

Votation populaire

du 28 février 2016

Explications du Conseil fédéral

- 1 Initiative populaire « Pour le couple et la famille – Non à la pénalisation du mariage »**
- 2 Initiative populaire « Pour le renvoi effectif des étrangers criminels (initiative de mise en œuvre) »**
- 3 Initiative populaire « Pas de spéculation sur les denrées alimentaires »**
- 4 Modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (Réfection du tunnel routier du Gothard)**



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

La question à laquelle vous devez répondre est la suivante :

Acceptez-vous la modification du 26 septembre 2014 de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) **(Réfection du tunnel routier du Gothard) ?**

Le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (Réfection du tunnel routier du Gothard).

Le Conseil national a adopté le projet par 120 voix contre 76 et 2 abstentions, le Conseil des États par 28 voix contre 17 sans abstention.

L'essentiel en bref

Le tunnel routier du Gothard doit faire l'objet d'une réfection en raison de son ancienneté. Une fermeture complète est donc nécessaire durant plusieurs années. Afin toutefois de maintenir la liaison routière, le Conseil fédéral et le Parlement ont opté pour la construction d'un second tube suivie de la réfection du tunnel existant. Une fois la réfection terminée, les deux tubes seront exploités. La capacité du tunnel n'augmentera pas : la loi précise qu'en tout temps il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par direction. La construction du second tube et la réfection du tunnel existant coûteront environ 2,8 milliards de francs.

Contexte

Une réfection sans second tube serait réalisable, mais devrait être complétée, en raison de la fermeture du tunnel, par deux systèmes de chargement sur le rail, l'un pour les voitures et l'autre pour les camions. Des installations de chargement qu'il faudrait démonter une fois les travaux de réfection terminés seraient donc nécessaires. Une telle option coûterait 1,2 à 2 milliards de francs.

Option sans second tube

Le référendum a été lancé contre le projet du Conseil fédéral et du Parlement. La construction d'un second tube entraînerait une augmentation de la capacité des routes de transit et violerait l'article sur la protection des Alpes. Cette solution serait par ailleurs trop chère.

Pourquoi le référendum ?

Le Conseil fédéral et le Parlement recommandent d'accepter la construction d'un second tube. Cette solution garantit le maintien de la liaison routière du Gothard durant la réfection. Un second tube offre en outre des avantages durables : la sécurité augmente et les réfections futures du tunnel seront bien plus faciles à réaliser. Grâce à un second tube, la liaison routière du Gothard reste en tout temps disponible pour la population et les entreprises.

Position du Conseil fédéral et du Parlement

Construction et réfection par étapes



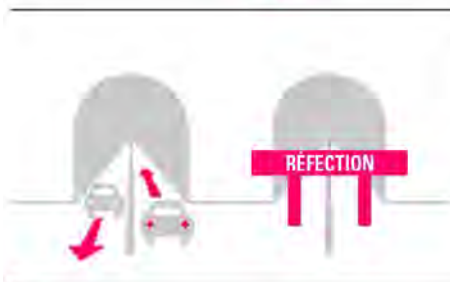
Situation actuelle

Le tunnel routier du Gothard, qui date de 1980, doit faire l'objet d'une réfection complète. Pour ce faire, une fermeture totale est nécessaire.



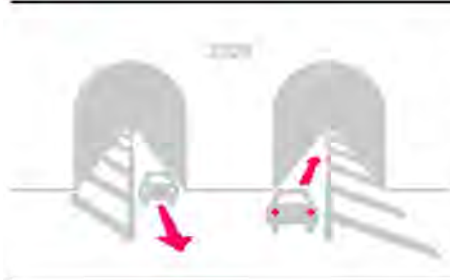
1^{re} étape

Un second tube est construit afin d'éviter une longue interruption de la liaison routière nord-sud. Jusqu'à la fin des travaux, la circulation continue d'être bidirectionnelle dans l'ancien tunnel.



2^e étape

Dès que le second tube est achevé, l'ancien tunnel est fermé et sa réfection commence. Jusqu'à la fin des travaux, la circulation est bidirectionnelle dans le nouveau tube.



Résultat

Une fois la réfection achevée, selon toutes prévisions en 2030, la Suisse disposera de deux tubes routiers modernes à travers le Gothard. En tout temps, une seule voie sera ouverte au trafic par direction, l'autre voie servant de bande d'arrêt d'urgence. Ainsi, la capacité n'augmentera pas et le trafic ne sera plus bidirectionnel. La sécurité s'en trouvera renforcée.

L'objet en détail

Le tunnel routier du Gothard est en service depuis 1980. Il relie Göschenen (UR) et Airolo (TI), garantissant ainsi une liaison routière à travers les Alpes pendant toute l'année. En raison de son ancienneté, le tunnel doit être entièrement refait et donc fermé durant plusieurs années. Ainsi se pose la question de la gestion du trafic durant la fermeture : chaque année, environ cinq millions de voitures et 900 000 camions empruntent l'axe du Gothard. La route du col est uniquement ouverte durant l'été.

Réfection inévitable

Le Conseil fédéral et le Parlement ont examiné différentes options pour déterminer comment procéder à la réfection du tunnel routier du Gothard. Après avoir considéré tous les avantages et les inconvénients, ils ont opté pour la construction d'un second tube suivie de la réfection du tunnel existant. Ainsi, l'axe routier du Gothard pourra rester ouvert au trafic même durant les travaux de réfection. Cette façon de procéder est aujourd'hui tout à fait habituelle. Au tunnel du Belchen, par exemple, un troisième tube est en construction pour pouvoir gérer les réfections prévues.

Solution optimale

La solution de réfection retenue par le Conseil fédéral et le Parlement coûtera environ 2,8 milliards de francs. Cette somme couvre les coûts nécessaires à la construction du second tube et à la réfection du tunnel existant, mais également les coûts des mesures transitoires telles que les réparations urgentes. Ces mesures sont nécessaires pour que le tunnel existant reste sûr jusqu'à l'achèvement du nouveau tube. À l'instar des travaux d'entretien, ces mesures transitoires seront effectuées durant les fermetures nocturnes du tunnel, qui ont lieu entre le printemps et l'automne.

Coûts

Une fois la réfection achevée, la circulation se fera sur une seule voie dans chacun des deux tubes. Sans circulation en sens inverse, le risque d'accidents diminue nettement : les collisions frontales et latérales seront en effet largement évitables. En cas d'incendie, un système à deux tubes offre par ailleurs de meilleures chances de sauvetage et de survie. Grâce aux mesures prises à la suite du terrible incendie survenu en 2001, la sécurité du tunnel routier du Gothard a certes été renforcée. Depuis, 147 accidents ont malgré tout eu lieu et entraîné la mort de 10 personnes. Le système de régulation appliqué depuis 2001 améliore également la sécurité : il permet de limiter le nombre de poids lourds qui circulent en même temps dans le tunnel et de faire observer en permanence une distance minimale entre les véhicules. Si le projet est accepté, ce système de régulation sera inscrit dans la loi.

Davantage de sécurité

La capacité du tunnel n'augmentera pas. L'article constitutionnel sur la protection des Alpes ainsi qu'un garde-fou supplémentaire introduit dans la loi le garantissent : en tout temps, même une fois les travaux de réfection achevés, seule une voie de circulation pourra être exploitée par direction.

Protection des Alpes

Si le projet est rejeté, la réfection du tunnel du Gothard se fera sans second tube. Cette option serait réalisable d'un point de vue technique. Elle nécessiterait cependant une fermeture complète du tunnel sur une longue période ainsi qu'un système de chargement sur le rail pour les voitures et un autre pour les camions (« autoroute ferroviaire ») pour absorber le trafic.

Réfection sans second tube

En cas de réfection sans second tube, la liaison ferroviaire en service jusqu'en 1980 entre Göschenen et Airolo serait rétablie pour les voitures de tourisme. Quant aux poids lourds, ils devraient être transportés à travers le tunnel de base du Gothard, qui sera mis en service cette année. Or les installations nécessaires à cet effet n'existent pas encore. Dans

Constructions supplémentaires et trafic d'évitement

les cantons d'Uri et du Tessin, il faudrait donc construire des installations de chargement et aménager des aires d'attente pour les camions sur les voies d'accès, ce qui nécessiterait une grande surface. La réfection terminée, il faudrait démonter ces installations. À raison d'une exploitation de 4 h à minuit¹, le chargement sur le rail des poids lourds pourrait absorber environ 600 000 des 900 000 camions qui empruntent chaque année le Gothard. Les 300 000 poids lourds restants devraient se rabattre sur d'autres tronçons routiers ou ferroviaires, par exemple en passant par le San Bernardino ou le Simplon. Pour pouvoir charger 600 000 poids lourds sur le rail, il faudrait en outre assouplir localement l'interdiction de circuler de nuit.

Une réfection sans second tube engendre également des coûts. La meilleure option d'après les investigations de la Confédération coûterait 1,4 à 1,7 milliard de francs². Une bonne moitié de cette somme serait utilisée pour monter et démonter les installations de chargement. La prochaine réfection du tunnel, dans 30 à 40 ans, entraînerait une nouvelle fois ces mêmes coûts.

Coûts des installations
provisoires

Si la solution du Conseil fédéral et du Parlement est rejetée, la réfection du tunnel routier du Gothard se fera sans second tube. Le tunnel resterait complètement fermé durant une longue période. Afin de gérer le trafic, deux systèmes de chargement sur le rail, l'un pour les poids lourds et l'autre pour les voitures de tourisme, seraient nécessaires. Les électeurs n'auraient pas leur mot à dire concernant la mise en œuvre concrète de cette réfection. Les tribunaux devraient trancher les questions litigieuses.

Qu'advient-il
en cas de non ?

¹ Cf. fiche d'information « Chiffres-clés d'une réfection avec fermeture totale », p. 3. www.astra.admin.ch > Thèmes > Routes nationales > Réfection tunnel du Gothard.

² Cf. message du Conseil fédéral du 13 sept. 2013 : www.admin.ch > Droit fédéral > Feuille fédérale > 2013 > 39 > FF **2013** 6539, en l'occurrence 6562.

Les arguments du comité référendaire

La réfection du tunnel routier du Gothard est prévue. Le tunnel sera ensuite plus large, plus lumineux et encore plus sûr qu'aujourd'hui. Cette mesure est raisonnable et réalisable rapidement, sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi. Mais le Conseil fédéral et le Parlement veulent construire un second tube au même endroit. Un tel projet est absurde. Plus de 50 organisations vous recommandent donc de dire :

NON à 2 millions de poids lourds en transit

Fort d'un second tube, le tunnel du Gothard n'aurait plus 2 mais 4 voies. Nous en sommes convaincus : ce qui est construit et payé sera tôt ou tard également utilisé. Les conséquences : ce ne seraient plus 1 million mais 2 millions de poids lourds qui emprunteraient l'axe nord-sud à 4 voies le plus court d'Europe. La Suisse serait le théâtre d'un transit infernal entraînant la paralysie du trafic sur le Plateau, en Suisse romande et au Tessin ainsi qu'une augmentation des accidents de Bâle à Chiasso.

NON au gaspillage des impôts

La construction et l'exploitation d'un second tube coûteraient 3 milliards de plus que la réfection du tunnel existant, qui est une mesure raisonnable. Dans les villes et les agglomérations cependant, où la circulation augmente en flèche, l'argent manque et des centaines de milliers de pendulaires continuent d'être coincés chaque jour dans les embouteillages ou entassés dans des trains bondés.

NON au démantèlement du rail

Le peuple suisse a investi 24 milliards dans de nouveaux tunnels ferroviaires à travers les Alpes. Il veut faire passer le transport de marchandises sur le rail et protéger les Alpes du trafic de transit. Le plus long tunnel ferroviaire du monde sera inauguré en juin au Gothard. Un second tube anéantirait cet investissement.

NON à une pollution supplémentaire de l'environnement

Aujourd'hui déjà, l'homme et la nature sont fortement affectés dans les vallées étroites des Alpes et dans le sud du Tessin. Davantage de poids lourds engendrent davantage de danger, de bruit, de particules fines et de CO₂. Les cantons d'Uri et du Tessin ont par conséquent toujours dit NON à un second tube.

NON au second tube routier au Gothard

Pour de plus amples informations: www.2tunnel-non.ch; www.non-gothard.ch

Les arguments du Conseil fédéral

Le tunnel routier du Gothard est la pierre angulaire de la liaison nord-sud à travers les Alpes. Il garantit à la population et aux entreprises une liaison tout au long de l'année. Un second tube est nécessaire pour que cette liaison reste ouverte même durant la réfection du tunnel. Le jeu en vaut la chandelle : la sécurité augmentera de manière significative. De plus, les conditions seront ainsi réunies pour mener à bien toutes les futures réfections. Le Conseil fédéral approuve le projet, en particulier pour les raisons suivantes :

Les routes de transit à travers les Alpes sont des artères vitales pour notre pays. Elles relient le Nord au Sud. De nombreux Tessinois ainsi que des professionnels d'autres régions de la Suisse dépendent de la liaison routière du Gothard. Celle-ci est également primordiale pour les entreprises : l'Italie du Nord est l'un des principaux partenaires commerciaux de la Suisse. Seul un second tube garantit que l'axe du Gothard reste en tout temps ouvert, même durant la fermeture nécessaire à la réfection du tunnel. La Suisse se doit d'assurer de bonnes liaisons entre toutes les régions du pays.

Liaison importante
disponible en
tout temps

Les avantages d'un second tube sont durables : la sécurité du trafic augmentera de manière significative. Dès que le nouveau tunnel sera construit et que l'ancien sera refait, chacun des deux tubes sera unidirectionnel. Il est ainsi possible d'éviter de nombreux accidents graves. Voilà pourquoi dans toute l'Europe, sur les tronçons où la circulation est dense, les nouveaux tunnels doivent être construits de sorte que les deux sens de circulation soient séparés.

Gain de sécurité
important

Un second tube facilitera grandement les réfections à venir : lorsque la prochaine réfection sera de mise, d'ici 30 à 40 ans, une fermeture complète ne sera pas nécessaire. Les véhicules pourront alors circuler dans l'autre tube. Les réfections seront donc moins chères. Il ne faudra pas aménager

Futures réfections
plus simples et
moins chères

d'installations de chargement coûteuses, qui devront à chaque fois être démantelées une fois les travaux terminés. Les générations futures en profiteront.

Une réfection sans second tube entraînerait de gros problèmes. La liaison routière à travers le Gothard serait interrompue durant des années. Le chargement sur le rail des voitures et des camions comporterait en outre de gros inconvénients : les installations de chargement des poids lourds au Nord et au Sud nécessiteraient à elles seules des surfaces équivalentes à 19 terrains de football, dont des prés et des pâturages. Dans les cantons d'Uri et du Tessin, le scepticisme est donc grand et la résistance des propriétaires fonciers concernés est prévisible. D'autres cantons ont également annoncé qu'ils ne veulent ni installations de chargement ni aires d'attente.

Risque de démêlés de longue haleine, faute de second tube

Le Conseil fédéral connaît les craintes relatives à une « avalanche de poids lourds ». Celles-ci sont toutefois infondées : ces dernières années ont montré que la politique de transfert fonctionne. Depuis 2001, le nombre des courses transalpines de poids lourds a sensiblement diminué. La protection des Alpes est entièrement sauvegardée, même si un second tube est construit au Gothard, car la capacité ne peut pas être augmentée. La protection des Alpes est doublement garantie : par la Constitution et par la loi.

Maintien de la protection des Alpes

La Suisse veut transférer le plus possible de la route au rail le transport lourd de marchandises à travers les Alpes. L'ouverture du tunnel ferroviaire de base à travers le Gothard cette année et celle du tunnel du Ceneri en 2020 renforceront encore la politique de transfert. Des liaisons routières fiables restent cependant nécessaires pour la distribution fine, dans les centres et au Gothard.

Route et rail à l'unisson

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine.



Texte soumis au vote

Loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) (Réfection du tunnel routier du Gothard)

Modification du 26 septembre 2014

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 13 septembre 2013¹,
arrête:*

I

La loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine² est modifiée comme suit:

Préambule

vu l'art. 84 de la Constitution³,

Art. 1 Objet

La présente loi régit l'exécution de l'art. 84, al. 3, de la Constitution sur la capacité des routes de transit des régions alpines.

Art. 3a Tunnel routier du Gothard

¹ La construction d'un second tube au tunnel routier du Gothard est autorisée.

² La capacité du tunnel ne peut toutefois être augmentée. Il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube; si un seul tube est ouvert au trafic, il est possible de mettre en service deux voies dans le tube concerné, soit une voie pour chaque sens de circulation.

³ Un système de régulation du trafic des poids lourds est mis en place au tunnel routier du Gothard. L'Office fédéral des routes définit une distance de sécurité minimale à l'intérieur du tunnel pour les véhicules motorisés lourds destinés au transport de marchandises.

¹ FF 2013 6539
² RS 725.14
³ RS 101



Réfection du tunnel routier du Gothard

II

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.