

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Palais fédéral  
3003 Berne

Réf. : PM/15013512

Lausanne, le 17 avril 2013

**Procédure de consultation fédérale : modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (réfection du tunnel routier du Gothard (TRG))**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA; RS 725.14) dans la perspective de la réfection du tunnel routier du Gothard (TRG).

La modification de la LTRA a pour objet l'introduction d'un nouvel article 3a concernant le tunnel routier du Gothard dont la teneur proposée est la suivante :

<sup>1</sup> *Il est autorisé de construire un second tube au tunnel routier du Gothard.*

<sup>2</sup> *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.*

<sup>3</sup> *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 affectés au transport de marchandises circulant dans le tunnel doit être prescrite."*

**Préliminaire : contexte de la consultation**

Le tunnel routier du Gothard a été inauguré le 5 septembre 1980. Entre 2020 et 2025, soit après 40 ans d'exploitation, le tunnel devra faire l'objet d'une réfection complète. A partir de 2025, il ne sera plus possible de garantir totalement le bon fonctionnement du tunnel et la sécurité à l'intérieur de l'ouvrage si ces travaux ne sont pas réalisés.

Deux solutions sont soumises en consultation, et qui font l'objet d'une comparaison dans l'annexe 1 du dossier de consultation :

- **Solution 1** (avec trois sous-variantes, dont la sous-variante 1B retenue) **avec la réfection du tunnel existant sans construction d'un second tube et avec une brève ouverture en été** (tunnel fermé 280 jours par an). La durée du chantier est de 980 jours, répartis sur trois ans et demi. Sur la base des prix de 2009, le coût estimatif de cette solution 1B est chiffré dans une fourchette de 1.44 milliard de francs à 1.66 milliard de francs, dont 752 millions de francs pour les travaux de

rénovation du tube existant d'une part, 192 à 204 millions de francs pour la gestion du trafic des véhicules transportant des personnes et 479 à 686 millions de francs pour la gestion du trafic des poids lourds durant la période des travaux, d'autre part.

- **Solution 2 avec la construction d'un second tube (sans accroissement de capacité), suivie d'une réfection complète du tube existant.** Sur la base des prix de 2010 et 2009, le coût estimatif de cette solution est de 2.79 milliards de francs, dont 2.02 milliards de francs pour le second tube, 515 millions de francs pour les travaux de rénovation du tube existant et 250 millions de francs pour des mesures transitoires.

### **Position du Conseil d'Etat**

En premier lieu, le Conseil d'Etat estime que l'article constitutionnel sur les Alpes, adopté en 1994 par le peuple suisse, doit être rigoureusement respecté. Sa teneur est la suivante :

*"Article 84 Transit alpin*

<sup>1</sup> *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.*

<sup>2</sup> *Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables. Elles doivent être précisées dans une loi.*

<sup>3</sup> *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."*

La conformité à cette disposition de la réalisation d'un second tube routier au Gothard apparaît douteuse.

Ensuite, de nombreux autres projets dont le rapport coût-utilité est nettement meilleur et qui concernent des tronçons nettement plus surchargés sont en attente de financement fédéral. Si les sources de financement de ces différentes infrastructures sont évidemment multiples, elles peuvent néanmoins entrer en concurrence. La priorité ne doit donc pas être donnée à la solution coûteuse impliquant le percement d'un second tube.

Le Conseil d'Etat estime donc que la solution la plus avantageuse est la réfection du tunnel existant, assortie de mesures d'accompagnement pour assurer le trafic durant les périodes de fermeture du tunnel.

### **Financement et conséquences**

En revanche, si la solution d'un second tube devait, malgré les réserves émises dans le présent courrier, être retenue, les coûts supplémentaires de cette solution ne devraient pas être supportés par les fonds publics. La mise en place d'un système de péage serait alors envisageable.

Dans l'hypothèse où la solution de percement d'un second tube serait néanmoins retenue, dans le sens de la prise de position du 7 mars 2013 de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), le Conseil d'Etat pose donc deux conditions :

1. En aucun cas la réfection du tunnel routier du Gothard ne doit conduire, pour des motifs financiers, à retarder les investissements dans le réseau des routes nationales présentant un meilleur rapport coût-utilité, notamment sur l'axe Lausanne - Genève, dont le nouveau contournement de Morges.
2. Des garanties concernant la réalisation de ces projets d'aménagement urgents doivent être données, sous la forme d'un engagement sur une liste de ces projets assorti d'un échéancier à prendre simultanément à la publication du message du Conseil fédéral sur le tunnel du Gothard.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

**Copies**

- Service de la mobilité
- Office des affaires extérieures