



29 mai 2013

---

**Modification de la**  
**loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine**  
(réfection du tunnel routier du Gothard)

**Rapport sur les résultats de la procédure de consultation**

---

## Table des matières

1. Introduction.....	3
1.1. Contexte .....	3
1.2. Contenu et objectif du projet .....	3
1.3. Avis reçus (tableau).....	4
2. Résultats .....	4
2.1. Evaluation générale du projet.....	4
2.1.1. Arguments en faveur du projet .....	5
2.1.2. Réserves .....	8
2.1.3. Arguments contre le projet .....	10
2.1.4. Solutions alternatives .....	15
2.1.5. Politique de transfert.....	18
2.2. Financement.....	19
2.2.1. Evaluation générale d'un péage routier au TRG.....	19
2.2.2. Arguments en faveur de l'introduction de péages routiers.....	20
2.2.3. Arguments contre l'introduction de péages routiers .....	20
2.2.4. Partenariat public-privé (PPP).....	21
3. Résumé.....	22
4. Autres remarques et suggestions .....	22
Annexe .....	25
Liste des avis reçus.....	25
Index des abréviations .....	28

## 1. Introduction

### 1.1. Contexte

Par arrêté du 19 décembre 2012, le Conseil fédéral a pris connaissance du projet mis en consultation relatif à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) dans le cadre de la réfection du tunnel routier du Gothard (TRG). Dans le même temps, il a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de réaliser la procédure de consultation. Dans le cadre de la procédure de consultation, les organismes consultés ont été conviés à s'exprimer sur la question du prélèvement d'un éventuel péage routier, sur le principe et dans le cadre spécifique du TRG.

Les milieux intéressés ont eu l'occasion de se prononcer sur le projet de consultation en prenant position avant le 21 avril 2013. Le présent rapport a pris en compte tous les avis soumis avant le 30 avril 2013.

Au total, 102 invitations à participer à la consultation ont été envoyées. 119 avis ont été reçus au total. 26 cantons, 1 conférence des cantons, 13 partis politiques (y compris les sous-partis ou sections), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, 6 associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national, 12 organisations de transport et 59 autres organisations ou particuliers se sont exprimés.

### 1.2. Contenu et objectif du projet

D'une longueur de 16,9 kilomètres, le tunnel routier du Gothard a été inauguré le 5 septembre 1980 et il est en service depuis plus de 30 ans. Entre 2020 et 2025, soit après 40 ans d'exploitation, le tunnel devra faire l'objet d'une réfection. 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. Dès lors, le Conseil fédéral a analysé en profondeur différentes solutions de réfection avant de parvenir à la conclusion qu'une réfection complète du TRG sans construction d'un second tube était certes faisable sur le fond, mais qu'elle présentait également des inconvénients majeurs. C'est la raison pour laquelle il a opté pour la construction d'un second tube (sans accroissement de capacité) suivie d'une réfection du tunnel existant. Une fois la réfection du tunnel actuel terminée, seule une voie de circulation pourra être exploitée dans chacun des deux tubes. En temps normal, chaque tube disposera d'une voie de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence. Ce régime de circulation garantit la conformité constitutionnelle de la construction d'un second tube. Le coût total de la construction d'un nouveau tube et de la réfection du tunnel existant se chiffre à quelque 2 788 millions de francs (indice des prix 2009 pour la réfection du tube actuel ; indice des prix 2010 pour la construction du second tube, prix hors TVA, précision des coûts de +/- 30 %).

Bien qu'en principe la construction d'un second tube au Gothard ne nécessite pas une modification législative en l'état actuel du projet, le Conseil fédéral souhaite inscrire dans la LTRA la limitation à deux voies de circulation au maximum. Cette démarche permettra d'exclure clairement toute exploitation de plus de deux voies de circulation, même temporaire en période de vacances par exemple. Par ailleurs, la modification de la loi vise à garantir que le Parlement et, en cas de référendum, le peuple soient consultés.

Le présent projet prévoit d'intégrer dans la LTRA le système actuel de régulation du trafic des véhicules automobiles lourds affectés au transport de marchandises et des véhicules articulés lourds (poids lourds) introduit à la suite du grave accident de poids lourds et de l'incendie subséquent survenu dans le tunnel du Gothard le 24 octobre 2001. Depuis sa mise en place, ce système a fait ses preuves et l'inscription dans la loi vise à garantir son maintien à l'avenir.

### 1.3. Avis reçus (tableau)

Participants	Nombre de destinataires	de	Nombre d'avis
Cantons	26		26
Partis politiques	12		13
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	3		2
Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	8		6
Organisations de transport	26		12
Autres organisations	27		12
Participants spontanés	-		48
<b>Total</b>	<b>102</b>		<b>119</b>

Les participants suivants invités à la consultation ont expressément renoncé à prendre position : **Union patronale suisse, Bureau de prévention des accidents, Conférence des directrices et directeurs de sécurité des villes suisses, Association des services des automobiles et Association des Communes Suisses.**

Une liste détaillée des avis reçus figure en annexe au présent rapport.

## 2. Résultats

### 2.1. Evaluation générale du projet

La grande importance de la politique des transports et la nécessité avérée de procéder à la réfection du TRG sont globalement reconnues. Une petite majorité des organismes consultés (57) est favorable au projet sur le fonds. Il est rejeté par 55 participants à la consultation. 7 participants ne se sont prononcés ni dans un sens ni dans l'autre.

La solution de réfection proposée par le Conseil fédéral et la modification de la LTRA sont soutenues par les cantons de **Zoug (ZG), Argovie (AG), Appenzell Rhodes-Extérieures (AR), Appenzell Rhodes-Intérieures (AI), Zurich (ZH), Tessin (TI), Lucerne (LU), Grisons (GR)**, les **PLR. Les Libéraux-Radicaux, le Parti bourgeois-démocratique (PBD), le Parti démocrate-chrétien (PDC), l'Union Démocratique du Centre (UDC), l'Union suisse des paysans (USP), l'Union suisse des arts et métiers (USAM), economiesuisse, la Société suisse des entrepreneurs (SSE), la Fédération suisse du tourisme (FST), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), le Touring Club Suisse (TCS), l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), routesuisse-Fédération routière suisse (FRS), la Poste Suisse, l'Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz (IHZ), le Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels (KsSG), le Comitato per il completamento del Gottardo (CcG), la società svizzera impresari costruttori sezione ticino (ssic), hotelleriesuisse, Ticino Turismo, Parahôtellerie Suisse, Gastro Ticino, la Fédération Infra, Aqua Nostra, le Swiss Schippers' Council (SSC), l'Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils (usic), l'Associazione Industrie Ticinesi (aiti), constructionsuisse, l'Association des chargeurs (VAP) et la Handelskammer beider Basel (hkbb).**

Pour le canton de **Nidwald (NW)**, les raisons justifiant la construction d'un second tube sont claires.

Les participants suivants sont d'accord avec le projet sous réserve : **Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)** ainsi que les cantons de **Thurgovie (TG), Bâle-Campagne (BL), Soleure (SO), Jura (JU), Obwald (OW), Schaffhouse (SH), Glaris (GL), Fribourg (FR), Schwyz (SZ), Valais (VS)**, la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (cciG), le Centre Patronal**

(CP), la **Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (cvci)** et la **Fédération des Entreprises Romandes**. Contrairement au Grand conseil dont la majorité (55 contre 49 voix) rejette la construction d'un second tube, le **CE NE** approuve la construction d'un second tube sous certaines conditions, tout comme la DTAP. Les **CFF SA** considèrent que la réfection du TRG sous forme de construction d'un second tube n'est défendable que si les capacités routières existantes ne sont pas augmentées dans le cadre d'un engagement contraignant.

Pour des raisons de sécurité, la construction d'un second tube dans le cadre de la réfection du TRG est saluée par une partie des membres de la **Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS)**.

La solution de réfection proposée par le Conseil fédéral est rejetée par les cantons de **Uri (UR)**, **Berne (BE)**, **Saint-Gall (SG)**, **Bâle-Ville (BS)**, **Genève (GE)**, **Vaud (VD)**, **Neuchâtel (NE)**, le **Parti socialiste suisse (PSS)**, le **Parti socialiste suisse, section du Tessin (PSS-TI)**, le **Parti vert/libéral de Suisse (PVL)**, le **Parti écologiste suisse (PES)**, le **Parti écologiste suisse (PES), section de Vaud (PES-VD)**, les **Grüne Uri**, les **Jeunes Verts**, les **Femmes PDC**, **Travail.Suisse**, l'**Union syndicale suisse (USS)**, le **Syndicat du personnel des transports (SEV)**, **Pro Bahn**, l'**Association transports et environnement (ATE)**, l'**Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana (ATA)**, l'**Union des transports publics (UTP)**, l'**Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI)**, la **Communauté d'intérêts pour les Transports Publics (CITRAP Suisse)**, **actif-trafiC**, la **Fédération suisse des urbanistes (FSU)**, l'**Association visant la protection du secteur des Alpes contre le trafic de transit (Initiative des Alpes)**, **WWF Suisse**, **WWF Svizzera italiana**, **WWF Uri**, **pro natura**, **Greenpeace**, la **Fondation suisse de l'énergie (SES)**, les **Professionnelles en environnement Umwelt (ffu-pee)**, les **Médecins en faveur de l'environnement (MfE)**, **Leventina vivibile**, **Vivagandria**, la **Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole**, l'**Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio »**, **Capriasca Ambiente**, l'**Associazione Liberale Radicale per l'Ambiente (ALRA)**, l'**Association Eglise et environnement (oeku)**, les **Umweltfreisinnige St. Gallen**, l'**Association Suisse pour la Protection des Oiseaux /BirdLife Schweiz (ASPO)** et deux particuliers.

Plusieurs organisations environnementales italiennes (**Legambiente cuneo**, **Associazione Gruppo Oltre**, **LIPU Cuneo**, **Associazione Medici per l'Ambiente [ISDE]**) et françaises (**proMont-Blanc**, **Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc [ARSMB]**) se sont exprimées contre la construction d'un second tube au Gothard.

Les organismes suivants ne se sont prononcés ni dans un sens ni dans l'autre pour la solution proposée par le Conseil fédéral : l'**Union des villes suisses**, **SuisseMobile**, la **Ligue suisse contre le cancer**, la **Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (CI CDS)** et le **comité du Gothard**.

### 2.1.1. Arguments en faveur du projet

La plupart des défenseurs du projet soulignent l'amélioration de la sécurité routière suite à l'abandon du trafic bidirectionnel et la possibilité d'éviter ainsi les collisions frontales<sup>1</sup>. Selon l'**ASTAG**, **Aqua Nostra** et la **FRS**, le TRG ne compte pas parmi les tunnels routiers les plus sûrs mais parmi les plus dangereux du réseau des routes nationales par rapport à sa prestation de transport. La construction d'un second tube est donc impérative pour améliorer la sécurité routière. Au vu de la possibilité d'éviter les risques de collisions frontales, il serait par ailleurs contraire à l'éthique d'effectuer une réfection totale du TRG sans tenir compte des connaissances actuelles en matière de sécurité routière.<sup>2</sup> Pour l'**UDC**, la séparation des voies de circulation améliorera massivement la sécurité. Le **PDC** estime également qu'un second tube augmentera significativement la sécurité routière et fait en plus remarquer que deux des trois graves accidents survenus dans des tunnels routiers nationaux (TRG en 2001 et Viamala en 2006) sont imputables à des collisions frontales. Ce genre de collisions

<sup>1</sup> Cantons JU, UR, BL, AR, OW, SH, ZH, GL, TI, FR, NW et VS, DTAP, CE NE, PLR, Les Libéraux-Radicaux, PBD, UDC, PDC, CCCS, economiesuisse, SSE, SAB, CcG, ssic, hotelleriesuisse, ASTAG, UPSA, FRS, USAM, Fédération Infra, FST, Aqua Nostra, SSC, usic, Gastro Ticino, aiti, constructionsuisse, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, hkbb et TCS.

<sup>2</sup> Aqua Nostra, FRS.

pourrait être évité dans des tunnels sans trafic bidirectionnel. De plus, une exploitation unidirectionnelle des tunnels permettrait d'éviter à l'avenir env. 50 % des accidents dans le TRG. Selon le **TCS**, la construction d'un second tube permettrait d'éviter les collisions latérales et frontales et de réduire ainsi de 40 % le risque d'accident et même de 85 % le nombre d'accidents mortels. La **CCCS**, tout du moins une partie de ses membres, estime que la construction d'un second tube améliorerait la sécurité routière<sup>3</sup>. Cette contribution positive à la sécurité à l'intérieur du TRG a été aussi en partie reconnue par les opposants à la solution de réfection proposée par le Conseil fédéral<sup>4</sup>. L'inscription dans la loi du système de régulation est également saluée en partie explicitement pour des raisons de sécurité<sup>5</sup>. Par contre, l'**UDC** voit d'un œil critique l'inscription du système de régulation dans la LTRA étant donné que ce n'est pas impératif et que l'on s'impose ainsi une restriction sans nécessité. Toutefois, le parti pourrait se déclarer globalement d'accord avec cette mesure.

La redondance future générée par la construction d'un second tube garantissant à tout moment la fiabilité du trafic nord-sud et une meilleure disponibilité de la route du Gothard et ainsi la liaison entre le Tessin et le reste de la Suisse par la route a également été évaluée positivement<sup>6</sup>. Selon l'**ASTAG**, des interruptions à court terme sur la route ou le rail provoquées par des éboulements ou des fermetures du tunnel provoquent d'énormes difficultés de livraison et d'approvisionnement ainsi que des pertes de temps inacceptables. L'**USAM** précise que le trafic intérieur (point de départ et destination situés sur le territoire suisse) représente environ 40 % du trafic lourd au TRG. Pour l'économie marchande, il est donc important d'avoir une liaison routière sûre et durable vers le Tessin et le nord de l'Italie. Le canton **TI** ajoute que le TRG doit aujourd'hui être fermé quatre à cinq fois par semaine pendant environ 40 à 90 minutes à cause de petits accidents. Viennent s'ajouter à cela les fermetures de nuit pour les travaux de maintenance dans le tunnel. De plus, le tunnel est fermé au reste du trafic pour cause de convois exceptionnels chaque mercredi entre 23 h 00 et 01 h 00. **economiesuisse** estime que des événements planifiables et non planifiables (travaux de maintenance, accidents) donneraient lieu aujourd'hui déjà à plusieurs semaines de fermetures de nuit. La construction d'un second tube permettrait de créer un système redondant améliorant significativement la disponibilité et la stabilité du tronçon du Gothard. Des travaux d'entretien pourraient être réalisés régulièrement sans gêner le trafic. Dans son avis, le canton **NW** souligne l'importance d'avoir une liaison nord-sud qui fonctionne pour l'économie de Nidwald. Pour une partie des organismes consultés, la durabilité de la solution de réfection proposée par le Conseil fédéral est un autre aspect positif du projet notamment en vue des réfections ultérieures du TRG<sup>7</sup>.

Une partie des participants à la procédure de consultation<sup>8</sup> considère que la construction d'un second tube génère une valeur ajoutée durable compensant largement les coûts supérieurs induits par la solution 2. Ils argumentent par ailleurs que la construction d'un second tube sans accroissement de capacité suivie d'une réfection du tunnel existant est certes la solution présentant les coûts totaux les plus élevés parmi toutes les solutions de réfection mais que les tranches annuelles à financer pour les solutions sans second tube (environ 500 millions de francs) seraient nettement plus importantes. La solution de réfection proposée par le Conseil fédéral permet par conséquent de mieux amortir les conséquences sur le budget annuel et les autres projets<sup>9</sup>. Le **SSC** partage aussi cet avis. Il remarque aussi que les solutions alternatives prévoient un système d'autoroute ferroviaire courte compliqué et onéreux dont les coûts estimés s'élèvent à plus d'un milliard de francs avec nécessité de les amortir en trois ans. Pour **Aqua Nostra**, il est urgent d'investir dans un second tube et dans d'autres mesures importantes d'élimination des goulets d'étranglement maintenant que le trafic routier est déjà entièrement autofinancé et qu'une augmentation du prix de la vignette a été décidée. Pour le canton **TI** et l'**aiti**, la réfection du TRG n'est pas un « gros investissement ». Il s'agit de travaux de

<sup>3</sup> Polices cantonales de ZH, BE, LU, UR, OW, NW, ZG, SG, AG.

<sup>4</sup> Canton UR, Travail.Suisse.

<sup>5</sup> Cantons AG et TI, CcG, ssic, ASTAG, IHZ, Gastro Ticino, PES.

<sup>6</sup> Cantons BL, SO, AR, AI, JU, ZH, TI, FR et NW, CE NE, PLR. Les Libéraux-Radicaux, UDC, PDC, economiesuisse, hotelleriesuisse, Parahôtellerie Suisse, Gastro Ticino, ssic, ASTAG, UPSA, FRS, SAB, SSE, USAM, Fédération Infra, FST, Aqua Nostra, SSC, aiti, constructionsuisse, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, TCS.

<sup>7</sup> Canton BL, CcG, ssic IHZ, SSE, USAM, Fédération Infra, UDC, PDC, TCS.

<sup>8</sup> Cantons SO, JU, TI, IHZ, SSE, USAM, Fédération Infra, UDC.

<sup>9</sup> Cantons AR, ASTAG, FRS.

maintenances normales pouvant être financées par le biais du budget annuel dédiés aux routes nationales. De même, lors de la réfection du tunnel de Belchen, la solution choisie n'était en fin de compte pas la plus économique mais la plus convaincante en termes de sécurité, de durabilité ou de situation du trafic. La **FST** et **constructionsuisse** sont par ailleurs d'avis que la construction d'un second tube (sans accroissement de capacité) présente dans l'ensemble le meilleur rapport coûts-utilité notamment au vu des périodes de fermeture et des coûts induits par le trafic de contournement temporaire. Pour le canton **NW**, les réflexions du Conseil fédéral sur le rapport coûts-utilité sont concluantes. Selon le **TCS**, la construction d'un second tube est la seule solution durable, étant donné que les gares de transbordement construites dans le cadre des solutions de réfection alternatives avec chargement sur le rail devraient être démontées au terme des travaux de réfection. C'est la raison pour laquelle il est impensable d'investir entre 0,6 et 1 milliard de francs uniquement pour quelques années.

Pour l'**ASTAG** et la **FRS**, la réfection du TRG fait certes concurrence aux autres projets financés avec le FSCR, mais il s'agit d'une mesure d'entretien qui ne peut être reportée qu'à court terme. Étant donné que l'abandon des mesures d'entretien provoquerait à moyen et long terme d'importants dommages, il convient presque toujours de privilégier les projets d'entretien face à d'éventuels projets d'aménagement en opposition directe. Le canton **AR** et le **SSR** sont de cet avis. Ils remarquent que, vu la situation de concurrence avec d'autres tâches financées par le FSCR, il faut donner la priorité à l'entretien effectif par rapport aux transformations et aménagements. L'**aiti** ajoute que la construction d'un second tube n'est pas comparable à un investissement infrastructurel comme la « Traversée au Lac » mais plutôt à un projet d'entretien comme le tunnel autoroutier du Belchen.

La durée de fermeture relativement courte<sup>10</sup> et les conséquences réduites pour l'économie régionale<sup>11</sup> sont d'autres aspects jugés positifs. Dans le cadre des solutions de réfection alternatives, **hotelleriesuisse**, **Parahôtellerie Suisse** et **Gastro Ticino** évoquent notamment les conséquences économiques négatives des longues périodes de fermeture sur le tourisme en général et l'hôtellerie en particulier. **Ticino Turismo** souligne également l'importance pour l'économie touristique tessinoise d'avoir une liaison qui fonctionne entre le nord et le sud. Étant donné qu'une grande majorité des hôtes du Tessin vient de la région alémanique, une fermeture de l'autoroute du Gothard est inacceptable. La **Poste suisse** remarque qu'une fermeture totale pendant 140 jours semble tolérable à l'heure actuelle en ce qui concerne l'obligation de service universel de la Poste (transfert du courrier depuis et vers le Tessin). Dans le même temps, elle rappelle qu'une fermeture d'environ 980 jours comme le prévoient les solutions alternatives pourrait entraîner dans certaines circonstances des retards dans l'acheminement du courrier si, en plus de la fermeture du Gothard, la route du San Bernardino était fermée pendant les mois d'hiver ou si les liaisons routières étaient surchargées pendant les mois d'été. En ce qui concerne l'économie du Tessin et de la Suisse centrale, la réalisation de la solution de réfection proposée par le Conseil fédéral permettrait d'éviter les conséquences négatives d'une fermeture totale ou partielle (baisse du chiffre d'affaires dans le tourisme, l'hôtellerie, la restauration, les aires de repos, pour les fournisseurs, suppression de postes) selon l'**IHZ**. Le canton **UR**, qui s'est exprimé contre le principe de la construction d'un second tube, trouve aussi que cette solution de réfection permettrait de réduire les conséquences économiques pendant la réfection. Une période de fermeture plus courte aurait aussi l'avantage que le canton du Tessin ne serait pas isolé pendant longtemps et garantirait une meilleure accessibilité de ce dernier dans le cadre de la solution de réfection proposée<sup>12</sup>.

Dans le cadre des solutions sans construction d'un second tube, différentes parties ont évoqué le trafic de déviation à escompter suite aux longues périodes de fermeture<sup>13</sup>. Le canton **AG** attire l'attention sur les reports massifs de trafic attendus vers l'agglomération Zurich / Argovie ainsi que sur la surcharge inacceptable de l'A1 sur le tronçon Baregg-Limmattal. Le **PBD** estime que les solutions de réfection sans construction d'un second tube provoqueraient beaucoup plus d'embouteillages et un report du trafic dans les régions avoisinantes, à savoir les cantons GR et VS.

<sup>10</sup> Cantons de ZG, JU, BL et SO, SAB, SSE, Fédération Infra, hotelleriesuisse, ssic, Poste Suisse, IHZ.

<sup>11</sup> SAB, SSE, Fédération infra, UR, BL, ssic, PBD, IHZ, FST, aiti, PDC.

<sup>12</sup> CcG, SAB, ssic, Travail.Suisse, FST, USAM, aiti, PDC, TCS.

<sup>13</sup> Canton AG, SAB, PBD.

Pour la **SSE** et la **Fédération Infra**, la construction d'un second tube serait par ailleurs plus écologique et respectueuse du paysage que la création de grandes installations de transbordement dans les plaines de la Leventina et du canton d'Uri où une forte résistance de la population est à attendre. Selon **Aqua Nostra**, un trafic plus fluide respecterait mieux la nature étant donné que la pollution environnementale est plus importante en cas d'embouteillages et de circulation congestionnée. Par ailleurs, la construction d'un second tube ne détruirait pas de précieux biotopes.

La solution de réfection proposée par le Conseil fédéral répond à une exigence centrale du Parlement selon le canton **AR**, l'**ASTAG** et la **FRS** puisque le trafic pourrait circuler avec un minimum de gêne malgré le chantier dans le cadre de la construction de la route nationale et de son entretien. L'**aiti** partage aussi cet avis. L'association renvoie à la future réfection du tunnel de Belchen prévoyant la construction d'un troisième tube pour éviter les perturbations du trafic.

Les défenseurs du projet estiment majoritairement que la solution de réfection du Conseil fédéral n'entraîne pas d'accroissement des capacités et garantit donc le respect de la Constitution.<sup>14</sup> Par ailleurs, l'inscription du nouvel art. 3a, al. 2, dans la LTRA vise à garantir que le Parlement et, en cas de référendum, le peuple seront consultés, ce qui a été salué explicitement par certains participants à la consultation<sup>15</sup>.

### 2.1.2. Réserves

La **DTAP** ainsi que quelques cantons (**TG, BL, SO, JU, OW, SH, GL, FR** et **VS**) ayant en partie ou totalement renvoyé à la prise de position de la DTAP sont d'accord sur le fond avec la solution de réfection du Conseil fédéral mais assortissent leur assentiment de conditions. La construction d'un second tube ne doit par exemple pas se faire au détriment d'autres projets également financés par le FSCR. La limitation à une voie de circulation par sens doit aussi être inscrite dans la loi. Il faut conserver le volume de trafic maximum de 1 000 unités-voitures particulières par heure et par sens de circulation. Des mesures d'accompagnement sont par ailleurs demandées (par ex. itinéraires bis, informations routières, gestion du trafic) pendant les 140 jours de fermeture du TRG dans le cadre des travaux préalables sur le tunnel existant. Enfin, le mandat constitutionnel doit être réalisé de manière cohérente en ce qui concerne la politique de transfert. Le **CE NE** renvoie aussi à la prise de position de la DTAP et demande à ce que la volonté du peuple exprimée dans le cadre de l'initiative des Alpes soit respectée. Il faut aussi garantir l'absence de demande ultérieure d'accroissement de capacité par l'UE. Il convient également de respecter la volonté du peuple qui demande le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail ; la construction d'un second tube au TRG ne doit donc en aucun cas concurrencer la politique de transfert.

Le canton **AG** demande à ce que la limitation à une voie par sens de circulation soit garantie dans un accord supplémentaire entre la Suisse et l'UE.

Dans le cas où un second tube devait être réalisé contre l'avis du canton **UR**, ce dernier demande, en renvoyant au document de prise de position de la Zentralschweizer Baudirektorenkonferenz et à la prise de position de la conférence gouvernementale des cantons de montagne, que des dispositions d'exécution pratiques soient prises notamment en ce qui concerne l'actuel système de régulation et les quantités de trafic maximales actuelles, et que la limitation à une voie de circulation soit inscrite dans la loi sans comporter de failles juridiques et garantie dans l'accord conclu entre la Confédération suisse et l'Union européenne. Il faut par ailleurs planifier des mesures d'accompagnement pour les 140 jours de fermeture. De plus, le corridor de quatre mètres doit être prêt avant la réfection du TRG.

Le canton **SG** qui s'est également dit favorable à l'idée d'une réfection sans second tube remarque que, si des examens de détail supplémentaires montraient que la réfection du TRG n'était possible qu'avec la construction d'un second tube, des conditions contraignantes devraient être respectées. La construction d'un second tube ne devrait pas entraver ou retarder d'autres projets de construction routière. Il convient par ailleurs d'édicter des dispositions d'exécution pratiques garantissant à l'avenir le système de régulation actuel ainsi que le respect des exigences actuelles en matière de capacités.

<sup>14</sup> Cantons AG, BL, SO, AR, OW, SH, GL, TI, VS, PLR. Les libéraux, UDC, SAB, CcG, DTAP, ssic, ASTAG, FRS, Ticino Turismo, IHZ, SSE, Fédération Infra, FST, Aqua Nostra, Gastro Ticino, constructionsuisse.

<sup>15</sup> Cantons BL, SO, AR, OW, SH, GL, LU, VS, DTAP, FST.



En outre, des mesures d'accompagnement (itinéraires bis, informations routières actives et gestion du trafic) devraient être prises pendant les 140 jours de fermeture totale du TRG.

En se basant notamment sur la concurrence des moyens, le canton **ZH** remarque que toutes les solutions de réfection sont certes en concurrence avec les autres projets financés par le FSCR mais que ce problème s'aggrave pour la construction et l'exploitation d'un second tube par rapport aux solutions plus économiques. Le canton attend donc de la Confédération qu'elle garantisse, dans le cadre du projet de création d'un fonds, que des moyens financiers suffisants soient disponibles pour l'aménagement et l'exploitation du réseau de routes nationales, ainsi que pour la mise en œuvre des projets d'agglomération.

Afin que le canton **NW** ne souffre pas d'un trafic lourd supplémentaire suite à l'aménagement du Gothard, il demande des mesures d'accompagnement comme une amélioration de la protection contre le bruit au-delà du minimum légal, une mise en œuvre rapide de la politique de transfert, l'aménagement du tunnel de l'Axen ainsi que l'élimination des goulets d'étranglement dans la région de Lucerne (Hergiswil, contournement de Lucerne).

Eu égard aux conséquences négatives d'un accroissement de capacité au TRG sur le système de transport dans l'agglomération de Lucerne, il est très important pour le canton **LU** d'obtenir l'assurance formelle que la circulation ne s'effectuera pas sur deux voies dans le second tube. Il ajoute que les problèmes de trafic importants se manifesteraient sur le Plateau et dans les agglomérations et non au Gothard. Il est donc important de démontrer, notamment dans le contexte de la concurrence accrue des moyens au sein du FSCR, que la réalisation des autres projets d'infrastructures de transport (notamment le contournement de Lucerne et la gare souterraine de Lucerne) sera encore possible malgré la construction d'un second tube au Gothard et d'en exposer les modalités.

Avant la construction d'un second tube, le canton **GR** demande à ce que les mesures transitoires requises, le moment et la durée d'une fermeture totale échelonnée du TRG ainsi que les éventuelles mesures d'accompagnement soient encore une fois examinés en étroite collaboration avec les cantons riverains.

Le canton **SZ** demande à ce que la limitation à une voie de circulation dans le TRG soit inscrite dans la loi. Par ailleurs, l'article constitutionnel sur la protection des Alpes doit être respecté et la politique de transfert actuelle doit être résolument poursuivie avec toutes les mesures nécessaires (par ex. augmentation des capacités des terminaux au sud, construction de voies d'accès vers les NLFA dans les pays voisins, réalisation du corridor de quatre mètres sur l'axe du Gothard, début de la conception du projet des tunnels ferroviaires de l'Urmiberg et de l'Axen, création d'incitations financières pour le passage à une autoroute ferroviaire). Le canton souhaiterait par ailleurs intégrer le transport de marchandises international dans le cofinancement du TRG.

Si la solution de réfection préconisant la construction d'un second tube devait être poursuivie, le canton **VD** demande, dans la droite ligne de la prise de position de la DTAP, que la réfection du TRG ne retarde pas d'autres projets sur les routes nationales présentant un meilleur rapport coûts-utilité (par ex. le contournement de Morges entre Lausanne et Genève) et veut que la réalisation de ces projets importants soit garantie dans le message.

Pour toute la durée de la fermeture totale de 140 jours, le canton **VS** demande des mesures d'accompagnement devant faire l'objet d'un examen précis en termes de conséquences, notamment sur le canton VS (par ex. trafic reporté sur le Simplon et le Grand-Saint-Bernard).

Le **PDC** estime également que la construction d'un second tube ne doit pas entraîner d'accroissement de capacité. Des mesures adaptées doivent par ailleurs garantir que l'exploitation du second tube n'entraîne pas d'augmentation du trafic sur les voies d'accès. De plus, l'exploitation à une voie par sens de circulation et le système de régulation doivent être inscrits dans la loi. Pour finir, l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit doit être conservée et le corridor de quatre mètres doit être terminé avant le début des travaux de réfection.

Le **PVL** réclame que différentes mesures soient prises au cas où la construction inutile et politiquement erronée d'un second tube serait quand même recherchée. La construction d'un second tube doit être inscrite dans la Constitution. Par ailleurs, l'extension correspondante de l'infrastructure

routière doit être utilisée comme un gage vis-à-vis de l'UE pour aller au devant d'autres demandes en matière de politique des transports (par ex. bourse du transit alpin). Pour finir, des mesures d'accompagnement visant à réduire les émissions doivent être prises pour lutter contre la pollution environnementale au Tessin.

**constructionsuisse** demande à ce que les projets importants d'extension du réseau et d'élimination des goulets d'étranglement (en Romandie) soient réalisés dans les temps malgré la réfection du TRG. L'association **VAP** estime que les travaux au Gothard ne doivent en aucun cas retarder d'autres projets de construction sur le réseau des routes nationales pour éviter de générer ailleurs des goulets d'étranglement qui seraient beaucoup plus préjudiciables pour l'économie suisse que le passage alpin au Gothard.

Selon le **CP**, la **cciG**, la **cvci** et la **Fédération des Entreprises Romandes**, la construction d'un second tube ne doit pas provoquer d'accroissement de capacité et ne doit pas entraver la réalisation des autres projets routiers de construction.

**economiesuisse** réclame que le Conseil fédéral montre de manière transparente dans le cadre d'un programme de développement stratégique de l'infrastructure routière les conséquences de la réfection avec construction d'un second tube sur la réalisation des autres projets routiers (aménagement, achèvement du réseau, élimination des goulets d'étranglement). Face au déficit qui se profile, il faut par ailleurs clarifier les conséquences de cette surcharge financière sur le financement des routes à long terme.

Les **CFF SA** exigent que la restriction de capacité existante soit inscrite dans la loi comme proposé par le Conseil fédéral et que les incertitudes juridiques actuelles relatives à l'accord sur les transports terrestres CH/UE (art. 32, 3<sup>e</sup> tiret, ATT) soient éliminées. En cas de réfection avec construction d'un second tube, ils demandent par ailleurs que les conditions des appels d'offres relatifs aux travaux de réfection stipulent que le transport des matériaux de construction et d'excavation doit se faire en premier lieu par le rail.

Selon l'**UPSA**, l'interdiction d'accroître les capacités, comme prévu dans la Constitution, doit conserver sa validité dans le cadre de la construction d'un second tube. Cela garantit que le TRG ne devienne pas plus attractif pour le trafic de transit international après un investissement total d'environ 24 milliards de francs dans les NLFA notamment pour le transfert du transport routier de marchandises transalpin d'une frontière à l'autre.

L'**IHZ** demande des mesures d'accompagnement pour la construction d'un second tube (contournement de Lucerne, pose de revêtements silencieux) afin que le trafic soit plus sûr, silencieux et fluide en Suisse centrale.

La **hkbb** aimerait que les ressources ne soient pas utilisées au détriment d'autres projets indépendamment de la solution de réfection choisie.

### 2.1.3. Arguments contre le projet

La majorité des participants à la consultation qui se sont exprimés contre la construction d'un second tube dans le cadre de la réfection du TRG se basent sur le manque de constitutionnalité. En effet, l'augmentation des capacités des routes de transit induite par la construction d'un second tube violerait l'art. 84, al. 3, de la Constitution fédérale<sup>16</sup>. Les spécialistes juridiques émettent eux aussi de forts doutes quant à la constitutionnalité d'un second tube<sup>17</sup>. La construction d'un second tube

---

<sup>16</sup> Cantons BE, NE, Initiative des Alpes, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, MfE, ATE, ATA, ASPO, ffu-pee, actif-trafiC, R. Weibel, P. Gebhardt, UR, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, PSS, PSS-TI, PVL, PES, Grüne Uri, Femmes PDC, Travail.Suisse, Associazione Gruppo Oltre, Legambiente cueno, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », ALRA, SEV, oeku, CITRAP Suisse, proMont-Blanc, ARSMB, ISDE.

<sup>17</sup> NE, Initiative des Alpes, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, SEV, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, CITRAP Suisse, PES, Grüne Uri, SES, ALRA.

doublerait les capacités physiques du TRG<sup>18</sup> même si le nombre de voies de circulation était artificiellement limité par la loi<sup>19</sup>. Le canton **UR** craint que la loi puisse être modifiée à tout moment par la suite. Le canton **VD** doute également que la construction d'un second tube soit conforme à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Selon l'**USS**, le projet est contraire à la Constitution dans la mesure où l'utilisation concomitante de deux voies de circulation ne peut pas être exclue durablement. Selon le **PVL**, le **PSS** et les **Femmes PDC**, les capacités sont déjà augmentées par le flux de trafic plus homogène et l'abandon des futures fermetures prévues pour la réfection et ou survenant en cas de perturbations et d'accidents. Le **PSS-TI**, **Travail.Suisse**, le **PVL** et **ALRA** estiment qu'il sera difficile pour le Conseil fédéral de résister longtemps à la pression de l'UE, au lobby des transports et aux automobilistes suisses qui demanderont l'ouverture de toutes les voies de circulation notamment en cas d'embouteillages devant les portails du tunnel lors des vacances. Le **PES-VD** craint par ailleurs que les parlementaires ne déposent une motion demandant une ouverture temporaire puis permanente de toutes les voies en cas d'embouteillages. **WWF Svizzera italiana** craint que l'OFROU puisse ouvrir les bandes d'arrêt d'urgence temporairement à la circulation en cas d'embouteillages devant les portails du tunnel comme cela a déjà été fait ailleurs sur le réseau des routes nationales. Selon le **PSS**, l'inscription du régime de trafic dans la loi n'est rien d'autre qu'une déclaration politique qui disparaîtra tôt ou tard. De plus, il existerait des expertises indiquant que l'UE pourrait forcer l'ouverture de voies supplémentaires sur la base de l'accord sur les transports terrestres (interdiction de limitation quantitative) et qu'aucun tribunal ne serait en mesure de stopper ou d'annuler un accroissement des capacités. Les **Femmes PDC** sont d'accord pour dire que l'UE pourrait exiger l'ouverture des quatre voies de circulation sur la base de l'accord sur les transports terrestres. Le **PES** demande enfin au Conseil fédéral de présenter au Parlement un message relatif à la réfection du TRG qui soit conforme à la Constitution.

Les cantons **UR** et **BE**, ainsi que l'**USS**, le **PEV**, le **PSS-TI**, **Travail.Suisse** et l'**ATA** rappellent que le peuple s'est déjà exprimé plusieurs fois contre la construction d'un second tube et pour le transfert du trafic sur le rail ; la volonté du peuple doit être respectée. Le canton **UR** et le **PSS** ajoutent que la majorité de la population des cantons du Tessin et d'Uri se serait exprimée contre la construction d'un second tunnel routier lors des votations.

Un autre argument contre la construction d'un second tube est la possibilité d'une réfection sans tube supplémentaire évoquée par le Conseil fédéral. Une telle possibilité ne pose pas de problème grâce aux alternatives ferroviaires suffisantes qui existent<sup>20</sup>. Le canton **NE**, le **PSS**, **WWF Suisse**, **WWF Svizzera italiana**, **WWF Uri**, **Initiative des Alpes**, **pro natura**, **Greenpeace**, **actif-traffic**, **ffu-pee**, les **MfE**, l'**ATE**, l'**ATA**, le **SEV**, le **PES** et **SES** expliquent ainsi qu'après l'ouverture du tunnel de base du Gothard, le rail sera en mesure d'absorber tout le trafic routier si les travaux de construction sont limités au semestre d'hiver. De plus, l'achèvement du corridor de quatre mètres prévu pour 2020 ouvre de nouvelles possibilités<sup>21</sup>. Le **PSS** estime que le canton du Tessin serait mieux connecté qu'avant à la Suisse alémanique avec le doublement des capacités ferroviaires grâce au nouveau tunnel de base. Une autoroute ferroviaire courte est réalisable sur le plan technique et d'autres mesures d'accompagnement visant à assurer un transfert durable du trafic des poids lourds sont possibles et nécessaires (promotion du transport de marchandises sur tout le territoire, RPLP, inscription de meilleurs tracés pour le transport de marchandises dans le cadre du FAIF, corridor de quatre mètres, gestion du trafic). Une offre novatrice avec trafic combiné permettrait par ailleurs de transférer sur le rail une grande partie du trafic intérieur. Les projets et les offres de RailValley ou Railcare montrent que des transports sur de courtes distances sont rentables en utilisant les infrastructures existantes. Les **Femmes PDC** remarquent qu'il existera à partir de 2016 une

---

<sup>18</sup> NE, Initiative des Alpes, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, MfE, ATE, ASPO, actif-traffic, ffu-pee, PES, Grüne Uri, SES, proMont-Blanc.

<sup>19</sup> Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », Associazione Medici per l'Ambiente.

<sup>20</sup> Cantons BE, NE, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MfE, ATE, ATA, ASPO, actif-traffic, ffu-pee, Leventina vivibile, SEV, oeku, CITRAP Suisse, PES, Grüne Uri, PSS, SES, ISDE.

<sup>21</sup> WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PES, Grüne Uri, USS, PVL, SES.

alternative efficace à la route avec le tunnel de base du Gothard. Beaucoup de moyens ayant été investis dans ce tunnel, il doit donc être utilisé efficacement et exploité pleinement. Outre les alternatives ferroviaires existantes, **WWF Svizzera italiana** est d'avis que des mesures d'accompagnement (covoiturage aux gares tessinoises, billets de train à prix réduit, campagnes publicitaires de Suisse Tourisme pour le canton du Tessin, etc.) réduiraient les éventuelles conséquences économiques négatives sur le tourisme.

Pour la **FSU**, la construction d'un second tube au TRG comporte différents risques (création de capacités supplémentaires pour le trafic routier, sape de la politique de transfert, détérioration de l'attrait des transports publics) se répercutant négativement sur les objectifs généraux pour la région alpine (valorisation des qualités de l'espace alpin comme paysage de détente, amélioration de la qualité environnementale avec conséquences positives sur la santé de la population, respect du paysage sensible).

Les coûts élevés défavorables à la construction d'un second tube ont par ailleurs été mentionnés.<sup>22</sup> En termes économiques, ces coûts ne peuvent pas être justifiés face à une réfection assortie de mesures d'accompagnement.<sup>23</sup> Un second tube ferait par ailleurs concurrence aux NLFA et nuirait ainsi à leur rentabilité et à la rentabilité des investissements dans le corridor de quatre mètres.<sup>24</sup> On a par ailleurs une concurrence de moyens entre la réfection du TRG et d'autres projets routiers importants (par ex. dans les agglomérations).<sup>25</sup> C'est la raison pour laquelle les cantons **GE** et **VD** ainsi que le **PVL** estiment que la réalisation de projets importants et urgents dans les agglomérations est bien plus utile que la construction d'un second tube au tunnel du Gothard au vu des problèmes de circulation quotidiens. Selon **Pro Bahn**, les maigres ressources financières disponibles doivent également être investies en priorité dans des projets d'infrastructure dans les agglomérations, le Plateau et l'Arc Léman. Pour le **PSS**, choisir la solution onéreuse avec un second tube mettrait sous pression d'autres projets désirés au niveau politique en raison de la concurrence des moyens disponibles. Le **PES-VD** trouve également que les moyens financiers feraient mieux d'être investis dans d'importants projets routiers ou ferroviaires ou dans les transports publics plutôt que dans la construction d'un second tube. Quelques participants à la procédure de consultation<sup>26</sup> trouvent par ailleurs que le Conseil fédéral a mis de côté deux éléments importants dans son calcul des coûts des solutions de réfection (frais de chargement et charges d'exploitation et d'entretien du second tube). En prenant en compte ces composantes, la solution avec second tube coûterait en fin de compte 2,9 à 3,5 milliards de francs supplémentaires. De plus, selon le **PSS-TI**, la construction d'un second tube utiliserait des moyens qui seraient nécessaires pour faire avancer le transfert des marchandises de la route vers le rail. La solution privilégiée par le Conseil fédéral, qui est de loin la plus onéreuse, n'apporte presque pas d'intérêt supplémentaire selon le canton **BE** et n'est pas raisonnable au vu de la rareté des moyens financiers disponibles pour l'aménagement et l'entretien des infrastructures de transport. Pour le canton **BS**, la solution avec second tube n'est pas défendable en raison des coûts d'entretien induits, même comme investissement préalable pour une réfection ultérieure du tunnel. La pratique actuelle en construction d'infrastructures veut que l'on choisisse la solution la plus économique satisfaisant aux exigences afin d'investir les moyens disponibles dans le financement de l'infrastructure de transport des agglomérations. La **SVI** est du même avis. Elle attire l'attention sur la durabilité plus importante des investissements dans le trafic d'agglomération et remarque par ailleurs que le début des travaux prévu dans le cadre de la solution de réfection du Conseil fédéral (2020)

---

<sup>22</sup> Cantons UR, BE, BS, NE, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ATA, ASPO, SEV, SAB, USS, Leventina vivibile, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », PSS, PSS-TI, PVL, Travail.Suisse, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, CITRAP Suisse, PES, Grüne Uri, SES.

<sup>23</sup> Canton UR, SVI.

<sup>24</sup> Canton UR, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ASPO, ATE, USS, PVL, PES, Grüne Uri, SES, ISDE.

<sup>25</sup> Cantons BS, GE, VD, PSS, PEV, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, USS, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, Pro Bahn, PES, Grüne Uri, SES, Femmes PDC.

<sup>26</sup> Canton NE, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, CITRAP Suisse, PES, Grüne Uri, PSS, SES.

n'est pas réaliste en raison des valeurs empiriques acquises lors de grands projets de construction routière et de l'importance politique (référendum prévisible) ; le retard probable augmenterait encore significativement les coûts induits par le respect de la sécurité d'exploitation. Le manque de durabilité de la solution de réfection proposée par le Conseil fédéral est également évoqué par **WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Legambiente cuneo, l'Associazione Gruppo Oltre** et **LIPU Cuneo**.

**Travail.Suisse** rappelle qu'aucune solution de réfection ne présente que des avantages. La solution proposée par le Conseil fédéral garantit certes une meilleure desserte du Tessin et améliore à long terme la sécurité mais les coûts supplémentaires générés ne peuvent pas être justifiés par rapport aux autres solutions sans oublier le risque d'une exploitation finale à deux voies de circulation par tube qui serait contraire à la Constitution.

Pour quelques participants à la procédure de consultation<sup>27</sup>, la construction d'un second tube est un « sabotage de l'objectif de transfert » et un signe erroné donné aux pays voisins et à l'UE. Le **PES** ajoute que le transport de marchandises va augmenter de toute façon fortement jusqu'à 2030, ce qui nous éloignera davantage de l'objectif de transfert. Selon différentes associations écologiques italiennes<sup>28</sup>, la construction d'un second tube serait par ailleurs en contradiction avec la stratégie du livre blanc de la Commission européenne publié en 2011 et portant sur l'avenir des transports à l'horizon 2015. Le canton **UR** craint que les efforts investis dans le transfert par la sphère politique et économique ne soient freinés par la construction d'un second tube étant donné que cela donnerait un signal erroné pour les régions alpines, la politique de l'UE et l'industrie des chargeurs.

Certains groupes ont exprimé leurs craintes d'assister inévitablement à une augmentation du trafic suite à la construction d'un second tube, ce qui saturerait davantage les capacités routières du Tessin et provoquerait une pollution dangereuse pour la santé (par ex. particules fines, bruit)<sup>29</sup>. Le **PSS-TI** évoque également le fait qu'une augmentation significative des affections asthmatiques, des bronchites chroniques, des cancers pulmonaires, des infarctus, etc. est constatée le long des axes de transit notamment chez les enfants et les personnes âgées. Le **PES** attire l'attention sur les problèmes de santé et les décès provoqués par les émissions du trafic. Les **MfE** rejettent la construction d'un second tube au TRG principalement pour des raisons sanitaires. La relation entre la pollution atmosphérique et les problèmes de santé (maladies des voies respiratoires, maladies cardiaques et cancers) le long des axes de transit est connue depuis des années ; il en résulterait des dommages d'un montant de plus de 5 milliards de francs par an. La **Ligue suisse contre le cancer** attire l'attention sur les effets néfastes des particules fines.

Le **PSS** estime que le TRG n'a pas atteint les limites de ses capacités sur l'année et qu'il n'est donc pas judicieux d'axer les infrastructures sur quelques périodes de pointe. Un second tube engendrerait une pollution excessive de l'environnement et constituerait une menace de trafic supplémentaire, de bruit accru et de réduction de la qualité de vie. Les embouteillages seraient simplement déplacés.

Le canton **UR** craint que le manque de mesures de substitution pendant la période de fermeture de 140 jours n'ait des conséquences négatives sur l'économie du canton dans le cadre de la solution de réfection choisie par le Conseil fédéral. Dans sa prise de position, le **PSS** remarque également qu'aucune alternative ferroviaire ne serait disponible pour cette période. Il faudrait donc s'attendre à ce que le trafic se rabatte sur le San Bernardino. La route du col du Gothard convient tout au plus pour le trafic de personnes, mais pas pour le transport de marchandises. D'autres organismes

---

<sup>27</sup> Cantons BS, UR, NE, PVL, PES, Grüne Uri, PES-VD, PSS, Jeunes Verts, WWF, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, USS, SEV, MfE, ARE, ATA, oeku, CITRAP, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », SES, ARSMB, ALRA.

<sup>28</sup> Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », ISDE.

<sup>29</sup> Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », ISDE, PSS-TI, pro natura, ATA.

consultés<sup>30</sup> ont aussi regretté le fait que le Conseil fédéral ne présente pas de solution pour la période de fermeture totale pendant les mesures transitoires préalables. Les **Femmes PDC** ne partagent pas les craintes du canton TI qui redoute d'être coupé du reste de la Suisse pendant la réfection du tunnel existant. L'incendie du TRG de 2001 a montré que la période de fermeture ne générât que peu de préjudices économiques. Les réserves émises par le canton des Grisons concernant les conséquences indirectes subies pendant la période de réfection sont infondées, étant donné que l'on assiste à un report du trafic qu'en l'absence d'alternatives à la route. Or, une telle alternative pourrait être créée avec une autoroute ferroviaire performante. En cas de construction d'un second tube, il faudrait une réfection d'urgence du tube existant. Il ne serait pas rentable de mettre en service une autoroute ferroviaire pour cette période relativement brève, ce qui pourrait générer le trafic de contournement craint par le canton GR. L'**ATA** trouve aussi que le Tessin n'est pas isolé avec une solution sans second tube. Le canton est toujours facilement accessible par la route, le rail et l'air.

Selon quelques participants à la procédure de consultation<sup>31</sup>, la solution de réfection du Conseil fédéral va à l'encontre de la stratégie énergétique 2050. Et ce pour les raisons suivantes : la construction d'un second tube consomme énormément d'énergie, l'exploitation de deux tubes nécessite beaucoup plus d'énergie malgré la séparation physique des sens de circulation et un second tube favorise le trafic routier par rapport au trafic ferroviaire alors qu'il est nettement moins efficace sur le plan énergétique. Par ailleurs, la construction d'un second tube est en contradiction avec la transition énergétique et les objectifs de protection de l'environnement.

Pour le **SEV**, le transfert supposé du rail vers la route entraînera également un transfert de postes de travail avec une détérioration des salaires et des conditions de travail. Les charges salariales des transports publics sont plus élevées et plus sociales que celles du transport routier.

L'aspect sécuritaire évalué positivement par les défenseurs du projet (éviter des collisions latérales et frontales suite à l'abandon du trafic bidirectionnel, meilleure accessibilité pour les services d'urgence par les bandes d'arrêt d'urgence) a aussi en partie été remis en question. Une partie des participants à la procédure de consultation<sup>32</sup> a fait remarquer que la construction d'un second tube n'était pas nécessaire sur le plan de la sécurité, vu que le TRG compte déjà aujourd'hui parmi les tunnels routiers les plus sûrs de Suisse. De plus, le trafic supplémentaire provoqué par la construction du second tube réduit à néant l'avantage sécuritaire conféré par l'abandon du trafic bidirectionnel. Pour une fraction des coûts induits par la construction d'un second tube, il serait possible de sauver beaucoup plus de vies ailleurs avec des mesures de modération du trafic.<sup>33</sup> Étant donné que des camions sont impliqués dans presque tous les accidents mortels au TRG, une interdiction de circulation des poids lourds dans le tunnel serait la mesure la plus simple pour augmenter la sécurité dans le tunnel avec d'autres mesures (par ex. glissières de sécurité centrales, développements techniques en construction automobile pour éviter les collisions frontales)<sup>34</sup>. Pour le **PSS**, l'argument sécuritaire n'est pas suffisant pour justifier un second tube. Le gain de sécurité supposé par le Conseil fédéral avec la construction d'un second tube est en outre remis en question par le bpa. Il craint

---

<sup>30</sup> WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PES, Grüne Uri, SES.

<sup>31</sup> Initiative des Alpes, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, PES, Grüne Uri, PSS, SES.

<sup>32</sup> Cantons BE, BS, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, PES, Grüne Uri, PSS, Femmes PDC, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ATA, ASPO, SEV, USS, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », CITRAP Suisse.

<sup>33</sup> WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PES, Grüne Uri, SES.

<sup>34</sup> PES, Grüne Uri, PSS-TI, Femmes PDC, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ATA, ASPO, SEV, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Legambiente cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Associazione Comitato cuneese di « Salviamo il Paesaggio », SES, ISDE.

également que davantage de transports de marchandises dangereuses puissent être acheminés à l'avenir dans les tubes unidirectionnels, ce qui serait à son tour préjudiciable pour la sécurité.

Pour finir, de nombreux doutes ont été exprimés concernant une éventuelle votation populaire<sup>35</sup>. D'aucuns disent que la modification de la LTRA qui a été proposée n'est pas claire et ne permet donc pas une votation populaire équitable. Il faut par ailleurs partir du principe que, si la question était posée ainsi dans un référendum, de nombreux électeurs voteraient différemment de leur véritable intention. De plus, le projet manque de transparence et va à l'encontre de l'art. 10a, al. 2, de la loi fédérale sur les droits politiques. Un examen équitable ne serait possible que si une modification de la Constitution était proposée. La séparation des voies de circulation avec la construction d'un second tube nécessiterait par ailleurs un reclassement de ce tronçon qui passerait d'une route nationale de 2<sup>e</sup> classe à une route nationale de 1<sup>re</sup> classe. Or, un tel changement ne serait possible qu'avec la modification de la décision relative au réseau par l'Assemblée fédérale et non par le seul Conseil fédéral.

#### 2.1.4. Solutions alternatives

Quelques participants à la consultation<sup>36</sup> se sont aussi exprimés sur les solutions de réfection alternatives. Les cantons **UR, BE, BS** ainsi que le **PEV** et les **Umweltfreisinnige St. Gallen** se sont déclarés favorables à la solution 1B plutôt qu'à la solution de réfection proposée par le Conseil fédéral. Si la solution proposée par le Conseil fédéral n'était pas réalisée, c'est la solution 1B qui devrait être réalisée pour la **DTAP** et les cantons **TG, OW, SH, GL, FR, VS**. Cette solution devrait cependant être réalisée avec une ouverture plus longue pendant l'été en prenant en compte les jours fériés. La durée des travaux devrait en outre être réduite à l'aide de moyens techniques et organisationnels.<sup>37</sup> Il faudrait par ailleurs déterminer l'emplacement des stations de transbordement de l'autoroute ferroviaire et assouplir l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche dans un arrêté fédéral soumis à référendum.<sup>38</sup> En parallèle, les capacités pour le ferroutage de voitures de tourisme et de camions doivent être optimisées (par ex. transbordement gratuit de voitures de tourisme, gestion du trafic, examen de sites alternatifs pour les installations de transbordement en prenant en compte le corridor de quatre mètres au sud de la frontière ainsi que l'exploitation d'une autoroute ferroviaire longue d'une frontière à l'autre entre Brunnen et Brugg en plus d'une autoroute ferroviaire courte). Selon le canton **BS**, il faut tendre vers une répartition optimale du trafic sur le rail ou la route du col par une gestion du trafic de voyageurs. La mise en place d'une autoroute ferroviaire courte pour le transport de marchandises doit aussi être limitée à un nombre minimum de trains. Des mesures d'accompagnement (corridor de quatre mètres, autoroute ferroviaire longue) doivent être utilisables à long terme afin d'étayer la politique de transfert générale de la Confédération.

Le **PEV** estime qu'en raison des coûts élevés d'une autoroute ferroviaire courte, cette dernière doit également être conservée après la réfection. Elle est plus économique et écologique que la construction d'un second tube et elle améliore par ailleurs la sécurité du TRG, étant donné que la traversée du tunnel par les camions est limitée par le ferroutage. Selon le canton **FR**, les capacités du trafic touristique doivent être maximisées sur le rail et le transbordement doit être gratuit. Il faut par ailleurs réguler le trafic par la route du col. En plus d'une autoroute ferroviaire courte pour le trafic régional, une autoroute ferroviaire longue pour le trafic de transit d'une frontière à l'autre doit également être mise sur pied.

Selon le **PVL**, le régime transitoire doit être organisé de façon (1) à garantir un écoulement du trafic aussi efficace que possible, (2) à réduire les préjudices pour les régions concernées (à savoir le Tessin et Uri) aussi bien en termes économiques que d'émissions, (3) à utiliser de manière optimale

---

<sup>35</sup> WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, Grüne Uri, PSS, SES.

<sup>36</sup> Cantons TG, BE, BS, OW, SH, GL, FR, UR, VS, DTAP, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PEV, UTP, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, Pro Bahn, PES, SES, VAP.

<sup>37</sup> DTAP et cantons UR, TG, BS, SH, OW, GL, FR, VS.

<sup>38</sup> DTAP et cantons UR, OW, SH, GL, VS.

les infrastructures existantes, (4) à restreindre les nouvelles installations à des aménagements utilisables à long terme dans la mesure du possible et (5) à réduire au minimum les constructions utilisables de manière provisoire. Par ailleurs, il faut miser en ce sens davantage sur le trafic combiné non accompagné (TCNA) dans le cadre d'une approche durable et ciblée et le promouvoir, créer une offre d'autoroute ferroviaire via le tunnel de base et procéder au ferroutage des camions via le tunnel faitier afin de pouvoir exploiter au mieux les infrastructures de trafic existantes (corridor de quatre mètres, NLFA, poursuite de l'exploitation du tunnel de faite et ouverture du tunnel routier pendant les mois d'été). De plus, il conviendrait de mettre en œuvre une solution trop peu étudiée jusqu'à présent et visant à combiner une autoroute ferroviaire longue pour le trafic de transit en aménageant les terminaux utilisables à long terme aux frontières du pays avec une autoroute ferroviaire courte allégée pour le trafic régional. Les installations de l'autoroute ferroviaire courte devraient être enlevées après la réfection.

**WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, l'Initiative des Alpes, actif-trafiC, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, les MfE, l'ATE, l'ASPO, le SEV, le PES, les Grüne Uri et SES** rejettent les solutions alternatives du Conseil fédéral prévoyant une fermeture totale et une brève ouverture en été comme non efficaces. En effet, une telle solution provoquerait un report du trafic indésirable et demanderait un aménagement important de la route du col du Gothard. A la place, les travaux de réfection devraient être réalisés sur une période prolongée avec une longue ouverture en été. Dans un même temps, le trafic intérieur entre l'Allemagne et le Tessin doit être transféré sur les rails le plus rapidement possible afin que l'autoroute ferroviaire courte puisse être mise sur pied efficacement pour le reste du trafic. Il convient également de promouvoir le trafic combiné non accompagné (TCNA) pour le trafic à longue distance (transit, importations, exportations) et pour le reste une autoroute ferroviaire.

La **SVI** privilégie l'une des solutions 1 (avec ou sans ouverture en été) comme la solution de réfection la plus avantageuse et la plus intéressante pour l'économie nationale. **oeku** propose une solution de réfection 1C (fermeture totale avec longue ouverture en été), étant donné que cette solution aurait un effet à plus long terme sur le comportement de la population en termes de mobilité et favoriserait le passage aux transports publics. Pour **Pro Bahn**, la question de la solution de réfection alternative appliquée doit reposer sur des considérations techniques et non politiques, d'où le choix de la solution la plus pratique et la plus efficace.

L'**UTP** estime qu'il faut choisir comme solution de réfection avec ferroutage une solution soit avantageuse et à court terme soit onéreuse mais à long terme (par ex. avec conservation des installations de transbordement de l'autoroute ferroviaire courte une fois la réfection terminée). Par ailleurs, il conviendrait de compenser les désagréments subis par les cantons IT et UR du fait des installations de transbordement en offrant la gratuité aux camions des cantons du Tessin et d'Uri. Le ferroutage des voitures de tourisme doit être gratuit pour les utilisateurs pendant les années de réfection et le prix du transbordement des camions doit correspondre aux coûts de la traversée du tunnel routier selon le niveau des coûts de 2020. **Travail.Suisse** aimerait une réfection du TRG sans construction d'un second tube avec des mesures appropriées afin de garantir au mieux l'accessibilité des cantons concernés (TI, UR, VS et GR) pendant la période des travaux. Travail.Suisse propose par ailleurs d'indemniser le canton du Tessin, étant donné que c'est ce dernier qui est le plus touché sur le plan économique par la réfection du tunnel sans construction d'un second tube (par ex. tourisme).

Le canton **SG** demande à ce que des mesures d'accompagnement soient impérativement prises dans le cadre d'une réfection sans construction d'un second tube (ferroutage entre Göschenen et Airolo pour le trafic de voyageurs et autoroute ferroviaire courte pour le transport de marchandises, mais aussi fermeture hivernale réduite pour la route du col du Gothard). Puisqu'il faut s'attendre à une augmentation importante du trafic sur le tronçon du San Bernardino pendant les fermetures totales, des aires de stationnement temporaires devraient être installées pour les camions le long de l'A3 et de l'A13.

Selon le gouvernement du canton **GR**, la construction d'installations de transbordement provisoires pour l'autoroute ferroviaire se heurte à une certaine résistance compréhensible dans les communes et régions concernées. Une seule autoroute ferroviaire courte ne convainc pas ni en termes de politique



financière (coûts importants sans investissements durables), ni en termes de politique régionale (les émissions seraient supportées par les régions absorbant déjà aujourd'hui le plus gros de la charge du trafic de transit), ni en termes de politique des transports (capacités insuffisantes, report inévitable du trafic, transfert d'une frontière à l'autre, l'autoroute ferroviaire courte concurrence les trains de marchandises dans le tunnel de base, suspension partielle de l'interdiction de circuler de nuit en contradiction avec la politique suisse des transports). C'est la raison pour laquelle le système d'autoroute ferroviaire doit encore une fois être fondamentalement repensé. Il faut tendre vers une autoroute ferroviaire longue pour le trafic d'une frontière à l'autre et une autoroute ferroviaire courte pour le seul trafic régional de camions. L'option d'une autoroute ferroviaire longue d'une frontière à l'autre doit être examinée de manière approfondie en prenant en compte la route du Simplon ainsi que des solutions alternatives pour le transport intérieur sur la base de considérations non seulement qualitatives mais aussi quantitatives. La condition est la réalisation du corridor de quatre mètres. Des discussions devraient avoir lieu avec l'Allemagne et l'Italie concernant l'extension éventuelle des stations de transbordement et la réfection des voies d'accès. Pour mettre en place une autoroute ferroviaire courte, les gares de transbordement, leurs dimensions, les capacités d'une éventuelle autoroute ferroviaire courte ainsi que la durée de l'ouverture estivale pendant les travaux de réfection doivent être discutés avec les cantons concernés sous forme de planifications prévisionnelles.

Le canton **UR** rappelle qu'il est toujours opposé à la création d'une seule installation de transbordement dans le fond de la vallée d'Uri (région de Rynächt) en raison de la pollution générée et du manque de place. Les études réalisées par une entreprise indépendante ont montré qu'il existait des sites de transbordement alternatifs le long de la voie d'accès nord (entre Brunnen et Brugg).

L'**ATA** demande à ce que les travaux de réfection sur le tunnel existant soient effectués par étape pendant les périodes où le trafic est faible. De plus, des alternatives ferroviaires pour le trafic de personnes et de marchandises ainsi que des possibilités de ferroutage suffisantes via le tunnel ferroviaire de base doivent être mises à disposition. Une autoroute ferroviaire courte doit par ailleurs être mise en place pour le trafic intérieur et une autoroute ferroviaire longue pour le trafic de transit d'une frontière à l'autre. La politique de transfert doit être mise en œuvre de manière rigoureuse avec un système de réservation.

Au vu des progrès technologiques du rail et de la construction automobile (par ex. en termes d'émissions ou de systèmes de sécurité), **RailValley** propose une réfection du Gothard en deux étapes. Une telle approche éviterait des investissements inutiles. Le TRG subirait une réfection partielle avant 2025 lors d'une première phase consacrée aux modifications urgentes. Une réfection totale ne suivrait ensuite qu'aux environs de 2040 (sans fermeture à la circulation).

Pour la **FUS**, la réfection du TRG sans construction d'un second tube offre quelques opportunités (la fermeture obligatoire du TRG pendant la période de réfection exercera la pression nécessaire en vue de trouver une solution alpine pour le trafic de transit transalpin, promotion indirecte de l'utilisation du rail, les objectifs généraux seront respectés avec des effets positifs sur l'organisation du territoire). Il est possible de trouver de bonnes solutions avec une bonne approche en matière d'aménagement du territoire et des mesures d'accompagnement adaptées pour contrer les risques qui en découlent (sites des gares de transbordement entre Erstfeld et Biasca, « isolement du canton du Tessin »). D'un point de vue financier, il faudrait par ailleurs choisir la solution la moins onéreuse pour la réfection du TRG. En contrepartie, la Confédération devrait mettre nettement plus de moyens à disposition pour les projets d'agglomération, dans la mesure où le développement de l'urbanisation serait beaucoup plus difficile à coordonner qu'un accroissement de capacité au Gothard.

Au vu des différents avis formulés par ses membres, l'**Union des villes suisses** réclame une solution de réfection (avec ou sans construction d'un second tube) qui soutienne la politique de transfert de la Confédération et ne la remette pas en question, qui soit réalisable à temps, dont les investissements soient judicieux par rapport aux besoins des agglomérations et qui ne remette pas en question à l'avenir le cofinancement suffisant et illimité dans le temps du trafic d'agglomération par la Confédération sur le plan de la politique financière et des transports.

Pour le canton **AG**, le **PBD**, l'**IHZ**, la **SSE** et la **Fédération Infra**, un transfert du trafic dans le cadre d'une solution sans construction d'un second tube est insensé et non durable, étant donné que les gares de transbordement devront être démontées à grands frais une fois les travaux de réfection

terminés. C'est également l'avis des **PLR.Les Libéraux-Radicaux** qui remarquent en plus qu'une solution d'autoroute ferroviaire longue avec le corridor de quatre mètres mérite certes d'être examinée sur le principe mais ne constitue pas une alternative à un second tube. Il s'agirait plutôt d'une mesure visant à atteindre l'objectif de transfert. **hkbb** trouve aussi que la réfection du TRG avec la solution 1 n'est pas judicieuse, puisque les moyens affectés seraient utilisés sans la perspective d'un retour sur investissement. De plus, cette solution ne tient pas compte de l'aspect sécuritaire, dans la mesure où le TRG serait toujours exploité avec un trafic bidirectionnel après sa réfection.

**economiesuisse** juge que les solutions de réfection alternatives avec transfert sur le rail sont inadaptées d'un point de vue logistique et économique. En effet, la solution prévoyant une autoroute ferroviaire nécessite la construction de terminaux de transbordement temporaires onéreux dont la capacité à assurer un écoulement efficace du trafic est même remis en question par les représentants du transport de marchandises. Par ailleurs, le canton TI ne serait pas accessible par une route de liaison sûre toute l'année pendant près de 1 000 jours.

Pour le canton **TI**, les solutions de réfection alternatives présentent différents inconvénients. D'une part le TRG serait fermé à la circulation pendant une période prolongée. D'autre part, les gares de transbordement devraient à nouveau être démontées après la réfection du tunnel. Les moyens financiers affectés ne seraient donc pas utilisés durablement. De plus, le canton doute que les gares de transbordement puissent être construites avant 2025, vu la résistance farouche mais compréhensible de la population concernée. De plus, le canton demande à ce que les gares de transbordement soient inscrites dans la loi ainsi que les exceptions à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit au cas où la réalisation d'un second tube au TRG devait échouer au niveau politique.

La solution de réfection du tunnel existant et les mesures d'accompagnement qui en dépendent (notamment le transfert sur le rail) sont également rejetées par la **VAP**, compte tenu du fait que cette approche limite les capacités pour le transport de marchandises dans le tunnel de base du Gothard et est en contradiction avec l'art. 8, al. 3, de la loi sur le transfert du transport de marchandises (autoroute ferroviaire en guise de mesure subsidiaire).

#### 2.1.5. Politique de transfert

La politique de transfert du Conseil fédéral n'a pas été critiquée dans le cadre de la consultation. Une grande majorité des participants à la procédure de consultation se sont prononcés explicitement pour la poursuite résolue de cette politique et le transfert sur le rail du trafic transalpin<sup>39</sup>. Dans ce contexte, certains organismes<sup>40</sup> ont demandé des négociations avec l'UE concernant le développement de l'accord sur les transports terrestres. L'introduction de la bourse du transit alpin<sup>41</sup> et l'intensification de la collaboration avec les pays voisins<sup>42</sup> ont été citées comme mesures supplémentaires. Le canton **AR** demande à ce que la réfection du TRG ne remette pas en question la politique de transfert. Les quelque 600 000 camions traversant chaque année les Alpes doivent être transférés sur le rail, ce qui nécessite d'autres investissements dans le trafic ferroviaire transalpin. Pour le canton **GR**, il n'existe pas de lien juridique ou technique entre la réfection du TRG et la politique de transfert. Une réfection du TRG avec ou sans second tube ne peut être défendue de manière crédible sur le plan politique que si le Conseil fédéral poursuit et intensifie la politique de transfert de manière résolue. Le Conseil fédéral doit donc soumettre cette année encore des propositions pour la poursuite d'une politique de transfert crédible et efficace à l'horizon 2025. Pour les **CFF SA**, un véritable transfert du trafic n'est

---

<sup>39</sup> Cantons AR, UR, BL, BS, TG, SO, OW, SH, GL, TI, FR, GR, SZ, VS, NE, DTAP, CE, NE, PEV, PDC, Grüne Uri, PSS, PSS-TI, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, USS, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, CITRAP Suisse, SES, FSU.

<sup>40</sup> Cantons BL, TG, SO, OW, SH, GL, VS, DTAP, WWF, UR, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PES, SES.

<sup>41</sup> Cantons UR, GR, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PES, Grüne Uri, SES.

<sup>42</sup> Canton UR, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO, SEV, PES, Grüne Uri, SES.

possible que si les capacités routières pour le trafic transalpin sont restreintes. Cela constitue une condition importante afin que les investissements ferroviaires importants de la Confédération dans l'axe du Gothard soient rentables. Tout comme l'**ARSMB, Dr Eva Lichtenberger et les cosignataires du parti écologiste du Parlement européen** renvoient à la fonction de modèle que revêt la politique des transports suisse pour de nombreux pays européens. La décision du gouvernement suisse du 17 juin 2012 de construire un second tunnel routier représente donc un changement de paradigme inquiétant. Il faut craindre que l'accroissement des capacités de ce corridor à travers les Alpes ait un effet négatif sur le transfert du trafic sur l'axe Rotterdam - Gênes ainsi qu'un effet domino sur tout le réseau de transport européen. Le fait d'investir massivement dans l'aménagement des routes sur cet axe pourrait affaiblir massivement la politique de transfert de la Suisse. L'ouverture du tunnel de base du Gothard constituera au contraire le summum des efforts suisses pour promouvoir le transfert du trafic de la route vers le rail et un signe important montrant aux Européens que des systèmes de transport plus écologiques sont possibles.

## 2.2. Financement

### 2.2.1. Evaluation générale d'un péage routier au TRG

Les participants suivants à la procédure de consultation se sont exprimés sur la question de l'introduction d'un péage au TRG : cantons **AG, BE, TG, SG, BS, NW, OW, SH, GL, AI, TI, FR, LU, GR, VD, VS, PLR.** Les **Libéraux-Radicux, UDC, PES, PDC, SAB, DTAP, SSE, USP, Fédération Infra, SuisseMobile, UPSA, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, SEV, USS, hotelleriesuisse, Parahôtellerie Suisse, FST, oeku, Union des villes suisses, Umweltfreisinnige St. Gallen, Aqua Nostra, usic, Gastro Ticino, ATE, ASPO, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, FRS, SES, economiesuisse, TCS, ALRA.**

L'introduction d'un péage routier au TRG a été rejetée par la grande majorité<sup>43</sup> et n'a été saluée que par quelques organismes<sup>44</sup>.

Quelques organismes consultés ne se sont pas exprimés explicitement pour ou contre un péage au tunnel. Le canton **TG** estime que la perception d'un péage d'infrastructure ne saurait être totalement exclue au vu des manques de financement qui se profilent mais que les éventuels effets de transfert devraient être évalués plus en détail. Le canton **NW** pense aussi que des péages routiers dans les tunnels ne peuvent pas être d'emblée exclus et fait remarquer que les constructions de tunnels sont financées à l'étranger par des redevances sur l'utilisation. Par contre, la traversée du tunnel devrait dans tous les cas être gratuite pour les Suisses payant 100 francs pour leur vignette automobile annuelle, surtout quand on pense au raccordement du canton TI. Dans le cadre d'un financement global des transports, le canton **AG** propose d'examiner des péages aux tunnels pour tous les axes transalpins ; cette approche peut être défendue sur le plan politique pour les ouvrages très onéreux et elle est usuelle dans les pays voisins. Pour l'**UTP**, des péages dans les tunnels (en plus de la RPLP) après la réfection du tunnel routier existant ne sont pas obligatoires, mais envisageables. Le canton **SG** pense que si les moyens ordinaires ne suffisent pas pour financer un second tube, des moyens supplémentaires doivent être trouvés pour le FSCR. Ces moyens pourraient être obtenus par une augmentation des droits de douane sur les carburants, de la vignette automobile ou en dernier recours aussi par l'introduction d'un péage au tunnel. La **FRS** pourrait tout au plus accepter l'introduction de péages routiers par l'Etat s'il en résultait un avantage concret (par ex. droit d'utiliser des voies supplémentaires réservées).

Afin de permettre une gestion du trafic en fonction de considérations spatiales et temporelles, le canton **BS** souhaiterait la mise en place d'une politique de tarification de la mobilité. Même s'il est en principe contre un péage isolé au TRG, les coûts supplémentaires induits par l'éventuelle construction d'un second tube par rapport à la solution la moins onéreuse doivent être couverts en taxant les

---

<sup>43</sup> Cantons BS, JU, SH, GL, AI, TI, FR, LU, VS, GR, PLR. Les Libéraux-Radicux, PDC, UDC, PES, Grüne Uri, SAB, DTAP, SSE, Fédération Infra, SuisseMobile, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-traffic, ffu-pee, SEV, USS, USAM, UPSA, hotelleriesuisse, Parahôtellerie Suisse, Ticino Turismo, FST, oeku, Aqua Nostra, Gastro Ticino, ATE, ASPO, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, SES, TCS, ALRA.

<sup>44</sup> Cantons BE, OW, SG, usic, aiti.

usagers ; ces taxes doivent être conçues de manière à réduire les conséquences négatives, ce qui signifie que des taxes devraient être prélevées en même temps à tous les passages alpins. Selon les déclarations de l'**Union des villes suisses**, un péage routier ne doit pas être considéré de manière isolée mais dans le cadre de l'ensemble du système de financement des transports. L'**Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC**, le **ffu-pee, oeku**, l'**ATE**, l'**ASPO**, les **Umweltfreisinnige St. Gallen**, le **PES**, les **Grüne Uri** et le **SES** partagent la réflexion de fond du Conseil fédéral disant qu'il faut introduire à long terme une tarification de la mobilité permettant une gestion du trafic en fonction de considérations spatiales et temporelles. A court terme, l'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales ou une taxe de CO<sub>2</sub> sur les carburants pourraient de plus s'avérer judicieuses<sup>45</sup>. Le canton **AR**, la **SSE**, la **Fédération Infra** et la **VAP** soutiennent la position du Conseil fédéral visant à financer la réfection du TRG (construction d'un second tube incluse) par les fonds routiers ordinaires (FSCR, fonds). Au cas où, contrairement à la demande du **PVL**, un second tube venait à être construit, ce dernier devrait en premier lieu être financé par un système global de tarification de la mobilité. Si cela n'était pas possible pour des raisons temporelles ou politiques, le financement devrait être assuré en second lieu par la mise en place de péages pour les camions et les voitures de tourisme. S'agissant du transport de marchandises, il faut non seulement exploiter au maximum le taux prévu pour la RPLP dans l'accord sur les transports terrestres, mais aussi l'augmenter selon la procédure simplifiée de l'art. 42, al. 2, de l'accord sur les transports terrestres. La **hkbb** demande à ce qu'un modèle de financement par les usagers soit examiné pour la construction d'un second tube. Si, malgré les objections du canton **VD**, la solution de réfection avec construction d'un second tube devait être réalisée, les coûts supplémentaires ne devraient pas être financés par les moyens publics. Il faudrait dans ce cas envisager un système de péage.

### 2.2.2. Arguments en faveur de l'introduction de péages routiers

Pour le canton **BE**, une taxe pourrait contribuer de manière importante à désamorcer les problèmes financiers dans le domaine infrastructurel en augmentant le financement par les usagers, ce qui serait intéressant aussi bien sur le plan politique qu'économique. Le prélèvement de cette taxe ne poserait pas non plus de problèmes sur le plan technique comme le montrent les concepts éprouvés mis en place au Grand-Saint-Bernard et dans les pays voisins. Pour l'**USIC**, l'introduction d'un péage routier favoriserait entre autres une mise en œuvre efficace du projet et déchargerait les caisses de l'Etat. Selon le **SAB**, deux arguments jouent en faveur d'un financement du TRG par un péage, à savoir la possibilité d'un financement neutre en termes de coûts sans mise en concurrence avec d'autres projets d'aménagement et l'abandon de la modification de l'impôt sur les huiles minérales.

### 2.2.3. Arguments contre l'introduction de péages routiers

Pour une partie des organismes consultés, l'introduction de péages routiers est contraire au système<sup>46</sup> établi, dans la mesure où elle constitue une violation du principe d'utilisation gratuite des routes<sup>47</sup>. Par ailleurs, une introduction ponctuelle de taxes d'utilisation désavantagerait notamment le canton **TI** ou une région donnée<sup>48</sup>. Pour le canton **AI**, le prélèvement de taxes spécifiques à un objet pour différentes infrastructures de transport représenterait un cas particulier qui pourrait conduire à l'introduction généralisée de péages pour l'utilisation des routes. Pour le canton **GR**, le TRG est un élément important du réseau routier suisse et doit en tant que tel être traité de la même manière que les autres tronçons des routes nationales. Un péage supplémentaire dans le tunnel ne se justifie pas, même si l'art. 82, al. 3, de la Constitution fédérale le permet théoriquement. Le principe d'absence de péage doit continuer à être appliqué résolument pour l'utilisation des routes. Pour le **SAB, hotelleriesuisse** et **Parahôtellerie Suisse**, la sollicitation des usagers de la route est actuellement déjà tellement importante (vignette automobile, RPLP) qu'elle ne doit pas être accrue par des taxes supplémentaires. Le **TCS** remarque que le trafic des poids lourds de transit ne peut pas être imposé

<sup>45</sup> Umweltfreisinnige St. Gallen.

<sup>46</sup> hotelleriesuisse, Parahôtellerie Suisse

<sup>47</sup> DTAP, OW, GL, VS, PDC, TCS, SAB.

<sup>48</sup> Cantons AG, JU, BS, OW, GL, TI, FR, VS, PDC, SAB, DTAP, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, ATE, FST, SAB, USAM, ASPO, Parahôtellerie Suisse, Gastro Ticino, PES, SES.

davantage en raison de l'accord avec l'UE et que les automobilistes devraient financer seuls le second tube, ce qui n'est pas acceptable. Par ailleurs, il ne serait pas possible de justifier une taxe d'utilisation de certains tronçons routiers alors que d'autres routes sont financées à 100 % par les moyens normaux (redevance pour l'utilisation des routes nationales, impôt sur les huiles minérales). Selon le canton **AG** et la **FST**, avant d'introduire un péage dans le tunnel, il faudrait modifier l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE ou réduire le taux d'imposition la RPLP, ce qui provoquerait une réduction indésirable de la RPLP et ainsi des baisses de recettes pour les cantons et pour les transports publics financés par une partie de la RPLP<sup>49</sup>.

Selon l'**UDC**, le trafic routier dispose de suffisamment de moyens, même sans prélever de taxes pour la traversée, pour financer la réfection du TRG avec la construction d'un second tube surtout quand on pense que, chaque année, deux milliards des fonds routiers sont détournés vers le trafic ferroviaire. Pour finir, l'**aiti** renvoie aux rapports et approfondissements du Conseil fédéral expliquant que les coûts annuels de la solution de réfection du Conseil fédéral sont d'environ 180 millions de francs avec une durée de réalisation de 15 ans. Ce montant pourrait être couvert par le budget annuel et ne demanderait pas de moyens de financement particuliers.

Le trafic de contournement / l'effet de report sur d'autres passages alpins gratuits<sup>50</sup> ou des environs ainsi que les coûts de perception importants qui s'accompagnent de pertes de temps pour les usagers du tunnel<sup>51</sup> et d'une entrave à la fluidité du trafic sont cités comme arguments supplémentaires contre l'introduction de péages routiers<sup>52</sup>. De plus, il n'en résulterait pas d'impulsion importante supplémentaire pour le transfert sur le rail du trafic lourd<sup>53</sup>.

#### 2.2.4. Partenariat public-privé (PPP)

Les participants à la procédure de consultation<sup>54</sup> se sont exprimés de manière générale sur le thème du financement dans le cadre de PPP. Un tel financement est rejeté par la majorité<sup>55</sup> notamment pour la construction d'un second tube au TRG. **economiesuisse** est favorable à une solution PPP au Gothard. L'association prône un financement par partenariat public-privé contribuant à imposer davantage le principe de causalité dans le financement des transports. Toutefois, **economiesuisse** rejette l'instauration de péages routiers à vaste échelle au sens d'une tarification de l'utilisation des routes (Roadpricing). Un système de financement des transports porteur d'avenir devrait être conçu de manière intermodale. Une tarification de la mobilité reposant sur les principes de l'autonomie financière et d'une politique de prix dynamique est une condition importante pour faire reposer durablement le système de financement des transports sur une base saine et utiliser efficacement les capacités insuffisantes. L'**ASTAG**, la **FRS** et l'**UPSA** seraient prêts à accepter un financement PPP si ce dernier était la seule possibilité pour financer le second tube. L'**IHZ** estime que la possibilité d'un financement PPP ne doit pas être exclue d'emblée. Contrairement à l'avis du Conseil fédéral, la construction d'un second tube est adaptée pour étudier un modèle PPP garant d'avenir, l'appliquer et en tirer des enseignements. Les PPP sont parfaits pour les grands projets d'infrastructure comme le montrent les exemples de l'étranger (Angleterre, Allemagne ou Canada). Pour l'**USAM**, une solution PPP ne serait imaginable que dans le cadre d'un octroi de concession durable à un exploitant privé. Céder pendant des décennies un objet aussi important sur le plan stratégique que le TRG ne serait pas légitime à différents égards politiques. Les **PLR.Les Libéraux-Radicaux** sont d'avis qu'il convient aussi d'examiner un financement PPP pour le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation

---

<sup>49</sup> PES.

<sup>50</sup> Cantons BS, FR, SSE, PDC, Fédération Infra, SuisseMobile, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, ATE, ASPO, hotelleriesuisse, Parahôtellerie Suisse, USS, USP, FST, SES.

<sup>51</sup> DTAP, OW, GL, VS, PDC, SuisseMobile, Parahôtellerie Suisse.

<sup>52</sup> FST.

<sup>53</sup> DTAP, OW, GL, VS, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, ATE, SEV, ASPO, PES, Grüne Uri, PDC, SES.

<sup>54</sup> Cantons OW, SG, GL, VS, DTAP, PLR.Les Libéraux-Radicaux, PDC, PES, ASTAG, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, ATE, IHZ, FST,USAM, usic, ASPO, UDC, FRS, SES, economiesuisse, TCS.

<sup>55</sup> Cantons SG, OW, GL, VS, DTAP, ASTAG, Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, FST, aiti, ATE, ASPO, UDC, PES, Grüne Uri, SES, TCS.

de projets de construction routière mais estiment qu'une telle solution n'est pas appropriée pour de grands projets comme la construction d'un second tube pour différentes raisons (par ex. possibilités de financement plus avantageuses des pouvoirs publics par rapport au secteur privé, répartition des risques unilatérale au détriment de la Confédération). Pour l'**USIC**, une solution PPP favoriserait entre autres la réalisation du projet et déchargerait les caisses de l'Etat, mais l'importance du TRG pour la politique des transports doit bien sûr être prise en compte et la liberté d'action nécessaire de l'Etat doit être garantie par contrat. Le **PDC** considère qu'un financement de projets d'infrastructure importants dans le cadre d'un PPP doit toujours être examiné par le Conseil fédéral et aussi appliqué dans des cas adaptés. Pour le **TCS**, les intérêts des investisseurs privés et des pouvoirs publics ne vont pas de pair dans le domaine des infrastructures de transport. Tandis que les autorités souhaitent répartir au mieux le trafic (par ex. transfert du transport de marchandises vers le rail), les partenaires privés ont intérêt à concentrer le trafic sur les objets à péage afin de maximiser les profits.

### 3. Résumé

Une petite majorité<sup>56</sup> des participants à la procédure de consultation soutient sur le fond le projet et la proposition de réfection du Conseil fédéral. 19 cantons<sup>57</sup> se sont déclarés, en partie sous certaines conditions, pour la construction d'un second tube (sans accroissement de capacité) dans le cadre de la réfection du TRG. 7 cantons<sup>58</sup> ont rejeté l'idée d'un second tube au TRG. Les avis sont partagés entre les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale. 4 partis sont pour<sup>59</sup> et quatre sont contre<sup>60</sup> le projet.

Les principaux arguments évoqués pour la construction d'un second tube (sans accroissement de capacité) sont l'amélioration de la sécurité, la période de fermeture relativement brève, les conséquences réduites pour l'économie régionale, le meilleur rapport coûts-utilité et l'amélioration de la disponibilité de la route du Gothard face à de futurs événements (par ex. travaux d'entretien, accidents). Les défenseurs du projet sont par ailleurs d'avis que l'inscription du régime de trafic unidirectionnel dans la loi garantit la constitutionnalité. Les participants à la procédure de consultation opposés au projet du Conseil fédéral considèrent que la construction d'un second tube est anticonstitutionnelle, inutile, trop onéreuse et contraire à la politique de transfert.

Les défenseurs du projet comme les opposants sont d'accord pour dire qu'indépendamment de la solution de réfection choisie, la capacité de la route de transit du Gothard ne doit pas être augmentée et que la politique de transfert du Conseil fédéral doit être poursuivie sans restriction. Il y a également unanimité sur le fait que les autres projets routiers importants, notamment ceux dans les agglomérations surchargées par le trafic, ne doivent pas être pénalisés par la réfection du TRG.

63 participants ont répondu à la question d'un péage au TRG, posée pour discussion par le Conseil fédéral dans le cadre de la consultation. Une grande majorité<sup>61</sup> rejette ce genre de taxes. Un financement des infrastructures de transport dans le cadre de PPP est également majoritairement considéré d'un œil critique. Par contre, certains participants saluent explicitement et réclament une solution de fonds pour le financement des routes nationales.

### 4. Autres remarques et suggestions

- Le canton **BL** remarque que le rapport explicatif ne contient pas de déclaration quantitative sur les frais d'exploitation et qu'une telle information doit être fournie. Le canton apprécierait l'examen d'une autoroute ferroviaire longue (Bâle-Lugano/Chiasso ou Bâle-Domodossola-Novarra) à la lumière des réflexions sur le corridor de quatre mètres. De plus, le canton souhaiterait que la

---

<sup>56</sup> 57 participants sont pour et 55 participants sont contre. 7 participants ne se sont prononcés ni dans un sens ni dans l'autre.

<sup>57</sup> ZG, AG, TG, BL, SO, AR, JU, OW, SH, ZH, GL, AI, TI, FR, NW, LU, GR, SZ, VS.

<sup>58</sup> UR, BE, SG, BS, GE, NE, VD.

<sup>59</sup> PBD, PDC, PLR, UDC.

<sup>60</sup> PEV, PES, PVLS, PSS

<sup>61</sup> Un péage au TRG est rejeté par 47 participants à la procédure de consultation et n'est salué que par 6 organismes consultés. 10 participants ne se sont prononcés ni dans un sens ni dans l'autre concernant un tel péage.

question du financement des infrastructures de transport soit suivie avec une approche globale et avec un objectif de respect du principe de causalité.

- Le canton **GE** demande à ce que le Conseil fédéral garantisse dans un message au Parlement que les projets urgents et importants sur le territoire du canton de Genève pourront être réalisés comme prévu malgré la réfection du TRG. Il faut de plus impérativement veiller à ce que la solution de réfection choisie n'entraîne pas d'accroissement de capacité à long terme.
- Selon le canton **BE**, les estimations de coûts contiennent encore des inexactitudes pour les coûts inhérents potentiels et les recettes du transfert sur le rail. Les modifications suivantes doivent encore être effectuées afin de permettre une comparaison complète des solutions :
  1. Enumération des frais subséquents d'un second tube pour les 40 prochaines années d'exploitation.
  2. Les recettes du transfert sur le rail à hauteur de 105 francs par camion sont jugées très prudentes par rapport à d'autres offres (tunnel de faîte du Lötschberg : 212 fr., tunnel de la Vereina : 151 ou 215 fr., autoroute ferroviaire longue Bâle – Lugano : 500 fr.). Le prix pour une autoroute ferroviaire courte peut être fixé dans une fourchette comprise entre 150 et 250 francs.
  3. En prenant en compte les frais subséquents (chiffre 1) et le potentiel de recettes supérieur (chiffre 2), les coûts supplémentaires de la solution 2 doivent être supérieurs de plus de 200 % à la solution 1B.
- Le canton **GR** demande au Conseil fédéral d'exposer clairement dans son message relatif à la modification de la LTRA comment il songe procéder en cas d'éventuel rejet de sa proposition de réfection par le Parlement ou le peuple. De plus, en cas de rejet, il faut prévoir de réglementer dans la loi au minimum les sites, les capacités et le démontage des installations de transbordement de l'autoroute ferroviaire ainsi que l'assouplissement de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit nécessaire à l'exploitation de l'autoroute ferroviaire courte dans un arrêté soumis au référendum. Il demande par ailleurs que le concept de « capacité actuelle » du message soit défini explicitement et quantitativement et que la restriction à une voie et le respect d'une distance minimale soient définis comme dispositions d'exécution d'une norme constitutionnelle.
- Le canton **VS** attire l'attention sur le fait que les mesures évoquées au chiffre 3.2 du chapitre 3 du rapport permettant de réduire davantage les conséquences négatives sur les cantons concernés doivent être expliquées plus en détail.
- **SuisseMobile** demande que des mesures adaptées pour la sécurité des cyclistes sur la route du col du Gothard soient définies en temps utile de concert avec les deux cantons d'Uri et du Tessin et en concertation avec SuisseMobile pour la durée de la fermeture du TRG.
- L'**UTP** demande que l'état de planification des solutions 1 et 2 soit mis au même niveau avant le vote. Les solutions avec transfert sur le rail doivent être approfondies et optimisées.
- L'**Initiative des Alpes, WWF Suisse, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, actif-trafiC, ffu-pee, les MfE, l'ATE, l'ASPO, les Grüne Uri et le SES** réclament des éclaircissements sur les points suivants avant toute décision sur la solution de réfection :
  1. Une réfection allégée avec une brève période de travaux est-elle possible (par ex. interdiction de camions dans le tunnel ; il ne serait ainsi pas nécessaire de relever la dalle intermédiaire et les travaux pourraient se limiter aux endroits endommagés. Cette mesure permettrait aussi de faire des économies au niveau de la ventilation) ?
  2. Est-il possible d'attirer une grande partie du transport de marchandises en provenance et à destination du Tessin avec une offre novatrice pour le trafic intérieur combiné ?
  3. Est-il possible que les progrès de la construction automobile (conduite assistée automatique) améliorent tellement la sécurité routière dans un délai raisonnable qu'il n'y aura plus de collisions frontales ?
  4. Après la construction d'un second tube, sera-t-il possible de maintenir encore le système de régulation dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres ?

- La **CI CDS** ne s'exprime pas explicitement sur les questions concrètes relatives à la construction d'un second tube au TRG et un éventuel péage au tunnel. Par contre, elle formule les revendications suivantes :
  1. Les capacités pour le transport de marchandises (ferroviaire) intermodal et conventionnel avec infrastructures (par ex. terminaux) doivent être suffisantes pendant les travaux.
  2. Pendant la fermeture du TRG, le transport intérieur de marchandises doit primer face au trafic de transit.
  3. La CI CDS et les principaux chargeurs suisses veulent être impliqués pendant une éventuelle fermeture temporaire pour les variantes de transport de marchandises, afin que les exigences de la CI CDS puissent être mises en œuvre avec succès pendant cette phase.
- Le **comité du Gothard** demande qu'indépendamment de la solution de réfection choisie, il n'en résulte pas de désavantages économiques pour les cantons particulièrement touchés par la réfection du TRG, que la fermeture totale du tunnel soit réduite au strict minimum et que la réfection n'engendre pas d'accroissement de capacité.
- **economiesuisse** demande au Conseil fédéral de montrer de manière transparente les conséquences de la réfection avec construction d'un second tube sur la réalisation des autres projets routiers (extension, achèvement du réseau, élimination des goulets d'étranglement) dans le cadre d'une stratégie de développement de l'infrastructure routière. Face au déficit qui se profile, il faut par ailleurs clarifier les conséquences de cette surcharge financière sur le financement des routes à long terme.
- Les participants suivants à la procédure de consultation ont joint leur propre étude de projet pour compléter leur prise de position :
  - **R. Weibel**
  - **RailValley**
  - Canton d'**Uri**
  - **Initiative des Alpes, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MfE, ATE, ASPO**



## Liste des avis reçus

## 1. Cantons

Expéditeur	Réception
Conseil d'Etat du canton de Zoug	21 janvier 2013
Landammann et Conseil d'Etat du canton d'Uri	4 mars 2013
Conseil d'Etat du canton d'Argovie	28 mars 2013
Conseil d'Etat du canton de Thurgovie	28 mars 2013
Conseil d'Etat du canton de Bâle-Campagne	28 mars 2013
Conseil d'Etat du canton de Soleure	3 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Berne	5 avril 2013
Gouvernement du canton de Saint-Gall	8 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville	12 avril 2013
Conseil d'Etat du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	15 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Schaffhouse	17 avril 2013
Conseil d'Etat du canton d'Obwald	17 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Zurich	17 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Genève	18 avril 2013
Gouvernement du canton du Jura	19 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Glaris	19 avril 2013
Landammann et Commission de déontologie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	19 avril 2013
Conseil d'Etat du canton du Tessin	19 avril 2013
Landammann et Conseil d'Etat du canton de Nidwald	19 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Fribourg	22 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Lucerne	22 avril 2013
Gouvernement du canton des Grisons	23 avril 2013
Grand conseil et Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel	23 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Schwyz	24 avril 2013
Conseil d'Etat du canton de Vaud	25 avril 2013
Conseil d'Etat du canton du Valais	25 avril 2013

## 2. Conférences des cantons

Expéditeur	Réception
Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement	11 mars 2013

## 3. Partis politiques représentés au sein de l'Assemblée fédérale

Expéditeur	Réception
Parti évangélique suisse	26 mars 2013
Parti socialiste suisse, section du Tessin	5 avril 2013
Parti bourgeois-démocratique de Suisse	8 avril 2013
PLR.Les Libéraux-Radicaux	17 avril 2013
Parti vert/libéral de Suisse	18 avril 2013
Parti démocrate-chrétien de Suisse	18 avril 2013
Parti écologiste suisse	19 avril 2013
Union Démocratique du Centre	22 avril 2013
Parti socialiste suisse	19 avril 2013

Les Verts vaudois	19 avril 2013
Femmes PDC	20 avril 2013
Grüne Uri	21 avril 2013

4. Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Expéditeur	Réception
Groupement suisse pour les régions de montagne	19 février 2013
Union des villes suisses	16 avril 2013

5. Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

Expéditeur	Réception
Union suisse des paysans	20 mars 2013
Union syndicale suisse	3 avril 2013
Travail.Suisse	4 avril 2013
Union suisse des arts et métiers	15 avril 2013
economiesuisse	22 avril 2013

6. Organisations de transport

Expéditeur	Réception
SuisseMobile	7 février 2013
Union des transports publics	2 avril 2013
Association suisse des transports routiers	3 avril 2013
Association suisse des ingénieurs et experts en transports	10 avril 2013
Association transports et environnement	19 avril 2013
Union professionnelle suisse de l'automobile	19 avril 2013
Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics	22 avril 2013
Touring Club Suisse	22 avril 2013
Associazione traffico e ambiente Sezione della Svizzera italiana	22 avril 2013
routesuisse - Fédération routière suisse	24 avril 2013

7. Autres organisations

Expéditeur	Réception
WWF Suisse	20 février 2013
Initiative des Alpes	26 mars 2013
La Poste Suisse	3 avril 2013
Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein	8 avril 2013
Fédération suisse du tourisme	9 avril 2013
pro natura Ticino	12 avril 2013
pro natura	17 avril 2013
Greenpeace	17 avril 2013
Pro Bahn Schweiz	18 avril 2013
CFF SA	22 avril 2013
WWF Svizzera italiana	22 avril 2013
WWF Uri	22 avril 2013

8. Participants spontanés

<b>Expéditeur</b>	<b>Réception</b>
Monsieur Rodolphe Weibel	18 janvier 2013
RailValley ; association de promotion de l'innovation dans le trafic ferroviaire	11 février 2013
Comitato per il completamento del Gottardo	6 mars 2013
Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels	14 mars 2013
hotelleriesuisse	28 mars 2013
Ligue suisse contre le cancer	28 mars 2013
società svizzera impresari costruttori sezione ticino	28 mars 2013
Leventina vivibile	3 avril 2013
Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz	5 avril 2013
Legambiente Cuneo	8 avril 2013
Associazione Gruppo Oltre	8 avril 2013
LIPU Cuneo	9 avril 2013
Ticino Turismo	9 avril 2013
Vivagandria	9 avril 2013
Coalizione per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole	9 avril 2013
Société Suisse des Entrepreneurs	9 avril 2013
Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse	10 avril 2013
Capriasca Ambiente	10 avril 2013
Associazione Comitato cuneese die « Salviamo il Paesagio »	11 avril 2013
Dr Eva Lichtenberger et cosignataires du Parti vert européen	11 avril 2013
Parahôtellerie Suisse	12 avril 2013
Syndicat du personnel des transports	12 avril 2013
Fédération Infra	15 avril 2013
Association oeku Eglise et environnement	15 avril 2013
Umweltfreisinnige St. Gallen	17 avril 2013
Aqua Nostra	17 avril 2013
Swiss Shippers' Council	17 avril 2013
Professionnelles En Environnement Suisse	17 avril 2013
constructionsuisse	18 avril 2013
Comité du Gothard	18 avril 2013
Médecins en faveur de l'environnement	19 avril 2013
Association Suisse pour la Protection des Oiseaux / BirdLife Suisse	19 avril 2013
Centre Patronal	19 avril 2013
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	19 avril 2013
Fondation suisse de l'énergie	19 avril 2013
Association des chargeurs	21 avril 2013
Monsieur Peter Gebhardt	21 avril 2013
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	22 avril 2013
Fédération des Entreprises Romandes	22 avril 2013
Handelskammer beider Basel	22 avril 2013
Fédération suisse des urbanistes	23 avril 2013
proMont-Blanc	24 avril 2013
Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc	24 avril 2013
Associazione Medici per l'Ambiente	24 avril 2013
Associazione Liberale Radicale per l'Ambiente	24 avril 2013

## Index des abréviations

AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
aiti	Associazione Industrie Ticinesi
AR	Appenzell Rhodes-Extérieures
ARSMB	Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc
ASPO	Association Suisse pour la Protection des Oiseaux / BirdLife Suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATA	Associazione traffico e ambiente Sezione della Svizzera italiana
ATE	Association transports et environnement
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
Camions	Poids lourds pour le transport de marchandises comprenant les véhicules articulés lourds
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein
CcG	Comitato per il completamento del Gottardo
cciG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CE NE	Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel
CI CDS	Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse
CITRAP Suisse	Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics
CP	Centre Patronal
cvc	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
env.	environ
ffu-pee	Professionnelles en Environnement
FR	Canton de Fribourg
FRS	Fédération routière suisse
FSCR	Financement spécial de la circulation routière
FST	Fédération suisse du tourisme
FSU	Fédération suisse des urbanistes
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
hkbb	Handelskammer beider Basel
IHZ	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
incl.	inclus
Initiative des Alpes	Association visant la protection du secteur des Alpes contre le trafic de transit
ISDE	Associazione Medici per l'Ambiente
JU	Canton du Jura
KsSG	Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels
LTRA	Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine
LU	Canton de Lucerne

MfE	Médecins en faveur de l'environnement
NE	Canton de Neuchâtel
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
NW	Canton de Nidwald
oeku	Association Eglise et environnement
OW	Canton d'Obwald
par ex.	par exemple
PBD	Parti bourgeois-démocratique Suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien de Suisse
PES	Parti écologiste suisse
PES-VD	Parti écologiste suisse, section de Vaud
PSS	Parti socialiste suisse
PSS-TI	Parti socialiste suisse, section du Tessin
PVL	Parti vert'libéral de Suisse
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RV	RailValley
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SES	Fondation suisse de l'énergie
SEV	Syndicat du personnel des transports
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
SSC	Swiss Shippers' Council
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
ssic	società svizzera impresari costruttori sezione ticino
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports
SZ	Canton de Schwyz
TCNA	Transport combiné non accompagné
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
TRG	Tunnel routier du Gothard
UDC	Union Démocratique du Centre
UE	Union européenne
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UR	Canton d'Uri
USAM	Union suisse des arts et métiers
usic	Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils
USS	Union syndicale suisse
UTP	Union des transports publics
VAP	Association des chargeurs
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich