

Examen (critique) des 9 principaux arguments en faveur d'un second tube au Gothard

Roger Nordmann,

Conseiller national, Président du groupe socialiste aux Chambres fédérales

Après 40 ans de fonctionnement, il faut assainir le tunnel autoroutier du St-Gothard, ce qui nécessite de le fermer au trafic pendant le temps des travaux.

Deux solutions:

- Creuser un second tunnel autoroutier (position du OUI)
- Organiser un chargement des véhicules sur train (Position du NON)

Argument 1

« La construction du deuxième tube est le seul moyen d'éviter une interruption du trafic routier entre la Suisse allemande le Tessin »

Faux: avec la solution d'un second tunnel autoroutier, 4 à 6 mois d'interruption pour un pré-assainissement, sans alternative routière.

Avec la solution du chargement sur le train dans les tunnels ferroviaires de base et de faîte, aucun jour d'interruption.

Argument 2

"Il faut construire le second tunnel à cause des bouchons"

Faux: si la Constitution est respectée (pas d'augmentation de la capacité de transit à travers les Alpes), une seule voie par sens sera exploitée. Sous réserve d'une légère augmentation de la fluidité, cela n'augmente pas la capacité et ne change quasiment rien pour les bouchons ponctuels (à Pâques et lors des départs en vacances d'été).

Argument 3

"Après la construction du deuxième tunnel, il y aura certes quatre voies de circulation, mais une seule sera exploitée par sens, et l'autre sera fermée, pour servir de bande d'arrêts d'urgence".

Faux: une fois que ces quatre voies de circulation existeront, on finira par les utiliser, car:

- **on ne dépense pas 3 milliards dans une infrastructure pour s'interdire de l'utiliser**
- **la pression du lobby routier Suisse et européen sera très forte.**
- **il suffit pour cela en 2030 de changer la loi que nous votons aujourd'hui.**

Argument 4

"Il faut construire un deuxième tunnel parce que le tronçon du Gothard est surchargé".

Faux: Le trafic moyen dans le tunnel du Gothard (1 piste par sens) est de 17'000 voitures par jour. (l'A9 entre Vevey et Chexbres, il y a 62'000 véhicules par jour, pour 2 pistes/sens)

À l'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire: baisse du trafic voiture, car gain $\frac{3}{4}$ heure, et productivité accrue marchandises

Schweizerisches Nationalstrassennetz / Réseau suisse des routes nationales

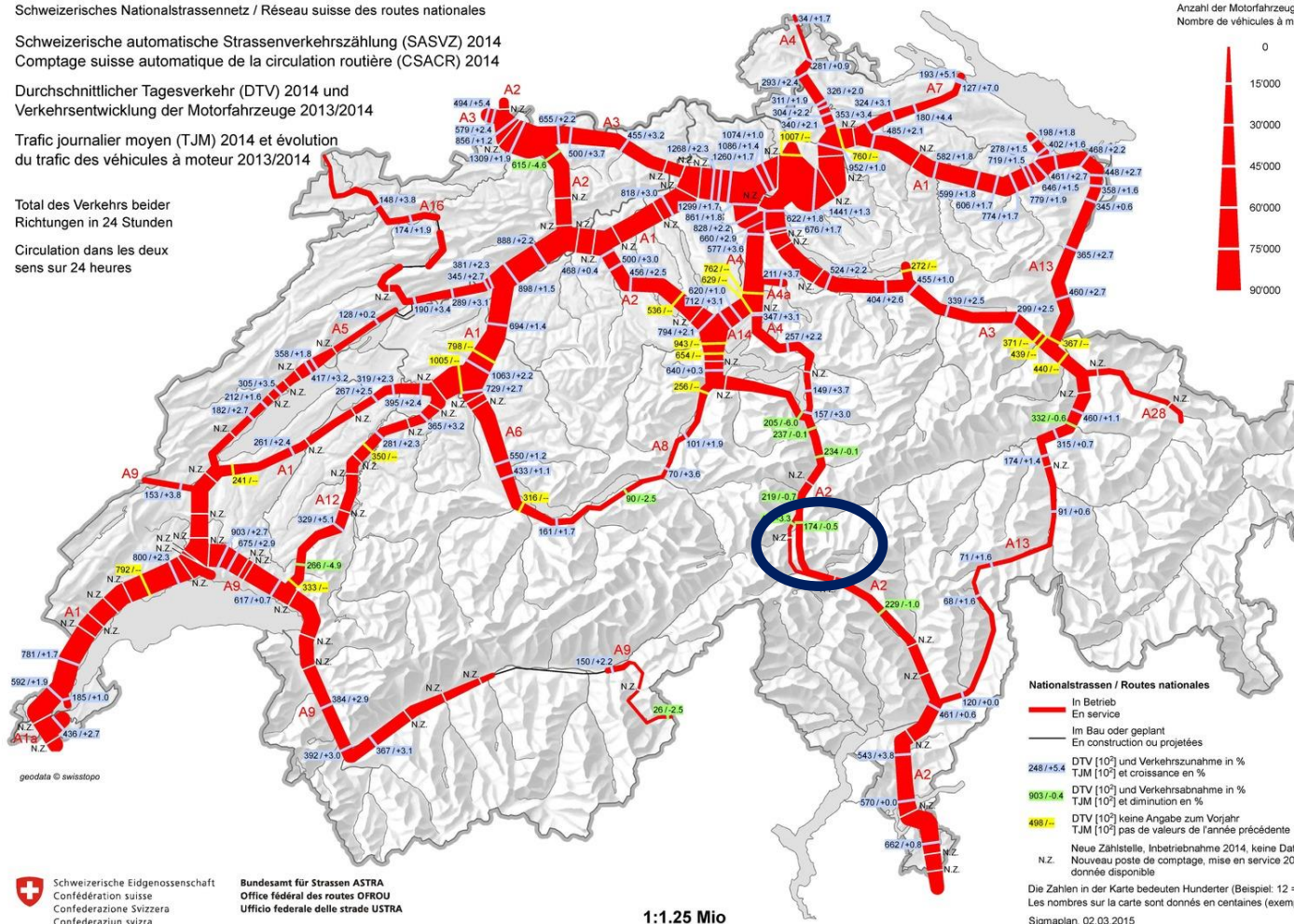
Schweizerische automatische Strassenverkehrsählung (SASVZ) 2014
Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR) 2014

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2014 und
Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2013/2014

Trafic journalier moyen (TJM) 2014 et évolution
du trafic des véhicules à moteur 2013/2014

Total des Verkehrs beider
Richtungen in 24 Stunden

Circulation dans les deux
sens sur 24 heures



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundessamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA

Argument 5

"Finalement, comme il faut de toute façon assainir le premier tunnel, autant profiter donc pour en construire un deuxième, car cela ne revient pas plus cher, si l'on compte le coût du ferroutage."

Ferroutage solution 1b Avec brève ouverture en été		Construction d'un deuxième tube	
Réfection du tunnel	752	Construction 2 ^{ème} tube Prix 2010	2023
Ferroutage voitures (invest. + expl.)	192 à 204	Réfection y-c pré-réfection	765
Ferroutage camions (invest. + expl.)	479 à 686	Omis par le Conseil fédéral: Entretien et surcoût expl. second tube 1,5% de valeur à neuf pendant 40 ans (30 mio/an)	1200
Ouverture étendue rte du col	16		
Total	1439 à 1658	Total avec entretien <i>Total selon CF (sans entretien)</i>	3988 2788

Source: message du Conseil fédéral, pg 6562 et suivante (sauf entretien, et exp. 2^{ème} tube, pas chiffré)

Argument 6

"C'est le moment d'investir pour le Tessin, car cette région n'a pas bénéficié des investissements fédéraux en matière de transport"

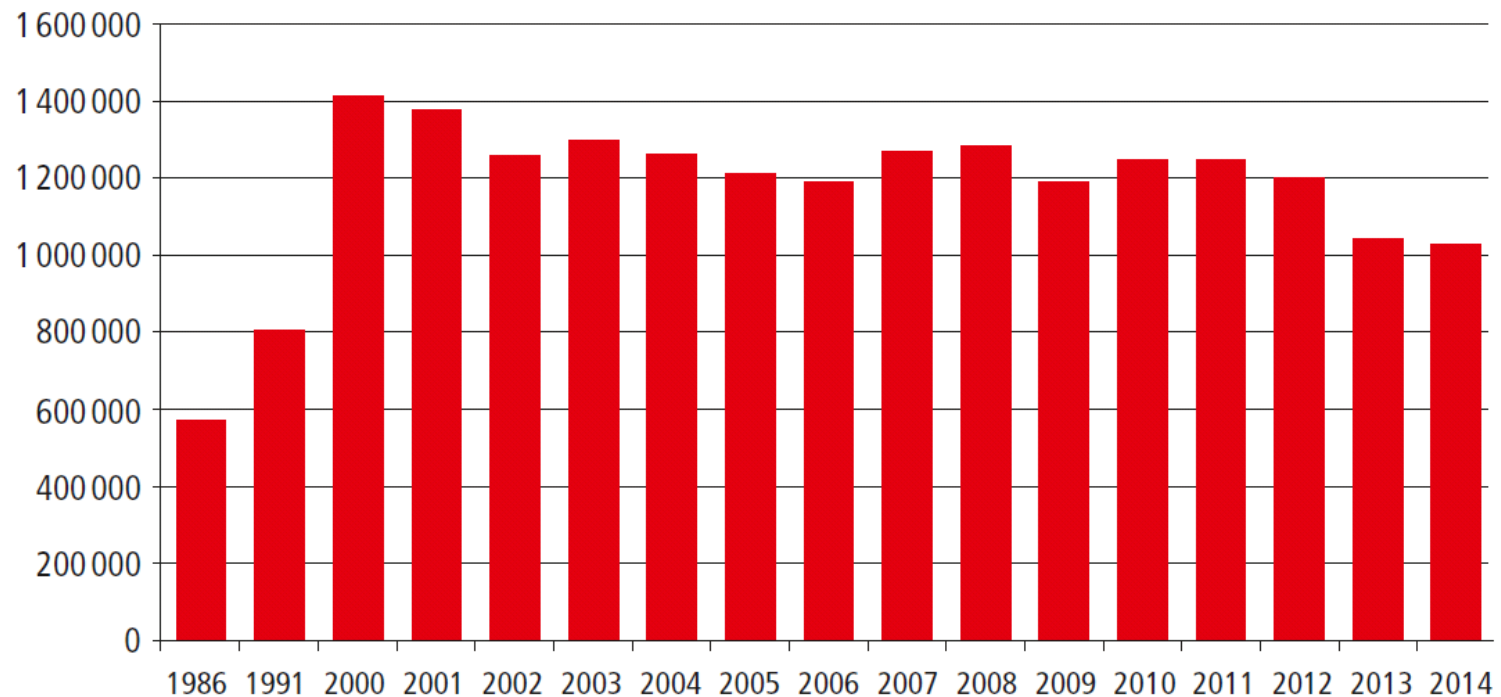
Faux:

- **11 milliards dans le tunnel de base ferroviaire du Gothard**
- **2 milliards dans le tunnel du Ceneri (y-c RER).**
- **Partie suisse de la ligne Mendriso-Varese**

Argument 7

"La politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail ne fonctionne pas"

Véhicules par an



Depuis l'année 2000, le nombre de courses de camions à travers les Alpes a reculé de 30 %.

Argument 8

«Le Gothard est extrêmement dangereux»

Diagnostic faux

Tunnels autoroutiers parmi les tronçons les plus sûrs dans l'absolu du réseau routier Suisse (réponse au Postulat 09.3000)

	Décès/an	1 mort tous les x km
Gothard actuellement*	0,45	232'558'140
<i>Gothard 1 tube assaini*</i>	<i>0,33</i>	<i>322'580'645</i>
<i>Gothard 2 tubes*</i>	<i>0,11</i>	<i>1'000'000'000</i>
Toutes les routes**	300	200'000'000
Seulement autoroutes**	30	900'000'000
non-autoroutes**	270	122'222'222
* Selon rapport CF 17.12.2010 réponse au Postulat 09.3000		
** Selon statistiques accidents et trafic		

Le Gothard est déjà actuellement 2x plus sûr qu'une route normale. Avec l'assainissement, il sera 3 x plus sûr (mais sans atteindre la sécurité d'une autoroute).

Argument 9

«Il faut d'urgence construire un deuxième tube pour augmenter la sécurité»

Mesures fausses

- Certes, construction d'un second tunnel petit = + sécurité sur le tronçon question (dès 2030). Mais si, en raison de l'augmentation de la fluidité, le trafic augmente de 3 % sur axe Bâle-Chiasso, le gain est sur-compensée par les nouveaux accidents imputables à l'augmentation du trafic (calcul BPA).

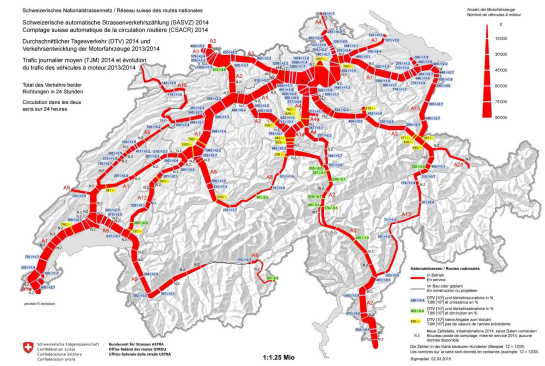
Mesures efficaces quasi immédiates, et non en 2030 seulement

(Depuis l'accident de 2001, de nombreuses mesures: compte-goutte, la distance obligatoire entre les véhicules, portail thermique sud).

- Installation d'un deuxième portail thermique pour détecter la surchauffe.
- Transfert d'un plus grand nombre de camions sur le rail (aussi + sécurité sur le reste du tronçon)
- Interdiction dès 2020 du tunnel aux camions qui ne possèdent pas un système électronique de surveillance pour éviter le changement involontaire de piste de circulation.
- Evt: installations d'une glissière centrale rétractable, réduction de la vitesse.

Conclusion

- Le doublement du tunnel autoroutier du Gothard est très cher et sans utilité. Tout sauf un « hot-spot » autoroutier, trafic stable depuis 15 ans.
- L'assainissement peut être fait à moindre coût (Delta de 2,5 mrd).
- Il dévalorise l'investissement fait dans les NLFA alors que l'assainissement est justement l'occasion de donner les bonnes impulsions pour mettre les marchandise en transit sur le rail.
- On s'expose à une avalanche de camions en cas d'ouverture à 4 pistes.
- En votant non, on choisit la solution de l'assainissement avec ferroutage sans aucune interruption. Moins cher et plus efficace.
- Les moyens pour les infrastructures ne sont pas illimités. Chaque franc englouti au Gothard ne peut être dépensé ailleurs, par exemple pour l'entretien ou le M3.



www.ate.ch/gothard