



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Laurent Thévoz

QA 3122.13

Prise de position du canton de Fribourg quant à l'assainissement du tunnel routier du Gothard

I. Question

Le 21 décembre dernier, le Conseil fédéral a ouvert la consultation quant à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA). Cette consultation court jusqu'au 21 avril prochain. L'avis des cantons est également demandé.

Par la modification de la LTRA, le Conseil fédéral souhaite permettre la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard pour faire face à la période de l'assainissement complet du tunnel actuel, prévue pour la période 2020–2025. De très importants investissements ont cependant déjà été réalisés, et sont encore prévus, par notre pays pour concrétiser l'interdiction d'augmenter la capacité, consignée en détail dans la LTRA¹.

Selon des études du DETEC, dont M^{me} la Conseillère fédérale Doris Leuthard a également admis les conclusions il y a un an, l'assainissement est possible sans la construction préalable d'un deuxième tube ; le trafic routier peut en effet être entièrement absorbé par le rail (chargement des autos à l'ancien tunnel, chargement des camions au nouveau tunnel de base). Le canton du Tessin ne risquerait donc pas d'être isolé. Les opposants à ce projet avancent par ailleurs d'autres solutions alternatives et complémentaires que nous ne reprenons pas ici (pour plus de détails, voir leur site (www.sud-nord.ch)).

Ce projet faisant partie du réseau routier national, sa réalisation n'est pas sans conséquence pour le reste du pays. C'est la raison pour laquelle je me permets d'adresser un certain nombre de questions au Conseil d'Etat, après avoir rappelé les éléments de ce projet qui interpellent particulièrement notre canton.

Considérant l'ensemble du réseau national, le passage du Gothard n'est absolument pas un projet prioritaire. En effet les valeurs tant de son trafic journalier moyen (quelque 17 000 véhicules) que de sa dangerosité (6 accidents mortels sur les plus de 4000 qu'a connu la Suisse durant ces dix dernières années) le situent très loin derrière de très nombreux autres secteurs, tous situés dans les grandes agglomérations du pays.

Il partage le désavantage, avec les projets des petites agglomérations du pays, dont celles de Fribourg et de Bulle, d'être un projet au coût élevé pour des bénéfices limités. Si la Confédération dédie une partie de ses moyens (limités, faut-il le rappeler) à ce projet de deuxième tunnel routier au Gothard, l'argent manquera alors dans la caisse fédérale pour d'autres projets routiers (cf. loi sur les

¹ Au Gothard, la Confédération a déjà investi 12 milliards de francs pour les tunnels de base des NFLA au Gothard et au Monte Ceneri, plus un milliard pour le corridor 4 mètres. De plus, la MEVA (ligne ferroviaire Mendrisio – Varese, 134 millions de francs) sera ouverte en 2015. Elle permettra de raccorder aisément le Tessin à l'aéroport de Malpensa et à la ligne du Simplon (gain de temps jusqu'à Lausanne : 1 heure).

coûts des infrastructures, art. 2 al. 1 et 2), et en particulier pour les projets des petites agglomérations.

En fonction de ce qui précède, je demande au Conseil d'Etat :

1. Quelle priorité reconnaît-il au projet de second tunnel du Gothard, considérant ses caractéristiques et ses performances propres par rapport à l'ensemble des nécessités du réseau national des transports ?
2. Comment apprécie-t-il le risque que le financement par la Confédération du deuxième tube au Gothard amoindrisse les chances de projets concurrents, situés par exemple dans les agglomérations fribourgeoises ?
3. Si le Conseil d'Etat décide de répondre à la consultation en cours, dans quel sens s'exprimera-t-il et pour quelles raisons ? Si non, pourquoi ?

4 mars 2013

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le tunnel autoroutier bidirectionnel de 17 km du Gothard, après bientôt 40 ans de service, doit être assaini. Le Conseil d'Etat, à l'instar de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP, est favorable à la réalisation d'un second tube sans augmentation de la capacité dans le cadre des travaux d'assainissement prévus. Néanmoins cette construction ne doit pas se faire au détriment d'autres projets également financés par le Financement spécial pour la circulation routière (FSCR).

Plusieurs facteurs étayent cette position :

- > La sécurité : la circulation unidirectionnelle avec une voie par tube, longée d'une bande d'arrêt d'urgence, est plus sûre (le risque de collision frontale est quasi nul) qu'une circulation bidirectionnelle dans un seul tube sans bande d'arrêt d'urgence. La sécurité a effectivement été fortement augmentée dans le tunnel routier du Gothard (TRG) et, selon le Bureau de prévention des accidents (bpa), le taux d'accidents relevé dans le tube actuel est « minime par rapport à l'accidentalité pour l'ensemble de la Suisse ». Il n'en demeure pas moins que les conséquences d'un accident sur la liaison routière entre le Tessin et le reste de la Suisse peuvent être lourdes (par exemple, la fermeture prolongée de l'axe routier), même si la mise en service du tunnel ferroviaire de base du Gothard en 2017 permettra de les atténuer.
- > L'avenir : lors des travaux annuels d'entretien et des prochains travaux d'assainissement du tunnel (dans 40 ou 50 ans), il ne sera plus nécessaire de procéder à des fermetures nocturnes ni de mettre en place des solutions de remplacement ; le trafic pourra être maintenu au moyen d'une circulation bidirectionnelle dans un tube pendant que l'autre sera en travaux.
- > La politique : le TRG relie une région de Suisse au reste du territoire national et revêt une importance particulière tant du point de vue de la politique suisse des transports que du point de vue économique et touristique. Il constitue également un lien indispensable entre le Tessin et le reste de la Suisse.

Dans ce sens, le Conseil d'Etat peut donner les réponses suivantes :

1. Quelle priorité reconnaît-il au projet de second tunnel du Gothard, considérant ses caractéristiques *et ses performances propres par rapport à l'ensemble des nécessités du réseau national des transports* ?

Il existe d'autres projets d'aménagement urgents présentant un meilleur rapport coût-utilité que celui de second tube au TRG. Le Conseil d'Etat demande donc que cette construction ne se fasse pas aux dépens d'autres projets urgents également financés par le FSCR.

2. Comment apprécie-t-il le risque que le financement par la Confédération du deuxième tube au Gothard amoindrisse les chances de projets concurrents, situés par exemple dans les agglomérations fribourgeoises ?

L'appréciation du risque de financement ne peut se faire que sur la différence de coûts entre la solution préconisée par le Conseil fédéral (2 tubes, 2,8 milliards en 10 ans) et la variante d'assainissement en ne maintenant qu'un seul tube (1,5 milliard en 3 ans) soit une différence de 1,3 milliard.

Les travaux du second tube du tunnel du Gothard seront financés, à l'instar de tous les travaux autoroutiers et d'agglomération, par le FSCR. Les recettes du FSCR, assurées par les impôts sur les huiles minérales (taxe et surtaxe) et la vignette autoroutière, sont en baisse principalement « à cause » de la diminution de la consommation des véhicules. En 2011, les recettes s'élevaient à 3,8 milliards de francs, tandis que les dépenses étaient supérieures à 4,5 milliards. Fin 2011, les réserves étaient encore de 2 milliards de francs, mais elles seront bientôt épuisées. Il est donc indispensable de prendre des mesures afin de combler le déficit programmé du FSCR. Une consultation sur la création d'un fonds pour les routes nationales a été lancée par le Conseil fédéral.

La construction d'un second tube au TRG concurrence donc d'autres projets. Sur terres fribourgeoises, les projets fédéraux sur lesquels le financement des travaux du tunnel du Gothard pourrait avoir une influence sont les projets d'adaptation des jonctions autoroutières fribourgeoises – comme celles de Düringen (Birch–Luggiwil), Fribourg-sud/centre, Matran – ou le projet de création de la nouvelle demi-jonction de Friseneit (entre Düringen et Flamatt).

A priori, les autres projets des agglomérations fribourgeoises (Agglo Fribourg, MOBUL) ne sont pas menacés car ils sont financés par le Fonds d'infrastructure dont le montant de 6 milliards pour « l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations » est déjà ancré dans un arrêté fédéral depuis le 4 octobre 2006.

3. *Si le Conseil d'Etat décide de répondre à la consultation en cours, dans quel sens s'exprimera-t-il et pour quelles raisons ? Si non, pourquoi ?*

Pour les raisons évoquées ci-dessus, le Conseil d'Etat s'exprimera en faveur de la réalisation du second tube du tunnel du Gothard dans le cadre de son assainissement à certaines conditions :

- > La capacité routière au TRG ne doit être augmentée en aucun cas et en aucune période.
- > Des mesures d'accompagnement pour la période de fermeture de 140 jours indispensable avant la construction du second tube doivent être prévues et leurs coûts estimés.
- > La construction d'un second tube au TRG ne doit ni compromettre ni retarder d'autres projets d'aménagements urgents présentant un meilleur rapport coût-utilité.

Concernant le prélèvement de redevances routières (péage routier), plus spécifiquement au tunnel TRG, le Conseil d'Etat souligne son attachement au principe de gratuité de l'utilisation des routes et y est donc opposé.

16 avril 2013