

# Gothard, comment sortir du tunnel

**TRANSPORTS** La galerie routière du Gothard doit être assainie. Le Conseil fédéral propose de construire un deuxième tube à côté de l'ancien, mais de n'ouvrir au trafic qu'une voie dans chaque tunnel. Les opposants demandent que les véhicules prennent le train

BERNARD WUTHRICH, BERNE

Le tunnel routier du Gothard est âgé de 36 ans. Construit à deux voies, il ne répond plus aux normes actuelles. Il doit être assaini. Sa hauteur doit être portée de 4,5 à 4,8 mètres, le revêtement de la chaussée, la dalle intermédiaire, la ventilation, l'évacuation des eaux, les accotements, l'électricité doivent être refaits. Il faut en outre réduire la distance entre les niches d'arrêt d'urgence, trop grande pour un tunnel de 16,9 kilomètres dans lequel les véhicules se croisent.

Ce long couloir bidirectionnel est dangereux. On se souvient de la catastrophe du 24 octobre 2001, lorsque deux poids lourds sont entrés en collision frontale. Onze personnes ont trouvé la mort. Entre 2001 et 2014, 21 personnes ont perdu la vie et 107 ont été blessées lors des 181 accrochages recensés par l'Office fédéral des routes (Ofrou).

En 2004, moins de trois ans après l'accident de 2001, le peuple suisse a refusé de construire un second tunnel. Ce verdict était notamment dû au fait que le projet, qui aurait doublé les pistes de circulation, ne respectait pas l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Celui-ci interdit d'augmenter les capacités de transit routier.

## Réparations urgentes

Des mesures de sécurité préventives – trafic poids lourds alterné, distance de sécurité, portail thermique – ont certes été prises. Mais le vote de 2004 a laissé en suspens la question de l'assainissement du tunnel de 1980. Sa nécessité n'est pas contestée, mais la manière de le faire ainsi que le degré d'urgence divisent les esprits. Deux scénarios ont été examinés par l'Ofrou: construction d'un deuxième tube sans augmentation de capacité ou utilisation du potentiel ferroviaire. Après avoir hésité, le Conseil fédéral et la ministre des Infrastructures, Doris Leuthard, ont opté pour la première variante. Le parlement a donné son feu vert, mais un référendum a été lancé par le camp rose-vert.

Le principe est le suivant. Dans un premier temps, on effectue les travaux les plus pressants pour maintenir le tunnel en fonction jusqu'à ce que le deuxième soit percé. Leur urgence et leur ampleur sont un premier sujet de polémique. En 2010, on estimait leur coût à 250 millions et l'on considérait qu'il faudrait fermer le tunnel pendant 140 jours pour les effectuer.

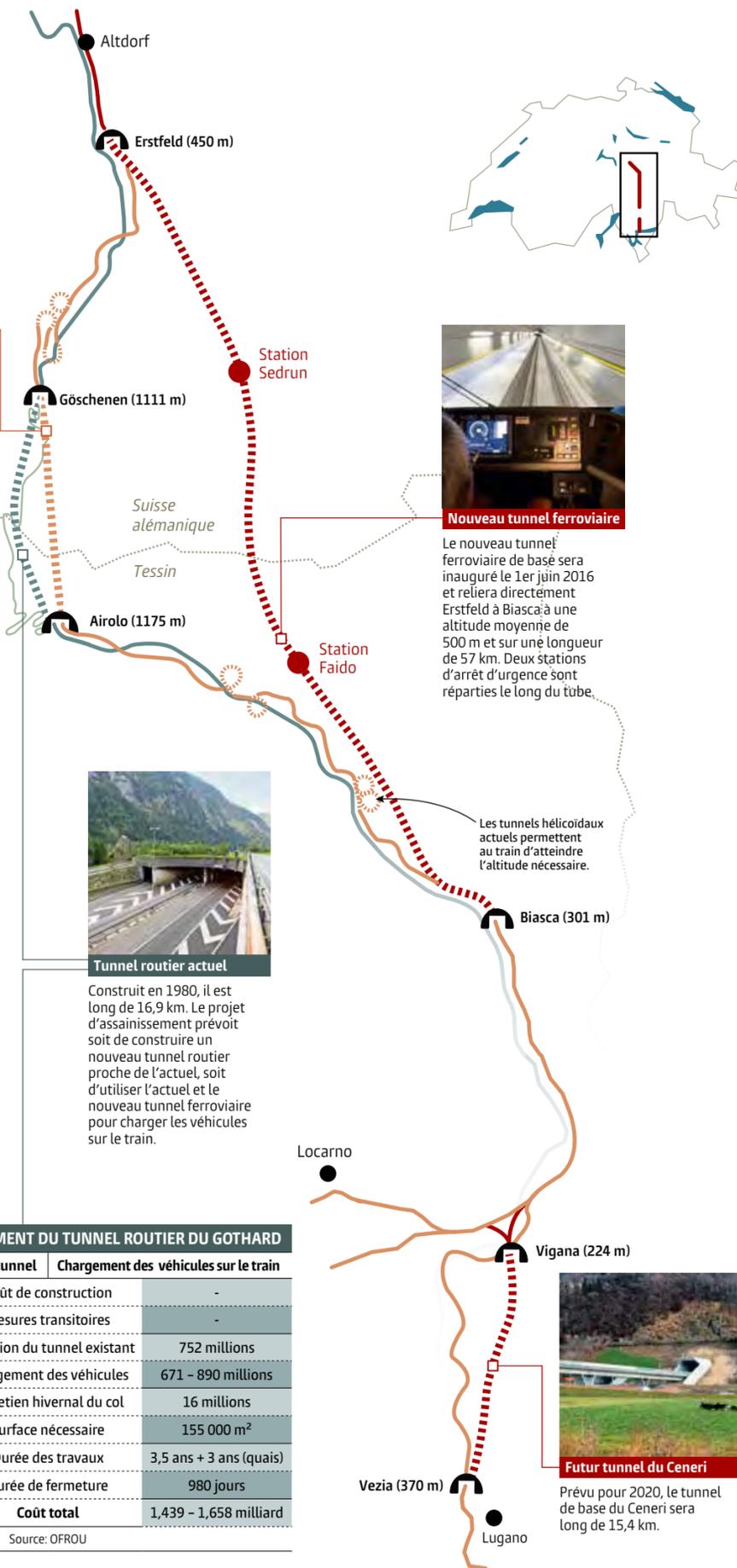
En novembre dernier, l'Ofrou a publié une expertise qui relativise l'urgence de ces adaptations. Leur coût a été réévalué et la fermeture préalable de 140 jours n'est plus jugée nécessaire. Les travaux impératifs peuvent être entrepris durant les fermetures nocturnes habituelles. L'expertise laisse en outre entendre que le tunnel peut continuer d'être exploité jusqu'en 2035 avant d'être rénové. Les opposants

## Pour un deuxième tube

**Sécurité.** Afin de réduire le risque de choc frontal et d'incendie, on ne construit plus guère de tunnels bidirectionnels longs de plusieurs kilomètres. C'est valable pour la route comme pour le train. La nouvelle ligne ferroviaire du Gothard est composée de deux tubes à une seule voie, y compris sous le Monte Ceneri. Le Bureau pour la prévention des accidents (BPA)

considère que, si «le trafic reste inchangé», une «réduction de six accidentés par an» peut être attendue du second tunnel routier. Mais cet effet serait annulé dès que le trafic augmente de 3%, a-t-il affirmé dans un rapport controversé.

**Investissement.** Le deuxième tunnel coûterait certes 2,8 milliards, mais la maintenance à long terme reviendrait moins cher, puisque chaque tube pourrait être utilisé temporairement à double sens pour effectuer des travaux d'entretien dans l'autre.



**Tunnel ferroviaire actuel**  
Le tunnel actuel franchit le massif du Gothard de Göschenen jusqu'à Airolo. Il est long de 15 km. Une des variantes proposées de la votation du 28 février prochain serait de charger les véhicules directement sur des trains. L'ingénieur retraité Rodolphe Weibel propose de désaffecter l'ancien tunnel ferroviaire et de le transformer en tunnel routier.



**Tunnel routier actuel**  
Construit en 1980, il est long de 16,9 km. Le projet d'assainissement prévoit soit de construire un nouveau tunnel routier proche de l'actuel, soit d'utiliser l'actuel et le nouveau tunnel ferroviaire pour charger les véhicules sur le train.



**Nouveau tunnel ferroviaire**  
Le nouveau tunnel ferroviaire de base sera inauguré le 1er juin 2016 et reliera directement Erstfeld à Biasca à une altitude moyenne de 500 m et sur une longueur de 57 km. Deux stations d'arrêt d'urgence sont réparties le long du tube.

Les tunnels hélicoïdaux actuels permettent au train d'atteindre l'altitude nécessaire.



**Futur tunnel du Ceneri**  
Prévu pour 2020, le tunnel de base du Ceneri sera long de 15,4 km.

Images: Keystone

se sont empressés de récupérer cet argument pour remettre en question le choix du Conseil fédéral.

## «Une seule voie de circulation»

Mais Doris Leuthard ne lâche pas prise. Le seul moyen d'assainir le canal routier de 1980 reste pour elle la construction d'un second tube. Une fois aménagé, il accueillerait le trafic routier dans les deux sens, le temps de remettre l'ancien en état. Lorsque tous les chantiers seront achevés, chacun des deux ouvrages ne serait utilisé que sur une seule voie. La sécurité serait améliorée: il n'y aurait plus de croisement à l'intérieur de la montagne mais chaque galerie pourrait être utilisée en double sens lorsque l'autre doit être fermée pour cause de travaux ou d'intervention.

Or, les opposants affirment que les voies de secours finiront de toute manière par être ouvertes à la circulation. C'est l'avis exprimé par l'ancien ministre des Transports Moritz Leuenberger. Dans le *Tages-Anzeiger*, il a jugé «anticonstitutionnel» le second tunnel et prétendu que le Conseil fédéral pourrait ouvrir la voie de secours au trafic par une simple ordonnance. Cette crainte est répandue. Un sondage Link publié jeudi par le *Blick* indique que 50% des personnes interrogées pensent que les quatre voies seront ouvertes au trafic.

Doris Leuthard conteste. Elle souligne que la Constitution et la loi interdisent d'utiliser deux pistes dans chaque sens. La loi soumise au vote le 28 février dit en effet: «Il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube.» Elle peut compter sur le soutien d'un autre ancien ministre: Pascal Couchepin. Dans un manifeste de l'Union suisse des arts et métiers (USAM) publié la semaine prochaine, il affirme que «la construction du deuxième tunnel, tant du point de vue de la sécurité que de celui des coûts, s'avère la solution la meilleure et la plus pragmatique».

## Terrains vraiment disponibles?

Les opposants défendent un autre scénario, à savoir le chargement des véhicules sur le train pendant la rénovation du tunnel routier. Pour les voitures, on remettrait en état les quais de chargement de Göschenen et Airolo, désaffectés en 1980. Quant aux camions, ils transiteraient par la nouvelle ligne souterraine reliant Erstfeld à Biasca.

Cette nouvelle liaison express de 57 kilomètres sera inaugurée le 1er juin et mise en service en décembre. Les installations de chargement occuperaient 135 000 mètres carrés aux portails nord et sud, construits en deux tubes séparés. Or, les autorités locales ont d'autres projets, notamment industriels, sur ces terrains. L'idée d'un transbordement ferroviaire des poids lourds de Bâle à Chiasso a aussi été évoquée. Toutefois, rien ne permet d'affirmer que ce scénario pourra se réaliser. ■

## Contre un deuxième tube

**Coûts.** L'aménagement de quais de chargement des voitures et des camions sur le train coûterait entre 1,7 et 1,9 milliard, soit 1 milliard de moins. Ils occuperaient en tout 155 000 mètres carrés, mais l'excavation et le stockage des matériaux de percement d'un second tunnel en nécessiteraient 370 000.

**Politique des transports.** Les adversaires jugent inopportun

d'investir 2,8 milliards dans la route alors que la politique des transports consiste à encourager le rail.

**Priorités.** Le tunnel du Gothard voit passer 17 000 véhicules en moyenne journalière, soit dix fois moins que l'axe Lausanne-Genève ou le contournement de Zurich. Or, comme le nouveau tunnel ferroviaire sera ouvert cette année et que l'Ofrou considère que l'on peut attendre 2035 avant d'assainir la galerie routière, ce chantier n'est pas la priorité numéro un.

**Concurrence.** Le projet est présenté comme un «tunnel de réfection» financé par le budget réservé aux travaux d'entretien. Ses partisans affirment qu'il ne concurrence pas d'autres projets tels que les contournements de Morges, du Locle et de La Chaux-de-Fonds. A terme, tout sera financé par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta), alimenté par les taxes routières. C'est parce qu'ils craignent cette concurrence que les gouvernements vaudois, genevois et neuchâtelois se sont opposés au deuxième tube routier. ■ B.W.