

LE TEMPS

trafic alpin Mardi 23 décembre 2014

Comment résoudre le problème du Gothard si le deuxième tunnel routier est refusé

Par **Bernard Wuthrich** berne

Le référendum sera déposé le 13 janvier. Si le peuple dit non, il faudra étudier un plan B. Quatre solutions sont en discussion

Le référendum contre la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard sera déposé le 13 janvier. Mais il a d'ores et déjà abouti. Juste avant Noël, le comité référendaire a annoncé avoir récolté plus de 100 000 signatures, dont plus de 52 000 sont déjà attestées. Le peuple va donc voter.

Cette seconde galerie a pour but de permettre l'assainissement du premier, mis en service en 1980. Elle accueillera le trafic dans les deux sens, le temps de rénover l'ancienne. Une fois les travaux achevés, chacun des deux tubes offrira une seule voie de circulation en flux séparés. Les opposants se disent convaincus qu'ils seront, à terme, équipés de deux voies de circulation chacun, ce qui serait contraire à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Le coût est estimé à près de 3 milliards et le calendrier de réalisation prévoit l'achèvement des travaux autour de 2030.

En raison du programme chargé des deux dates de votation disponibles en 2015 et des élections de l'automne, Doris Leuthard souhaite que le scrutin n'ait lieu qu'en février 2016. En cas de résultat négatif, elle devra actionner un plan B. Il en existe un. Mais trois autres scénarios sont aussi sur la table.

Sur le train entre Uri et le Tessin

Le plan B retenu par le Conseil fédéral consiste à charger les véhicules sur le train pendant l'assainissement de l'ancien tunnel, sans en creuser un second. Cette solution dite de «chaussée roulante» est soutenue par l'Initiative des Alpes et l'Association transports et environnement (ATE), car elle met à profit la mise en service, en décembre 2016, du nouveau tunnel ferroviaire de base.

Abandonné en 1980, le transbordement des voitures par le tunnel historique entre Göschenen et Airolo serait réactivé. Quant aux camions, ils seraient chargés sur des wagons via le tunnel de base au rythme de trois trains par heure dans chaque direction. Des quais de chargement devraient être construits aux deux extrémités du nouveau boyau, à Erstfeld (UR) et Biasca (TI).

Le tunnel routier serait fermé pendant 980 jours répartis sur trois ans et demi, car il serait rouvert temporairement pendant les vacances d'été. Cette variante coûterait entre 1,4 et 1,7 milliard.

Dans une interpellation déposée le 12 décembre, le conseiller aux Etats Filippo Lombardi (PDC/TI) demande au Conseil fédéral si les terrains nécessaires à la construction des quais de chargement, qui recouvrent 135 000 mètres carrés (l'équivalent de 19 terrains de football), seront vraiment disponibles. Bonne question. Car il y aura des oppositions. Par exemple celle de la commune de Biasca. «Nous sommes très contrariés, car nous avons déjà beaucoup sacrifié pour le transit alpin. Sur

l'emplacement prévu pour cette gare de ferroutage, qui générera du trafic parasite, la commune a un projet d'extension de sa zone industrielle», réagit le syndic, Jean-François Dominé.

Sur le train de Bâle à Chiasso

Comme d'autres, la commune de Biasca recommande de charger les camions sur le rail entre Bâle et Chiasso. Dans un rapport de 2012, l'Office fédéral des routes (Ofrou) a analysé cette hypothèse. Un nouveau terminal devrait être aménagé à Bâle. Le rapport indique un lieu possible: la gare allemande (Badischer Bahnhof), qui «possède un très gros potentiel» mais est convoitée par d'autres investisseurs. Du côté sud, la gare de triage de Chiasso ou le terminal de Lugano Vedeggio pourraient faire l'affaire, mais ce dernier site est déjà très occupé et offre un potentiel «limité».

Cette variante n'a toutefois pas été retenue par le Conseil fédéral. Car il y a un autre obstacle à lever au préalable. Si l'on veut faire transiter les poids lourds sur le train entre Bâle et Chiasso, il faut que le gabarit de l'ensemble du tracé soit adapté. Ce n'est pas le cas. Une vingtaine de tunnels n'offrent pas une hauteur d'angle de 4 mètres. Mais leur adaptation vient d'être décidée par le parlement, qui a débloqué près d'un milliard pour ces travaux. Ceux-ci pourraient être prêts d'ici à 2019. Cette variante pourrait donc refaire surface si le percement du deuxième tunnel routier est refusé.

Une deuxième galerie moins large

A Berne, ceux qui cherchent un plan B se sont intéressés à l'assainissement du tunnel routier franco-italien du Fréjus. A peine plus court (13 kilomètres contre 17), il a été mis en service en 1980, comme le Gothard, il est bidirectionnel, comme le Gothard, il ne répond plus aux normes de sécurité, comme le Gothard. Les sociétés d'exploitation franco-italiennes ont décidé de percer une galerie de sécurité parallèle à l'ancien. Les travaux ont été devisés à 400 millions d'euros, un chiffre jugé cependant bien optimiste par les connaisseurs.

Cette galerie de sécurité est moins large (6 mètres de surface roulante) que le tunnel principal (9 mètres). Son percement s'est achevé le 17 novembre. Initialement, elle était destinée aux services de secours et d'entretien et à l'évacuation. Toutefois, en 2012, la France et l'Italie ont décidé de la transformer en voie de circulation. Ainsi, une fois tous les travaux terminés, en principe en 2019, les flux de trafic seront séparés: un sens de circulation dans l'ancien tunnel, la seconde piste étant réservée aux véhicules de secours et d'entretien, et l'autre dans la nouvelle galerie.

Ce scénario peut-il être transposé au Gothard? Vu sa largeur réduite, la galerie de sécurité ne se prêterait pas à l'aménagement de deux pistes, ce qui écarterait la principale crainte du comité référendaire. Mais l'Ofrou n'a pas retenu cette solution. «Si nous privilégions la construction d'un deuxième tube complet au Gothard, c'est pour pouvoir procéder à l'assainissement durable des deux galeries. Il est nécessaire de pouvoir les fermer au trafic en alternance afin de les entretenir et, durant ces travaux, de faire passer le trafic en bidirectionnel dans celle qui reste ouverte. Le projet du Fréjus ne le permet pas, car la galerie de sécurité n'est pas adaptée pour deux voies de circulation», commente son porte-parole, Guido Biemann.

Le tunnel ferroviaire attribué à la route

Et il y a un homme qui est à l'affût: l'ingénieur retraité Rodolphe Weibel. Il défend depuis plusieurs années une autre variante. Comme le tunnel ferroviaire Göschenen-Airolo ne servira en principe plus au trafic grandes lignes une fois la liaison de base mise en service, il pourrait être converti en galerie routière. Son projet ne coûterait que 800 millions de francs, a-t-il calculé. «C'est nettement

moins cher qu'un nouveau tunnel», ajoute-t-il.

L'Ofrou n'est pas entré en matière. On a répliqué à l'ingénieur vaudois que la différence de niveau entre l'entrée du tunnel routier et la gare de Göschenen était trop importante pour raccorder l'autoroute au tunnel ferroviaire. Rodolphe Weibel conteste: «La pente serait de 2,5%. Or, en certains endroits, l'autoroute A2 atteint une pente de 4%.»

On lui a aussi signalé qu'il faudrait relever la voûte, extraire les rails et lignes de contact, renforcer la ventilation. Rodolphe Weibel ne le conteste pas. Il a prévu deux puits de ventilation et répond que sa solution coûterait de toute façon moins cher et nécessiterait moins d'excavations qu'un nouveau tunnel.

Son idée se heurte à un autre problème: il est pour l'instant prévu de maintenir la ligne ferroviaire historique en activité après l'ouverture du tunnel de base en 2016. Mais cela ne suffit pas à décourager l'intrépide ingénieur vaudois, prêt à revenir à la charge si le peuple dit non au tunnel routier.

LE TEMPS © 2014 Le Temps SA