

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Vassilis Venizelos au nom du groupe des Verts - Assainissement du tunnel routier du Gothard : "Ô forage, Ô désespoir"

Rappel de l'interpellation

Le 21 décembre 2012, le Conseil fédéral a ouvert une consultation sur la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA). Cette dernière vise à offrir le cadre légal nécessaire à la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard. En effet, les travaux liés à l'assainissement complet du tunnel existant, prévus à l'horizon 2020-2025, nécessiteront la fermeture totale du tube actuel pour une durée d'environ 1000 jours. Le canton de Vaud est invité à participer à cette consultation, qui court jusqu'au 21 avril prochain.

Ce projet de deuxième tunnel du Gothard est pour le moins surprenant et représente une atteinte à la protection des Alpes telle qu'inscrite dans la Constitution. Il convient de rappeler que le peuple et les cantons ont déjà exprimé catégoriquement leur opposition à un second tube routier au Gothard, en 2004, en refusant le contre-projet à l'initiative Avanti.

Au lieu de poursuivre sa politique de transfert de la route au rail actuellement exemplaire en Europe et par ailleurs inscrite depuis 1994 dans la Constitution, le Conseil fédéral nous propose une solution qui avait pourtant été écartée dans un concept élaboré en 2010 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Les études montrent en effet que le trafic routier pourrait être entièrement absorbé par le rail. Jusqu'au début des travaux d'assainissement, en 2020, les capacités de transport sur le rail auront doublé grâce à la NLFA. Ainsi, il sera possible d'effectuer l'assainissement sans chaos routier et sans investir des milliards supplémentaires. Le deuxième tunnel augmenterait la capacité de la route et générerait un trafic accru, en contradiction totale avec les objectifs de transfert de la route au rail.

Les coûts de construction d'un deuxième tube sont estimés à plus de 2 milliards de francs. Cet investissement aura sans doute des conséquences sur les possibilités de financer les projets de mobilité dans notre canton.

Ainsi, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

1. Le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de répondre à la consultation ?

Si non, pourquoi ? Si oui, le CE partage-t-il l'analyse selon laquelle

- a) la construction d'un deuxième tube au Gothard amoindrit les chances de bénéficier d'un cofinancement de la Confédération pour réaliser nos propres projets
- b) un deuxième tube au Gothard est inutile et l'argent, déjà limité, devrait plutôt être investi dans les projets d'agglomérations
- c) un deuxième tube au Gothard entrave la politique de transfert route-rail

2. Le Conseil d'Etat est-il prêt à rejeter la construction d'un deuxième tube ?

Souhaite développer.

(Signé) Vassilis Venizelos

au nom du groupe des Verts

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat a répondu de la manière suivante à Mme la Conseillère fédérale Doris Leuthard, cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication par courrier du 17 avril 2013 :

"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

¹La 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.

²Le 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.

³La 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."

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de répondre à la consultation ?

Si non, pourquoi ? Si oui, le CE partage-t-il l'analyse selon laquelle

- a) la construction d'un deuxième tube au Gothard amoindrit les chances de bénéficier d'un cofinancement de la Confédération pour réaliser nos propres projets**
- b) un deuxième tube au Gothard est inutile et l'argent, déjà limité, devrait plutôt être investi dans les projets d'agglomérations**
- c) un deuxième tube au Gothard entrave la politique de transfert route-rail**

Le Conseil d'Etat a répondu en date du 17 avril 2013 à la procédure de consultation selon le texte figurant en préambule. Il a estimé que l'article constitutionnel sur les Alpes, adopté en 1994 par le peuple suisse, doit être rigoureusement respecté. Le Conseil d'Etat a donc considéré 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.

Il a également rappelé à l'autorité fédérale que de nombreux projets d'infrastructure dans le bassin lémanique revêtent un caractère prioritaire pour désengorger le réseau. Dans le cas où le Conseil fédéral retiendrait la variante prévoyant la construction d'un nouveau tube, le Conseil d'Etat pose comme condition que la réfection du tunnel ne conduise en aucun cas à retarder, pour des motifs financiers, les investissements dans le réseau des routes nationales, notamment sur l'axe Lausanne-Genève, dont le nouveau contournement de Morges.

2. Le Conseil d'Etat est-il prêt à rejeter la construction d'un deuxième tube ?

Comme mentionné en réponse à la question 1, le Conseil d'Etat a estimé 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.

Il a toutefois précisé dans sa réponse que si la solution d'un second tube devait, malgré les réserves émises, être retenue, il pose 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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 mai 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean