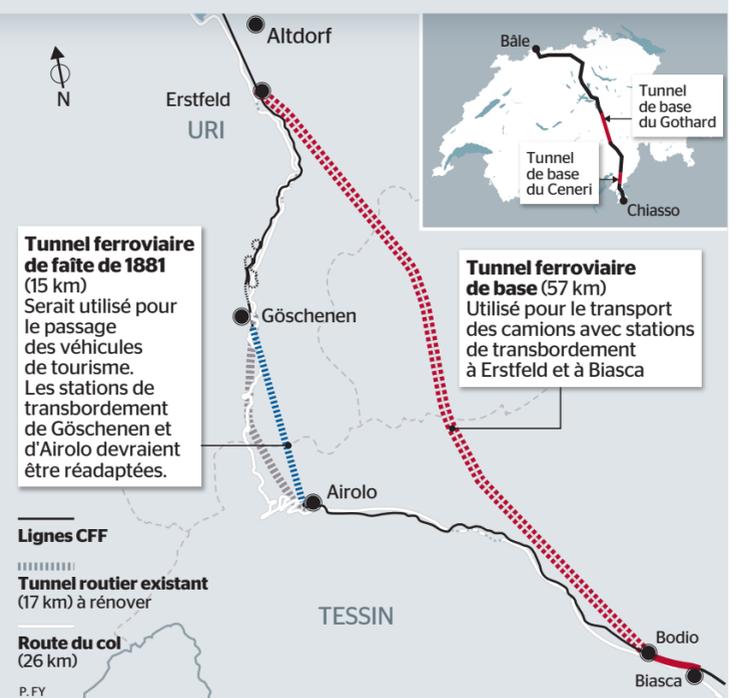




Trafic
Dix-sept mille véhicules empruntent chaque jour le tunnel routier du Gothard. KEYSTONE

La solution en cas de refus du doublement du tunnel



Le ferroustage, un plan B très disputé au Gothard

Si le deuxième tube est refusé, les voitures et les camions seront mis sur le train. Mais, sur cette solution aussi, les avis divergent profondément entre partisans et opposants

Caroline Zuercher

Et si c'était non, le 28 février, à la construction d'un deuxième tube routier au Gothard? Pour une fois, le plan B existe. C'est le transfert du trafic routier sur le rail durant les travaux. Reste à savoir quelles en seraient les conséquences. Car, entre partisans et opposants au deuxième tube, les avis divergent totalement.

Le Conseil fédéral prévoit en effet de faire passer gratuitement les voitures sur des trains autos par la ligne ferroviaire de faite du Gothard. Ce chargement serait exploité dix-huit heures par jour durant la fermeture du tunnel routier due aux travaux. Un tel système était en service jusqu'en 1980, mais des adaptations des voies seraient nécessaires à Göschenen et à Airolo, ainsi que des aires d'attente.

Dans ce plan B, les camions seraient, eux, transportés dans la nouvelle galerie ferroviaire de base du Gothard, dont la mise en service est prévue en décembre. Des rampes de chargement et des aires d'attente devraient être construites de chaque côté, à Erstfeld et à Biasca. Elles seraient démantelées une fois la rénovation du tunnel achevée. Leur surface correspondrait à 19 terrains de football selon l'OFROU, 14 selon les opposants au deuxième tube. Cet écart est dû à une estimation différente du nombre de camions qui choisiraient cette solution ou qui chargeraient aux frontières.

Fermeture complète ou partielle du tunnel routier durant les travaux? Plusieurs scénarios ont été analysés. Dans celui choisi par le gouvernement, les travaux seraient étalés sur six ans. Le tunnel routier serait fermé quelque 980 jours, répartis sur trois ans et demi (de mi-septembre à fin juin). Le coût total est estimé entre 1,4 et 1,7 milliard de francs, contre 2,7 milliards pour la variante avec un deuxième tube.

Les projets alternatifs

Des projets alternatifs ont aussi vu le jour. Un groupe d'ingénieurs indépendants, formé d'anciens cadres des CFF, a présenté sa variante prévoyant un ferroustage

des poids lourds européens en transit entre Bâle et Chiasso. Coût: 1 milliard de francs.

Un ingénieur civil vaudois, Rodolphe Weibel, propose pour sa part de transformer l'ancien tunnel ferroviaire de faite du Gothard en un tunnel routier plutôt que de creuser un second tube. Coût: 1,4 milliard. L'OFROU considère toutefois que ce plan n'est pas réalisable. Il souligne notamment que le tunnel ferroviaire de faite continuera d'être exploité ces prochaines années et qu'une telle transformation coûterait «beaucoup plus cher que ce que l'on prétend».

Pas de vote au parlement...

Concrètement, la marche à suivre a été définie par le Conseil fédéral, dans son message de septembre 2013: «En cas de refus, le plan B sera réalisé, résume Michael Müller, porte-parole de l'OFROU. Il s'agirait alors d'un projet d'assainissement, comme il y en a beaucoup d'autres sur le rail ou sur la route.» Le parlement n'aurait pas à être consulté, même pour le budget. A un détail: «Le chargement des poids lourds sur le rail pourrait se faire de nuit. Il faudrait étendre les heures durant lesquelles ils auraient le droit de rouler, ce qui nécessite probablement un changement législatif», précise Michael Müller.

Autres tunnels

Quels transferts ailleurs?

Aujourd'hui, 17 000 véhicules empruntent chaque jour le Gothard. Sur l'année, ce sont 5 millions de voitures et 900 000 camions. La Confédération considère qu'en ouvrant le nouveau tunnel ferroviaire du Gothard de 4 h du matin à minuit, 600 000 camions pourraient être transférés sur le rail. Les 300 000 restants devraient emprunter d'autres itinéraires, routiers ou ferroviaires. La Confédération estime cette surcharge à quelque 10 000 camions par année au Simplon, 9000 au

«En cas de refus, le plan B sera réalisé. Il s'agirait alors d'un projet d'assainissement, comme il y en a beaucoup d'autres sur le rail ou sur la route»

Michael Müller
Porte-parole de l'OFROU

... mais des recours sur le terrain

Tout est donc réglé? Pas vraiment. Les partisans du deuxième tube prédisent de grandes batailles juridiques. La construction des stations de chargement nécessiterait en effet des mises à l'enquête. Avec la possibilité pour les riverains de faire recours jusqu'au Tribunal fédéral. «Comme cela touche la loi sur l'aménagement du territoire, il faudrait trouver des surfaces de compensation», précise le conseiller aux Etats Olivier François (PLR/VD). Selon lui, un non le 28 février relancerait aussi la question de la sécu-

rité qui n'est pas garantie avec un seul tube.

Patrick Eperon, délégué transports au Centre Patronal vaudois, renchérit: «Ces installations seraient gigantesques, ce serait un véritable casse-tête! L'Initiative des Alpes a aussi évoqué la possibilité de construire d'autres stations de transbordement, en amont. Mais le problème ne change pas: aucune commune n'en veut!» Des arguments balayés par les opposants au 2e tube. «Sept années de procédures sont prévues même en cas de oui. Car pour construire le deuxième tunnel routier, ce seraient plus de 50 terrains de foot qu'il faudrait occuper pour les matériaux d'excavation et les chantiers», estime Lisa Mazzone (Les Verts/GE). Quant à la sécurité? Le camp du non met en avant les évolutions technologiques en cours pour éviter les collisions.

«En cas de non, il ne se passera rien de grave!» assure le conseiller national Roger Nordmann (PS/VD). Selon lui, il faudrait reprendre le dossier calmement et réétudier deux questions. Primo, l'effet de la mise en service du tunnel de base du Gothard (*lire ci-contre*). «C'est idiot de prendre maintenant une décision alors qu'on saura dans quelques mois comment cette inauguration va changer la donne», s'exclame-t-il. Le socialiste s'interroge aussi sur la santé réelle du tunnel routier. «L'OFROU considérerait d'abord qu'il devait être rénové en urgence d'ici à 2025. Il parle maintenant de 2035, avec quelques aménagements. Dans ces conditions, il faudrait examiner la possibilité d'étaler les travaux pour les faire par de brèves interruptions à l'entre-saison.»

Olivier François livre là encore une autre analyse. «A un moment, il faut prendre des décisions!» s'exclame-t-il. Et de conclure qu'il faut répondre aux besoins de tous: «Chacun a la liberté de choisir son moyen de transport. Le transport individuel est un besoin de société et la voiture un outil social.»

«Le rail est suffisant!»

● L'Initiative des Alpes assure que le rail peut absorber la totalité du transport de marchandises du nord au sud de la Suisse. Après l'inauguration du tunnel de base du Gothard, des trains plus longs et plus lourds pourront en effet circuler. Selon une étude présentée hier par l'association, les capacités du fret ferroviaire entre Bâle et Chiasso augmenteraient de 30% avec les NLFA. Cinquante millions de tonnes de marchandises pourraient traverser la Suisse par le rail après 2020 - contre 38,5 millions de tonnes transportées aujourd'hui par la route et le rail.

«Seules 59% des capacités ferroviaires sont à ce jour utilisées», regrette Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes. Alors que le peuple a voté l'initiative des Alpes en 1994, l'objectif de transfert, avec 650 000 camions étrangers au maximum traversant les Alpes par année, n'est pas atteint. «Nous sommes toujours à un million de camions en transit», ajoute le conseiller national Mathias Reynard (PS/VS) et membre du comité de l'Initiative des Alpes. «Les NLFA offrent une énorme capacité qui n'est pas encore utilisée. Nous avons mis 24 milliards de francs dans ces projets, ils doivent être employés!» L'Initiative des Alpes fait le lien avec la votation du 28 février. Selon Jon Pult, «un deuxième tunnel (*ndlr: au Gothard*) deviendrait un tunnel de contournement de la NLFA».

«En fait, réagit Patrick Eperon, délégué transports au Centre Patronal vaudois, le transfert à courte distance sur le rail des camions qui empruntent le tunnel routier du Gothard concurrencerait le transport longue distance de containers de marchandises, raison d'être des NLFA, c'est pourquoi les CFF et les BLS disent oui au 2e tunnel routier.»

C.Z.

Découvrez notre dossier sur le sujet sur notre site: gothard.24heures.ch