

Association *Non au 2e tunnel au Gothard*

Communiqué de presse du 21 janvier 2016

Etude menée par Senozon : le 2e tunnel au Gothard mène à une paralysie du trafic



Chaque matin, des centaines de milliers restent bloqués dans les bouchons des agglomérations. Cette situation s'aggravera encore à l'avenir. Une simulation effectuée par Senozon, une jeune entreprise issue de l'EPFZ, montre à présent : le 2e tunnel sera la goutte qui fera déborder le vase. Le contournement ouest de Zurich est sans cesse bloqué par les bouchons, l'agglomération de Lucerne est paralysée et le Tessin écrasé par le trafic. En outre, un 2e tunnel et 4 voies entraîneront une augmentation du trafic aux cols du Simplon et du San Bernardino plus forte qu'au Gothard.

Un 2e tunnel ferait du Gothard la plus courte liaison routière à quatre voies entre le nord et le sud de l'Europe. « Il est évident que le trafic de transit international empruntera alors cette route plus souvent », dit Caroline Beglinger, coprésidente de l'association « Non au 2e tunnel au Gothard » et codirectrice de l'ATE. « L'augmentation du nombre de camions à 2 millions aura donc un impact énorme sur la situation routière. » C'est cette situation que Senozon, spin-off de l'EPFZ, a analysé en détail.

Michael Balmer est CEO de Senozon : « Notre modèle de mobilité nous permet de faire des analyses détaillées de scénarios de transport les plus différents. Nous intégrons des données statiques dans nos simulations et obtenons ainsi des informations exactes sur les impacts qu'auront les changements de l'infrastructure par exemple sur la situation routière. »

Un 2e tunnel provoque une paralysie totale de la région de Zurich : les poids lourds supplémentaires font croître les heures de bouchons. Actuellement, des bouchons inévitables paralysent sans cesse le contournement ouest de Zurich. Jon Pult, coprésident de l'association « Non au 2e tunnel au Gothard » et président de l'Initiative des Alpes affirme : « L'argent qui pourrait toutefois servir à améliorer la situation fera défaut car 4 milliards auront été investis dans un 2e tunnel. »

L'analyse de la situation au San Bernardino et au Simplon a ménagé une surprise. En comparaison à la situation actuelle, si l'autoroute au Gothard est exploitée sur quatre voies, le nombre de camions doublera au Simplon et au San Bernardino, les routes étant alors fréquemment obstruées du Plateau suisse au Gothard. Du reste, si les prévisions pour le transport et les promesses de la Confédération se vérifient, le trafic des poids lourds sur ces deux passages alpins augmentera de manière supérieure à la moyenne, indépendamment d'un 2e tunnel. Cette tendance ne pourra être enrayerée que si le transport de marchandises est résolument transféré au rail.

Les conséquences d'un 2e tunnel se font le plus fortement sentir dans l'agglomération de Lucerne. Selon l'évaluation faite par le modèle, les camions en transit, en plus du volume du trafic actuel, feront augmenter le trajet de chaque pendulaire chaque jour. « Chaque année, le trafic de transit à lui seul engendre des coûts énormes car les pendulaires en provenance de Stans, d'Altdorf etc. arrivent en retard ou des livraisons restent bloquées. » dit Jon Pult. « Pourtant, la solution est évidente : en transférant le trafic de transit au rail au lieu de construire des tunnels routiers superflus, tout le pays en profitera. »