

Date de dépôt : 18 avril 2013

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Emilie Flamand : Deuxième tube au Gothard : quelle réaction du Conseil d'Etat ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 15 mars 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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 ?**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le tunnel routier du Gothard est un axe majeur pour la Suisse et l'Europe et constitue la liaison routière transalpine la plus importante de Suisse. Il convient également de souligner son importance du point de vue de la politique sociale, économique et touristique au niveau régional.

Mis en service en 1980, le tunnel routier du Gothard devra faire l'objet après 40 années d'exploitation, soit entre 2020 et 2025, de travaux de réfection complets.

Deux types de solutions sont envisagés.

La première concerne la réfection du tunnel existant sans construction d'un second tube et comporte trois variantes portant sur les périodes de fermeture du tunnel et la durée des travaux. Parmi ces variantes, la variante 1B est retenue. Elle consiste à fermer le tunnel durant 280 jours par an pour une durée de chantier estimée à trois ans et demi. Son coût est chiffré dans une fourchette comprise entre 1,44 milliards de francs et 1,66 milliards de francs (valeur 2009) dont 752 millions de francs concernant les travaux de rénovation eux-mêmes, 192 à 204 millions de francs pour la gestion du trafic de personnes et 479 à 686 millions pour la gestion du trafic de marchandises durant la période des travaux. Ces mesures de gestion de trafic consistent principalement à mettre en place des solutions de substitution à la traversée routière du Gothard sans empêcher des reports de trafic sur des itinéraires routiers parallèles.

La seconde concerne la construction d'un second tube, sans accroissement de capacité, suivie d'une réfection du tube existant. Elle consiste à fermer le tunnel durant 140 jours (non consécutifs) donnant lieu à des mesures transitoires de gestion du trafic durant la construction d'un second tube, puis à procéder à la réfection complète du tunnel une fois le second tube mis en service durant 2 ans. A terme, la circulation se fera dans deux tubes constitués chacun d'une voie de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence (actuellement, 1 tube bi-directionnel sans bande d'arrêt d'urgence). Son coût est estimé à 2,02 milliards de francs (base 2010) pour la construction du second tube auxquels s'ajoutent 515 millions de francs (base 2009) pour la réfection complète et 250 millions de francs (base 2009) pour les mesures transitoires, soit un total d'environ 2,79 milliards de francs.

Le projet de loi soumis à la consultation a pour objet l'introduction d'un nouvel article 3a dans la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA; RS 725.14) basé sur la solution 2 précédemment décrite :

« Art. 3a Tunnel routier du Gothard (nouveau)

1 Il est autorisé de construire un second tube au tunnel routier du Gothard.

2 Il n'est permis d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube. Si un seul tube est ouvert au trafic, une voie par sens de circulation pourra être mise en service dans ledit tube.

3 Une régulation du trafic lourd doit être mise en place pour le franchissement du tunnel routier du Gothard. Une distance de sécurité minimum entre les voitures automobiles lourdes affectées au transport de marchandises circulant dans le tunnel doit être prescrite. »

Dans le cadre de la consultation fédérale en date du 19 décembre 2012, relative à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine, le Conseil d'Etat a pris acte du fait que la proposition de créer un second tube parallèle à l'existant est l'option qui, selon le Conseil fédéral, a le plus de sens, au regard des investissements d'entretien futurs, de la sécurité et de la souplesse d'exploitation qu'elle apporte. Comme il l'a fait entendre récemment lors d'une réunion plénière de la DTAP¹, tout en n'obtenant pas gain de cause, le Conseil d'Etat a toutefois considéré défavorablement cette variante, car elle ne présente pas un rapport coût-utilité suffisant.

En effet, le Conseil d'Etat a estimé que d'autres projets plus urgents et prioritaires pour les agglomérations suisses, plus spécifiquement pour Genève l'élargissement de l'autoroute entre Coppet et Bernex et la traversée du Lac, disposent d'un meilleur rapport en la matière que la réalisation d'une nouvelle traversée du Gothard, eu égard aux enjeux quotidiens supérieurs en matière de mobilité à gérer, comparativement aux phénomènes localisés concernés dans ce cadre et liés aux transhumances des vacances.

Si la réfection du tunnel du Gothard, l'élargissement de l'autoroute de contournement et la traversée du Lac sont ou seront en principe chacun concernés par des fonds différents, respectivement celui d'entretien et d'aménagement du réseau des routes nationales, celui de suppression des goulets d'étranglement et celui futur d'infrastructure routière, ces projets peuvent potentiellement entrer en concurrence.

¹ DTAP : Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement

En effet, au vu des ressources financières globales limitées du Fonds spécial de la circulation routière (FSCR), le Conseil d'Etat a dès lors tenu, dans sa réponse, à s'assurer que le financement de la réfection du tunnel du Gothard ne péjore pas les ressources allouées aux projets genevois et ne retarde pas leur mise en œuvre.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat a demandé au Conseil fédéral que son Message aux Chambres sur cette réfection fournisse explicitement des garanties concernant la réalisation dans les délais requis des projets prioritaires et urgents pour le Grand Genève.

Il assortit de surcroît sa prise de position d'une seconde condition, à savoir la nécessité impérative que la variante qui sera en définitive retenue ne s'accompagne pas d'une augmentation de la capacité routière, et ce, de manière durable.

Enfin, concernant la décision du Conseil fédéral de renoncer au prélèvement d'un péage routier pour financer le projet de réfection du tunnel du Gothard, le Conseil d'Etat a considéré que ce type de financement ne devait pas être écarté a priori dans ce cadre, de même que pour financer de nouvelles infrastructures autoroutières exceptionnelles dans d'autres secteurs, telles que la future traversée du Lac.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime avoir apporté les réponses nécessaires aux demandes formulées dans la présente question urgente écrite.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Charles BEER