

## Recours contre la votation sur la réfection du tunnel routier du Gothard

Bref résumé de motifs principaux du recours au tribunal fédéral de M. Domenico Zucchetti, lic. iur. HSG et M. Toufiq Ismail-Meyer, dipl. Arch. REG A SIA

7 février 2016

### Nouvelle situation

Ces derniers jours, les électrices et électeurs ont reçu le matériel de vote. Dans ses explications le Conseil fédéral répète trois fois que, sans la construction d'un deuxième tube, le tunnel routier du Gothard serait pendant sa rénovation fermé durant plusieurs années.

Or, publié il y a trois mois, le 11 novembre 2015, un rapport de l'OFRU confirme que la dalle intermédiaire tiendrait au moins jusqu'à l'année 2035 et que les travaux de rénovation nécessaires pourront se faire sans fermeture complète (cf. pages suivantes). Il est déplorable que l'OFRU n'ait publié cette information ni en français ni en italien.

### Court-circuit dans la loi sur les droits politiques

Initialement le Conseil fédéral et l'OFRU n'avaient pas l'intention de construire un deuxième tunnel (2010). Puis, après une nouvelle évaluation de l'état des travaux requis en 2012, on estimait que pour assainir le tunnel routier du Gothard il faudrait qu'il soit fermé complètement pendant trois ans. Mais entretemps la situation a complètement changé et on dispose d'informations plus précises.

Suivant l'article 10a, alinéa 2 de la loi sur les droits politiques (LDP) le Conseil fédéral a l'obligation d'informer d'une manière exhaustive et objective. En même temps, dans l'application des articles 10a, al. 3 et 4 de la LDP, le Conseil fédéral ne peut:

- plus proposer d'autre solution (al. 4)
- pas changer sa recommandation de vote, car les récentes conclusions de l'OFRU, puisqu'elles sont justement nouvelles, ne faisaient pas partie de la procédure parlementaire (al. 4).

#### **Art. 10a<sup>20</sup> Information des électeurs**

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral informe les électeurs de manière suivie sur les objets soumis à la votation fédérale.

<sup>2</sup> Il respecte les principes de l'exhaustivité, de l'objectivité, de la transparence et de la proportionnalité.

<sup>3</sup> Il expose les principaux avis exprimés lors de la procédure parlementaire.

<sup>4</sup> Il ne défend pas de recommandation de vote différente de celle formulée par l'Assemblée fédérale.

L'application des alinéas 3 et 4 mène dans ce contexte particulier à un "court-circuit légal". Et donc le Conseil fédéral se voit contraint de ne pas pouvoir réévaluer la situation mais d'informer d'une manière incomplète et non objective.

**Au vu de ce qui précède, la votation sur la réfection du tunnel routier du Gothard doit immédiatement être annulée. C'est ce que nous demandons dans un recours au Tribunal fédéral avec les arguments exposés ci-dessus.**

## Rapport de base (2010)

### *“Second tube non nécessaire*

*Dans le rapport, le Conseil fédéral indique que la réfection du tunnel routier du St-Gothard ne nécessite pas la construction d'un second tube. Un deuxième tube (coûts : 2 023 millions de francs) avec accroissement de la capacité sur l'axe du Gothard exigerait une modification de la Constitution et ne pourrait pas être terminé d'ici au lancement des travaux de réfection.”*

## Consultation (2012)

„La réfection indispensable du tunnel routier du Gothard, qui interviendra dans une dizaine d'années, appelle l'adjonction d'un nouvel article 3a (Tunnel routier du Gothard)“

## Message (2013)

### **Contexte**

*D'une longueur de 16,9 kilomètres, le tunnel routier du Gothard a été inauguré le 5 septembre 1980 et est donc en service depuis plus de 30 ans. Entre 2020 et 2025, soit après 40 ans d'exploitation, ce tunnel devra faire l'objet d'une réfection. Sans ces travaux, en effet, il ne serait plus possible à partir de 2025 de garantir le bon fonctionnement et la sécurité du tunnel.*

## Explications du Conseil fédéral (2016)

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 ?

### **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

Solution optimale

# Rapport de l'OFRU du 11 novembre 2015



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Filiale Zofingen

<b>Nationalstrassen</b>		
<small>Strassen-Nr.</small>		
<b>N02</b>		
<small>Unterhaltsabschnitt</small>		
<b>56</b>		
<small>Gebietseinheit</small>	<b>56</b>	<small>Kanton</small>
<b>GE 11</b>	<b>56</b>	<b>Uri</b>
<small>Bauwerks-Nr. / Bauwerksname</small>		
<b>56.509.3</b>		
<b>Gotthard-Strassentunnel</b>		
<small>Inventarobjekt-Nr.</small>	<small>Unterhaltskilometer</small>	<small>RBBS</small>
<b>4.02.45.21.20</b>	<b>171.200-187.400</b>	<b>N02:27126</b>
<b>Erhaltungsplanung BERICHT</b>		
<small>Berichtstyp</small>		
<b>TUNNEL BERGMÄNNISCH</b>		
<small>Inspektion</small>		
<b>1. Expertise 2015</b>		
<b>11. November 2015</b>		

Nationalstrasse N02  
56.509.3 Gotthard-Strassentunnel

TUNNEL BERGMÄNNISCH / 1. Expertise 2015  
11. November 2015

Durchgeführte oder geplante Massnahmen:	<p>Seit 2010: Jährliches Entfernen im Frühjahr von abgeplatzten Betonstücken an der Untersicht im Bereich des ersten Kilometers ab Beginn des bergmännischen Tunnels. Allfällige freiliegende Bewehrungsstäbe werden mit einem Korrosionsschutzanstrich versehen.</p> <p>2012: Sanierung der Zwischendecke über der Fahrspur Nord beim Portal Airolo über eine Länge von 80 m.</p> <p>2016-2017: Reprofilierung von freiliegender Bewehrung und Applikation einer Beschichtung an der Unterseite der Zwischendecke im Bereich der ersten 1000 m ab Beginn des bergmännischen Tunnels bei beiden Portalen.</p>
Beurteilung Zustandsentwicklung und Massnahmenbedarf:	<p>Aufgrund des trockenen Klimas im Tunnel kommt es an der Bewehrung der Zwischendecke trotz vollständiger Karbonatisierung des Betons nicht zu Korrosion. Nach heutigem Kenntnisstand wird sich der Zustand der Zwischendecke grösstenteils wie bisher prognostiziert langsam und in normalem Ausmass verschlechtern. Es wird davon ausgegangen, dass <b>keine umfassenden Instandhaltungsmassnahmen der Zwischendecke, die eine Vollsperrung des Tunnels erfordern, bis 2035</b> notwendig werden. Diese unter der Voraussetzung dass die Lüftung und die Klimabedingungen im GST nicht wesentlich ändern.</p>