

## Infrastructures routières

# Même sans 2<sup>e</sup> tube, la rénovation du Gothard sera très coûteuse

**Votations fédérales**  
28 février

**Le tunnel autrichien de l'Arlberg, en cours de rénovation, coûtera quatre fois moins cher. Explications**

Laurent Aubert

«Le tunnel sera fermé du 21 avril jusqu'au 14 novembre 2015 et du 18 avril au 26 septembre 2017.» Telle est la teneur de l'annonce aux automobilistes sur le site de l'ASFINAG, la société qui gère le réseau autoroutier en Autriche, pour les informer des travaux de rénovation du tunnel de l'Arlberg. Pas de second tube, pas de chargement des véhicules sur le rail durant les 54 semaines que totaliseront ces deux interruptions. Pourtant, l'Arlberg présente certaines analogies avec le Gothard: il a été ouvert en 1978 (Gothard 1980), il mesure 13,9 km de long (contre 16,9 km) et compte aussi un seul tube avec, en guise de galerie d'évacuation, le tunnel ferroviaire qui suit un tracé parallèle à une centaine de mètres.

Malgré ces similitudes, les différents messages publiés par le Conseil fédéral sur la rénovation du Gothard ne font pas allusion à l'Arlberg ni au rythme accéléré de ce chantier. Seules les FAQ publiées par l'Office fédéral des routes (OFROU) abordent brièvement le tunnel autrichien, pour souligner les différences entre les deux ouvrages. «Chaque tunnel présente des caractéristiques propres, souligne un porte-parole de l'OFROU. Aussi les comparaisons ne sont guère pertinentes.» Par exemple, si l'âge et la longueur sont similaires, les points communs s'arrêtent là, selon l'OFROU. «Le trafic y est deux fois moins important, les systèmes de sécurité sont différents, les aménagements également.»

## Trafic intense, usure forte

Avec 16 000 véhicules en moyenne chaque jour, le Gothard est beaucoup plus fréquenté que l'Arlberg. Ce trafic s'est traduit au fil des décennies par une usure beaucoup plus importante de l'ouvrage. D'ailleurs, l'un des gros morceaux du chantier portera sur la réfection de la structure même du tunnel, en particulier de la dalle intermédiaire, qui est dans un «état très déficient dans certains secteurs», selon les expertises. En outre, cette dalle ne répond plus aux normes en matière de résistance à la chaleur en cas d'incendie.



Le tunnel de l'Arlberg, en Autriche, va subir un assainissement devisé à 160 millions d'euros. ASFINAG

«La dalle intermédiaire du tunnel du Gothard est dans un état très déficient dans certains secteurs»

**Message du Conseil fédéral**  
sur la rénovation du tunnel routier du Gothard

Le respect des standards actuels nécessite aussi un relèvement du gabarit de circulation, qui passera de 4,5 à 4,8 mètres - la norme prévoit 5,2 mètres mais on a renoncé à monter si haut pour des raisons de coûts. Des «cavernes» seront creusées dans la voûte pour abriter des installations de ventilation renforcées. De manière générale, tous les équipements critiques, comme l'alimentation électrique, seront doublés afin d'assurer une redondance en cas de panne. D'autres améliorations sont prévues, comme l'élargissement des trottoirs ou l'augmentation du nombre de bouches d'incendie ou de places d'évitement, notamment.

Les coûts de la rénovation des structures et de la mise en conformité des équipements ont été estimés en 2009 à 752 millions de francs, avec une incertitude de

30%. Un chiffre qui n'a pas été révisé depuis par l'OFROU. La différence par rapport au coût final de la variante sans second tube (entre 1,4 et 1,7 milliard) s'explique par les mesures d'accompagnement: chargement des véhicules sur le train, réfection de la route du col, notamment. Pour mémoire, le projet de second tunnel soumis au vote le 28 février est estimé à 2,8 milliards.

## La sécurité prioritaire

A l'Arlberg, le chantier est devisé à 160 millions d'euros (176 millions de francs), auxquels on peut ajouter les 50 millions d'euros investis entre 2004 et 2007. Cette énorme différence par rapport au Gothard s'explique au moins en partie par la durée plus courte du chantier, par le fait qu'il s'agit d'une amélioration des équipements, sans grosse intervention structurelle,

et par l'absence de transfert du trafic sur le rail.

Durant la planification du chantier, un second tube a aussi été évoqué en Autriche. Outre la question financière, la législation autrichienne prévoit un tunnel à deux tubes à partir de 20 000 véhicules par jour seulement. Ce même critère, qui découle d'une directive européenne, est en vigueur en Suisse: les exigences de sécurité applicables aux tunnels des routes nationales imposent «un tunnel bitube unidirectionnel lorsque le volume de trafic prévu atteint plus de 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation».



Retrouvez notre dossier spécial sur [gothard.24heures.ch](http://gothard.24heures.ch)

## Le coût par vie sauvée s'élève à 75 millions

● Au départ, la proposition d'un second tube au Gothard a été lancée afin d'éviter un chaos sur les routes et l'isolement du Tessin durant le chantier. Aujourd'hui, ses partisans misent sur la sécurité, avec le slogan «Un Gothard sûr pour toute la Suisse». Mais quel gain peut-on attendre du milliard de francs supplémentaire qui serait investi dans un deuxième tunnel?

En 2010, l'OFROU a commandé une analyse selon trois scénarios: dans l'état actuel, le risque est de 4,3 tués en dix ans (1 milliard de véhicules/kilomètre); en cas de réfection avec mise en conformité, il baisse à 3,1; avec le second tube, le risque est ramené à 1 mort. Comme le rapporte la *Neue Zürcher Zeitung*, l'OFROU a complété ces données en 2014 avec une étude à long terme,

tenant compte de l'amortissement et des coûts d'exploitation sur 75 ans. Même en partant de l'hypothèse plus favorable du Bureau de prévention des accidents, qui estime que le second tube pourrait sauver une vie tous les deux ans, le coût par vie s'élève à 75 millions de francs.

A titre de comparaison, une étude de l'OCDE montre que l'investissement moyen consenti

dans les pays développés oscille entre 3 et 4 millions par vie potentiellement sauvée. Un chiffre qui peut grimper jusqu'à 10 millions dans certains cas. Si la justification principale du deuxième tunnel au Gothard est vraiment de sauver des vies, des programmes bien meilleur marché pourraient être menés à bien, par exemple en matière de pistes cyclables ou de passages sous-voies. **L.AU**

## Un franc sur les trains rapides au Gothard

La vitesse se paie: les CFF veulent majorer le prix du billet de train pour franchir le futur tunnel de base

Les CFF veulent majorer de 1 franc le prix du voyage en train à travers le nouveau tunnel ferroviaire de base du Gothard. Le porte-parole des CFF, Daniele Pallecchi, a confirmé cette information donnée par la *NZZ am Sonntag* dans sa dernière édition.

La hausse de tarif au Gothard concernerait les voyageurs en transit empruntant le tronçon Castione (TI)-Altdorf (UR). Un billet en 2e classe entre les deux localités coûte 38 francs. Les CFF veulent le renchérir de 1 franc. Le gain de temps garanti par le futur tunnel en est la justification.

«Nous sommes surpris par le projet des CFF de majorer le prix»

**Norman Gobbi** Président du gouvernement tessinois

Les CFF ont déposé leur demande auprès de l'Union des transports publics, qui a le dernier mot. Le tarif d'un billet de train peut effectivement être majoré pour les grandes modernisations, comme le nouveau tracé entre Olten et Berne ou le tunnel de base du Lötschberg. La condition est que le nouveau tracé offre de meilleures prestations et un temps de voyage plus court. Cette hausse se fait par une adaptation des kilomètres tarifaires. Ces majorations sont fréquentes sur le réseau ferroviaire suisse.

La hausse de tarif demandée au Gothard par les CFF est déjà controversée. Dans la *NZZ am Sonntag*, le surveillant des prix, Stefan Meierhans, et le président du gouvernement tessinois, Norman Gobbi, se montrent critiques. Ce dernier rappelle que les Tessinois s'étaient prononcés il y a un siècle contre une surtaxe sur le tracé de montagne.

La Communauté d'intérêts pour les transports publics en Suisse est aussi irritée. Sa présidente, la conseillère nationale Bea Heim (PS/SO), ne veut pas que les CFF créent un précédent.

ProRail Suisse critique aussi les CFF. La communauté d'intérêts des utilisateurs des transports publics estime que le voyage sera certes plus court, mais qu'il ne gagnera pas en attractivité puisqu'il passera par un tunnel. Comme les tarifs sont basés sur la longueur des tronçons considérés et que le futur tracé sous le Gothard sera nettement plus court, il y aurait assez de marge sans passer par une majoration des tarifs.

Le nouveau tunnel de base du Gothard, entre Erstfeld (UR) et Bodio (TI), sera inauguré le 1er juin.

**ATS/F.MX**