

*Question présentée par la députée :
Mme Emilie Flamand*

Date de dépôt : 14 mars 2013

Question écrite urgente

Deuxième tube au Gothard: quelle réaction du Conseil d'Etat?

Le 21 décembre dernier, le Conseil fédéral a ouvert la consultation quant à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA). Cette consultation court jusqu'au 21 avril prochain. L'avis des cantons est également demandé. Par la modification de la LTRA, le Conseil fédéral souhaite permettre la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard. La raison à cela réside dans l'assainissement complet du tunnel actuel, prévue pour la période 2020-2025 et demandant sa fermeture totale durant env. 1000 jours.

Selon des études du DETEC, dont Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard a également admis les conclusions il y a un an, l'assainissement est possible sans la construction préalable d'un deuxième tube; le trafic routier peut être entièrement absorbé par le rail (chargement des autos à l'ancien tunnel, chargement des camions au nouveau tunnel de base). Le canton du Tessin ne sera pas isolé. Si l'on considère les coûts à long terme (entretien et exercice du deuxième tube) et les taxes encaissées grâce au chargement des camions, cette dernière solution est de 3 à 3,5 milliards de francs moins chère que la construction d'un deuxième tube.

Le trafic journalier moyen par le tunnel du Gothard est de quelque 17'000 véhicules. Sur le pont du Mont-Blanc, on compte quotidiennement plus de 60'000 véhicules. Les pendulaires voyagent quotidiennement debout dans les bus, trams et trains régionaux.

Si l'on investit plus qu'il ne faut dans l'assainissement du tunnel routier au Gothard, l'argent manquera dans les caisses destinées aux projets d'infrastructures de transports, notamment en faveur des projets d'agglomérations (cf. loi sur les coûts des infrastructures, Art. 2 al. 1 et 2).

Au Gothard, on investit déjà 12 milliards de francs pour les tunnels de base des NLFA au Gothard et au Monte Ceneri, plus un milliard pour le corridor 4 mètres. De plus, la MEVA (ligne ferroviaire Mendrisio-Varese, 134 millions de francs) sera ouverte en 2015. Elle permettra de raccorder aisément le Tessin à l'aéroport de Malpensa et à la ligne du Simplon (gain de temps jusqu'à Lausanne: 1 heure).

La population suisse s'est déjà exprimée contre l'augmentation de la capacité routière de transit dans l'espace alpin par son oui à l'Initiative des Alpes, en 1994. Par conséquent, le trafic marchandises à travers les Alpes doit être transféré au rail. L'interdiction d'augmenter la capacité est consignée en détail dans la LTRA.

Les accidents sur le reste de l'A2 sont plus nombreux que dans le tunnel du Gothard. La sécurité dans le tunnel a été considérablement améliorée après le terrible incendie d'un camion, en 2001. Le nombre d'accidents a chuté à moins d'un quart.

Questions:

- ***Le Conseil d'Etat partage-t-il l'avis selon lequel un deuxième tube au Gothard est inutile et que les ressources, déjà limitées, devraient plutôt être investies dans les projets d'agglomérations?***
- ***Le Conseil d'Etat ne craint-il pas que la construction d'un deuxième tube au Gothard amoindrisse les chances de réaliser les projets de la région lémanique?***
- ***Le Conseil d'Etat compte-t-il s'exprimer dans ce sens, dans le cadre de la consultation, et compte-t-il encourager le Conseil fédéral à rejeter la construction d'un deuxième tube?***