



INTERPELLATION

Auteur	Reinhold Schnyder, AdG/LA, Brigitte Wolf (suppl.), AdG/LA, German Eyer, AdG/LA, et Helena Mooser Theler, AdG/LA
Objet	Trafic de contournement par le Valais à cause de la réfection du tunnel du Gothard?
Date	14.03.2014
Numéro	5.0066

Le débat concernant la réfection du tunnel routier du Gothard porte sur plusieurs variantes.

1. Dans son message relatif à la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (13.077), le Conseil fédéral propose de construire un second tube avant la réfection. La planification et la construction prenant beaucoup de temps et le tunnel existant ne pouvant être exploité en toute sécurité jusqu'à l'ouverture du second tube (au plus tôt 2027), des mesures intermédiaires devront être prises imposant une fermeture totale du tunnel du Gothard pendant 140 jours. Aucune offre alternative par le rail n'est proposée durant cette période.

2. Dans sa réponse au postulat 09.3000 de la Commission des transports du Conseil des Etats et dans d'autres documents, le Conseil fédéral a mis en évidence que les poids lourds pourraient être transportés par le rail grâce à une autoroute ferroviaire dans le tunnel de base (Erstfeld – Biasca) et les voitures de tourisme grâce à un ferroutage dans le tunnel de faite (Göschenen – Airolo). Une partie des voyageurs devront être déviés par la route du col St-Gothard (ouverte plus longtemps en été) ou d'autres cols.

3. Dans le cadre de la consultation sur l'initiative des Alpes – sur la base d'une étude réalisée par l'entreprise SMA et mandatée par l'Office fédéral des transports –, l'une des propositions concernait une autoroute ferroviaire d'une frontière à l'autre pour le transit et une autre entre Erstfeld et Biasca pour le trafic poids lourds restant. (Le Conseil d'Etat uranais a en outre mis en discussion de relier le Plateau et le Tessin.) Les travaux de réfection du tunnel routier ne doivent avoir lieu que durant le semestre d'hiver – période creuse en matière de circulation – afin que le trafic voyageurs puisse être totalement pris en charge par le ferroutage dans le tunnel de faite ; pendant l'été le tunnel routier doit être rendu à la circulation.

Conclusion

Nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes.

1. Quelle variante engendre combien de trafic de contournement (voitures de tourisme et poids lourds) à travers les Alpes valaisannes (en valeurs absolues et relatives du trafic actuel)?
2. Quels sont les facteurs pouvant inciter à opter pour un détour par le valais plutôt que de profiter de l'offre ferroviaire?
3. Quelles mesures incitatives pourraient diminuer la propension à contourner le Gothard par le Valais?
4. Quel est l'ampleur du trafic entre le Plateau et l'Italie qui évite de passer par le Simplon à cause du ferroutage et au lieu de cela emprunte le Gothard?