



Feuille d'information du film

Assainissement du Gothard – à meilleur compte sans 2^e tunnel

Un deuxième tunnel est néfaste pour la Suisse

« Le tunnel routier du Gothard doit être assaini. La question est de savoir de quelle manière le trafic nord-sud circulera pendant les travaux de réfection ? La proposition de construire pour cela un 2^e tunnel routier est dangereuse. »



Explications

Le tunnel routier du Gothard doit être assaini ces prochaines années. Les usures les plus importantes à l'infrastructure sont provoquées par le trafic des poids lourds : quelques 820 000 camions, les trois quarts de tous les véhicules lourds en transit nord-sud à travers la Suisse, utilisent la route du Gothard. Un camion use l'infrastructure environ 40 000 fois plus qu'une voiture de tourisme normale.

En 2010, le Conseil fédéral présentait les différentes variantes de réfection dans son rapport de base et concluait qu'un assainissement avec transfert sur le rail (chaussée roulante) comme mesure d'accompagnement représentait la meilleure solution (1). La construction d'un 2^e tunnel n'est pas nécessaire, elle aurait des impacts constitutionnels et ne serait pas achevée à temps (2).

La construction d'un 2^e tunnel aurait un effet boomerang nuisible pour la Suisse : après l'achèvement de la construction, la pression exercée par les lobbies routier et des poids lourds de Suisse et de l'UE mènerait à l'ouverture des deux voies de chaque tunnel. Les premières réactions à la décision du Conseil fédéral l'ont clairement montré : un transporteur suisse et politicien relevait alors que l'unique « goulet d'étranglement entre Hambourg et la Sicile » disparaîtrait enfin (3) et que l'UE se réjouissait de la mise à disposition de « capacités de réserve » qui permettraient de résorber les perturbations futures du flux routier (4).

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, rapport du Conseil fédéral du 17.12.10](#)
- (2) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, présentation du rapport de base du Conseil fédéral, communiqué de presse du 17.12.10](#)
- (3) [Réactions à l'annonce de la construction d'un 2^e tunnel, reportage du « Tagesschau » de la télévision suisse du 27.06.10, à partir de 0 : 38 minute \(en allemand\)](#)
- (4) [EU sieht neue Röhre als Ventil für Notfälle, NZZ vom 01.07.10 \(en allemand seulement\)](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Un deuxième tunnel déploie le tapis rouge aux poids lourds européens

« L'Europe recevrait ainsi un faux signal qui dirait que la Suisse mise sur la route et qu'il n'y a aucune raison de transférer les marchandises au rail. Le nombre de camions traversant le Gothard doublerait. »



Explications

L'Office fédéral du développement territorial ARE estime que la part des transports de marchandises routiers en Suisse augmentera de 27%d'ici à 2030 (1). L'étude « Perspectives des transports 2015 » menée par l'Organisation de coopération et de développement économiques OCDE a conclu avec un résultat similaire en 2015 : selon ces prévisions, les transports de marchandises routiers et ferroviaires pourraient subir une augmentation allant jusqu'à 420%d'ici à 2050 (2). Si en Suisse, la politique de transfert actuelle a permis de réduire le nombre de camions en transit, une réduction estimée à 650 000 courses(3), les prévisions en matière de trafic montrent qu'à terme, la croissance du trafic routier augmentera plutôt qu'il ne diminuera.

En construisant un 2^e tunnel, la Suisse accroîtrait dans une large mesure l'attractivité de son infrastructure routière et donnerait le feu vert à un trafic lourd croissant. La loi qui garantit l'exploitation des deux tunnels sur une seule voie, peut être modifiée en tout temps. Une votation de caractère constitutionnel sur l'article 84 (article sur la protection des Alpes - interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit à travers les Alpes) après coup est extrêmement problématique : une fois l'argent dilapidé et le 2^e tunnel percé, le peuple ne pourra plus voter sur le sujet de manière libre et objective.

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Compléments aux perspectives d'évolution du trafic en Suisse jusqu'en 2030 DETEC 2012, \(en allemand seulement, avec résumé en français\)](#)
- (2) [OCDE Perspectives des transports FIT 2015 \(Résumé\)](#)
- (3) [Rapport sur le transfert 2013, comment le fret transalpin aurait-il évolué sans la politique de transfert ?, page 27](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Le Tessin reste bien raccordé en tout temps au reste de la Suisse

« **Le transfert au rail est une solution beaucoup plus efficace. Durant l'assainissement, il y aura d'une part le tunnel ferroviaire existant entre Göschenen et Airolo et d'autre part, le nouveau tunnel de base NLFA entre Erstfeld et Biasca. »**



Explications

Le tunnel routier du Gothard n'est pas l'unique liaison entre le Tessin et le nord de la Suisse. En plus de la route du col du Gothard ouverte en été et les liaisons routières du San Bernardino et du Simplon praticables toute l'année, le chemin de fer permet aussi l'accès à chaque côté des Alpes. Au tunnel de faite déjà en place entre Airolo et Göschenen s'ajoutera dès 2016 le tunnel de base NLFA reliant Biasca à Erstfeld (1). Il représente un pas historique et améliorera de beaucoup l'offre ferroviaire entre le nord et le sud – aussi bien celle du trafic passagers que celle du trafic de marchandises (2).

Hormis le fait que le Gothard avec son caractère mythique est un carrefour important du trafic nord-sud européen, son importance sur le plan technique en matière de transport n'est pas prioritaire en Suisse (17 000 véhicules par jour au Gothard, 102 000 à Renens proche de Lausanne). De nombreuses routes dans les agglomérations du Plateau qui ont une signification importante pour les déplacements professionnels et le trafic pendulaire quotidiens sont largement plus sollicitées (3;4) Le trafic individuel dans le tunnel routier du Gothard est consacré en revanche à 86% aux vacances et loisirs. En semaine uniquement, la part de trajets professionnels atteint 32 pour-cent (5).

La situation initiale est donc claire : le Tessin et le reste de la Suisse resteront reliés de manière performante pendant la réfection (6). Grâce au tunnel de base NLFA, le Tessin sera même encore mieux desservi qu'il ne l'a jamais été au cours de son histoire.

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Gottardo 2016, inauguration du tunnel de base 2016](#)
- (2) [Projet d'horaire NLFA de l'OFT](#)
- (3) [Fluidité du trafic sur les routes nationales 2014, OFROU](#)
- (4) [Résultats annuels et mensuels des réseaux de postes de comptage des routes nationales de l'OFROU](#)
- (5) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, rapport du Conseil fédéral du 17.12.10](#)
- (6) [Le Tessin ne veut pas d'un projet toxique, Forum du 15.12.2014 RTS.ch](#)

«**Nein zur 2. Gotthardröhre**»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« **Non au 2^e tunnel au Gothard** »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«**No al raddoppio del Gottardo**»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Pendant l'assainissement, le trafic routier peut se faire par voie ferrée

« Les poids lourds en transit seront transférés sur le rail aux frontières suisses déjà. Près de 820 000 camions traversent actuellement le tunnel routier par année. Le nouveau tunnel de base NLFA permettra d'en transporter jusqu'à un million – il y aura donc suffisamment de réserves de capacité. »



Explications

Le Conseil fédéral présentait en 2010 dans son rapport de base relatif à la réfection du tunnel routier du Gothard les différentes possibilités selon lesquelles il comptait organiser la gestion du trafic pendant la fermeture du tunnel liée à la réfection. A cette époque, le Conseil fédéral avait conclu qu'il y avait deux « meilleures solutions » – et toutes les deux incluaient notamment le chargement du trafic routier sur le rail. La variante comportant la construction préalable d'un 2^e tunnel était alors considérée comme étant la moins bonne (1).

La condition préalable outre le chargement du trafic de marchandises et trafic de passagers est la mise en exploitation du tunnel de base du Gothard NLFA. Grâce à la mise en exploitation de cet ouvrage, les camions peuvent être chargés sur le rail sans problème de capacité et transportés à travers le Gothard (2). L'aménagement d'un corridor 4 mètres à travers la Suisse ayant été entre-temps décidé, il sera possible de transporter des camions de tout gabarit de frontière à frontière (3). Actuellement, seule la chaussée roulante du Lötschberg permet le chargement des poids lourds d'une hauteur aux angles de 4 m.

Grâce aux deux tunnels de base NLFA du Gothard et du Ceneri ainsi que le corridor 4 mètres, les poids lourds en transit à travers les Alpes traverseront la Suisse et par conséquent le Gothard sur le rail sans problème.

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, rapport du Conseil fédéral du 17.12.10](#)
- (2) [Réfection du tunnel du Gothard : étude de l'horaire et des capacités d'une chaussée roulante dans le tunnel de base, 16.11.12 par l'entreprise SMA sur mandat de l'OFT \(en allemand seulement\)](#)
- (3) [Construction et financement d'un corridor de 4 mètres sur les tronçons d'accès à la NLFA au Saint-Gothard](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Chaussée roulante courte pour le trafic intérieur, d'exportation et d'importation

« Pour le trafic lourd indigène, de petits terminaux de chargement à Erstfeld et Biasca peuvent être aménagés à moindre frais. »



Explications

Les camions en transit par les Alpes peuvent donc traverser la Suisse de frontière à frontière sur le rail comme le montre le film. En raison des réserves de capacité disponibles grâce aux NLFA, le trafic suisse (intérieur, d'exportation et d'importation) à travers les Alpes circulera par le tunnel de base du Gothard sur le rail, grâce à une chaussée roulante courte aménagée entre Erstfeld et Biasca.

Les auteurs du rapport de l'entreprise SMA mandaté par l'Office fédéral des routes OFT (1) arrivent aux conclusions suivantes : « Les variantes S3-V3 prévoyant deux correspondances par heure pour les tronçons Rynächt-Biasca et Bâle-Chiasso propose une solution intéressante tenant compte à la fois de la taille des terminaux, des capacités du réseau sur l'ensemble du corridor, ainsi que de la demande prévue. »

En raison du faible flux de trafic que devra assumer la chaussée roulante courte, la construction de petites stations de chargement temporaires suffiront. L'emprise au sol est par conséquent faible, les installations ne sont que temporaires.

L'exploitation de la chaussée roulante courte aurait en outre l'avantage de créer de nouvelles places de travail dans les cantons d'Uri et du Tessin et réduirait le flux de trafic lourd dans les hauts de la vallée de la Reuss et de la Léventine.

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Réfection du tunnel du Gothard : étude de l'horaire et des capacités d'une chaussée roulante dans le tunnel de base, 16.11.12 par l'entreprise SMA sur mandat de l'OFT \(en allemand seulement\)](#)
- (2) [Réfection du tunnel du Gothard : Rapport de synthèse du premier février 2012 : réfection du tunnel du Gothard. Autoroute ferroviaire \(en allemand seulement\)](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Une chaussée roulante pour le trafic de passagers entre Airolo et Göschenen

« Mais qu'en est-il du trafic des voitures privées ? En été, le tunnel routier reliera normalement Göschenen à Airolo. Les travaux d'assainissement n'auront lieu qu'en hiver, période creuse durant laquelle un chargement sera organisé pour les voitures. Un train-auto vous fera confortablement traverser le tunnel ferroviaire dans un intervalle de quelques minutes. Cette capacité est plus que suffisante. »



Explications

Les trains-autos existant au Lötschberg, à la Furka, l'Oberalp et à la Vereina ou encore ceux traversant le tunnel sous la Manche entre l'Angleterre à la France montrent depuis longtemps que les voitures de tourisme (et dans le cas du tunnel sous la Manche, les grands camions) peuvent être simplement chargés et transportés par le train. Pour la période d'assainissement, un tel chargement mettant à disposition les capacités nécessaires peut être aménagé dans l'ancien tunnel ferroviaire du Gothard. Le Conseil fédéral en a montré la faisabilité dans son rapport de base (1), dont les conclusions ont été confirmées plus tard dans le rapport de synthèse (2). Les installations de chargement nécessaires existent encore pour l'essentiel telles qu'elles étaient lors de leur exploitation jusqu'en 1980. À Airolo, une voie supplémentaire devrait être construite – la place nécessaire est disponible.

Urs Hochuli, responsable du transport autos de l'entreprise BLS, a confirmé lors d'un entretien avec le magazine SEV-online que BLS peut mettre à disposition les capacités nécessaires à un chargement dans le tunnel de faîte (3). Les travaux d'assainissement terminés, le matériel roulant utilisé au Gothard pourra continuer à fonctionner au Lötschberg. Ainsi les frais d'amortissement du matériel roulant pourront être diminués de manière considérable.

Donc : le Tessin restera toujours parfaitement relié au reste de la Suisse tant par le rail que par la route (grâce à un court trajet en train-autos) au cours de la période de réfection également.

Mais attention ! Si un 2^e tunnel routier est construit, le tunnel routier existant devra, pour des raisons techniques, être assaini d'urgence avant 2025 et fermé complètement avant que le 2^e tunnel ne soit disponible. Ainsi, pendant 140 jours, le tunnel sera fermé totalement SANS offre de substitution par le rail. Ce qui signifie que la construction d'un 2^e tunnel au Gothard isolera le Tessin pendant 140 jours (4) et provoquera un trafic de contournement, notamment par le Valais.

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, rapport du Conseil fédéral du 17.12.10 \(p. 39\)](#)
- (2) [Réfection du tunnel du Gothard : Rapport de synthèse du premier février 2012 : réfection du tunnel du Gothard. Autoroute ferroviaire \(en allemand seulement\)](#)
- (3) [Interview avec Urs Hochuli sur sev-online.ch](#)
- (4) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, rapport du Conseil fédéral du 17.12.10 \(p. 59\)](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Une solution de chargement est moins onéreuse et plus appropriée
« L'assainissement avec solution de transfert coûte trois milliards de moins qu'un 2^e tunnel routier. Elle garantit aussi qu'une grande partie du trafic lourd soit enfin transférée au rail. »



Explications

Une étude de l'Office fédéral des routes OFROU consigne (1) que la variante de réfection sans 2^e tunnel présente un avantage relatif en termes de coûts par comparaison avec un assainissement avec un 2^e tunnel. Aux coûts de construction que le Conseil fédéral a chiffré à 2,8 milliards de francs viennent s'ajouter les coûts d'exploitation et d'entretien pour une durée de quarante ans. Des coûts subséquents situés entre 1 et 1,6 milliard de francs. Bref, un 2^e tunnel coûte entre 3,8 et 4,4 milliards de francs – quelques 3 milliards de plus qu'un assainissement avec solution de transfert.

L'ancien tunnel ferroviaire de faîte du Gothard peut absorber sans difficulté le trafic de passagers pendant les mois d'hiver. Grâce aux NLFA du Lötschberg et du Gothard, des capacités de chargement suffisantes pour les camions seront à disposition à partir de 2016 (2).

Dans la brochure explicative accompagnant ce vote en 1992, la Confédération présentait les atouts des NLFA ainsi (3) : « Les nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg permettront, dans l'intérêt de l'environnement et de l'économie, de réduire les temps de parcours et de transférer le trafic de transit sur le rail. »

Un 2^e tunnel nuit non seulement à la rentabilité du projet du siècle NLFA mais compromet également des projets routiers urgents dans les agglomérations. Chaque franc supplémentaire dilapidé au Gothard, manque directement ou indirectement au financement d'autres projets routiers destinés au trafic d'agglomération : pour la réalisation à elle-seule des projets de liste B (soit très bons mais pas encore financés), 1,4 milliard de francs manque dans les caisses (4).

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Réfection du tunnel du Gothard : rapport : compte des investissements dynamiques, étude du 16.01.14 mandatée par l'OFROU](#)
- (2) [Réfection du tunnel du Gothard : présentation du rapport de base du Conseil fédéral, communiqué de presse du 17.12.14](#)
- (3) [Explications destinées aux électeurs du 27.09.92](#)
- (4) [Aperçu et examens des projets d'agglomération de 2^e génération](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



De toute manière, le tunnel deviendra plus sûr

« En outre : après l'assainissement, le tunnel routier sera plus large, mieux éclairé et grâce à sa glissière centrale escamotable aussi sûr que deux tubes séparés. »



Explications

Dans son rapport de base publié en 2010 (1), le Conseil fédéral mentionne que les tunnels situés sur les routes nationales, celui du Gothard compris, font partie des tronçons les plus sûrs. « Sur le plan statistique, le risque d'être impliqué dans un accident est même moindre que sur un tronçon ouvert. » Dans la récente étude publiée par l'ADAC, club d'automobilistes d'Allemagne, le tunnel du Gothard reçoit la mention « bons » (2).

Le plafond du tunnel sera rehaussé et la largeur utile agrandie. Ainsi le tunnel assaini sera plus agréable à traverser et le sentiment d'exiguïté diminuera. La galerie de sécurité et de sauvetage existante sera elle aussi agrandie. En outre, plus de niches de sécurité et de bouches d'incendie seront construites respectivement mises en place pour pouvoir mieux réagir à la situation de panne ou d'évènement rencontrée. Après l'assainissement, le tunnel sera plus large, plus clair, mieux aéré et globalement encore plus sûr (4). En complément des mesures et améliorations déjà prévues dans le sillage de l'assainissement, une glissière centrale escamotable qui protège des collisions frontales pourra être mise en place. Cette glissière centrale escamotable représente une mesure de sécurité efficace car elle peut être abaissée en cas de besoin, tronçon par tronçon, de manière flexible. Ainsi les véhicules de secours et/ou de police, du service de maintenance ou des usagers de la route ne seront pas gênés (5). A l'avenir, des systèmes d'assistance au conducteur installés dans les véhicules veilleront à plus de sécurité dans le tunnel du Gothard. C'est justement dans les tunnels que le potentiel des systèmes de régulation de distance, les assistants de maintien de la trajectoire ou de changement de voie est grand (6). La sécurité dans le tunnel du Gothard ne cessera d'augmenter – même sans deuxième tunnel !

Sources et informations complémentaires :

- (1) [Réfection du tunnel du Gothard : présentation du rapport de base du Conseil fédéral, communiqué de presse du 17.12.14](#)
- (2) [Etude ADAC sur les tunnels, 2015 \(en allemand seulement\)](#)
- (3) [Tunnel routier du Saint-Gothard : répercussions d'un tunnel bitube en termes de sécurité](#)
- (4) [Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard, rapport du Conseil fédéral du 17.12.10](#)
- (5) [Dossier relatif au nouveau dispositif de retenue JUPROFILE 101](#)
- (6) [Plus de sécurité grâce aux technologies modernes et moins cher qu'un 2^e tunnel au Gothard, CP ATE du 14.07.15 Tube, MM ATE 14.07.15](#)

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2^e tunnel au Gothard »
Case postale 28
6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28
6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch