Confédération, en 2005, l'air pollué a été la cause en Suisse de 42'000 cas de bronchite aiguë chez des enfants et a provoqué chez des adultes plus de 44'000 crises d'asthme. Le trafic routier est une des causes principales de la pollution atmosphérique.

Environnement : nos Alpes méritent une protection particulière contre les nuisances du trafic de transit. Elles sont atteintes deux fois plus par les effets du réchauffement climatique que les régions de plaine. En outre, elles comptent parmi les régions écologiquement les plus sensibles du monde et la région du Gothard est considérée comme le château d'eau de l'Europe. La topographie très particulière des vallées alpines a des incidences négatives: l'air pollué se concentre plus dans les vallées étroites que dans les régions ouvertes, les véhicules motorisés génèrent plus

d'émissions polluantes à la montée qu'en plaine (1 camion dans une vallée montagneuse = 3 camions en plaine). A cause de l'effet amphithéâtre et du régime plus élevé des moteurs, les nuisances sonores sont de beaucoup supérieures.

Une chance pour la protection alpine

Respecter la Constitution : l'assainissement du tunnel du Gothard est inévitable. Il offre la chance historique d'appliquer l'article de la Constitution concernant la protection alpine ainsi que les lois en vigueur : transférer de la route au rail le trafic de marchandises de frontière à frontière, ne plus tolérer que les 650'000 poids lourds en transit au lieu des 1,25 million à l'heure actuelle. Avec les tunnels de base du Lötschberg et du Gothard, la Suisse a créé les capacités ferroviaires nécessaires. La bourse du transit alpin nous fournit l'instrument incitatif idéal pour gérer le trafic des marchandises. Par contre, un deuxième tunnel routier ferait capoter définitivement le transfert du transport de marchandises de la route au rail.

Démocratie : la feinte politique, à savoir la promesse de n'utiliser les deux tubes qu'à moitié, et la tactique du salami appliquée contredisent le bon sens, nos habitudes démocratiques ainsi que l'idée de la protection alpine garantie par la Constitution.

La constitutionnalité d'un probable second tube se mesure au potentiel de capacité effectif et non à la volonté de ne l'utiliser qu'à moitié!

Art. 84 de la Constitution suisse

Transit alpin

- 1 La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elles ne portent pas atteinte aux êtres humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.
- 2 Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail.
- 3 La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.



Initiative des Alpes Association pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit
Herrengasse 2 Case postale 28 CH-6460 Altdorf Téléphone +41 (0)41 870 97 81
Fax +41 (0)41 870 97 88 info@initiative-des-alpes.ch

Sources : les études citées sont disponibles à l'adresse www.initiative-des-alpes.ch
Photos : Initiative des Alpes, AlpTransit Gotthard SA, Emanuel Ammon/Aura, Kurt Baumann, Brigitte Wolf

