



Porte nord: la réhabilitation de l'actuel tunnel du Gothard devient urgente. Toute aussi urgente, la construction d'un autre tube. Quand viendra-t-il ?

Deux voies et deux tunnels

Le Conseil fédéral a ouvert une consultation sur le projet de réfection complète du tunnel routier du St-Gothard, y compris la construction d'un second tube. Grâce à ces travaux, les véhicules devraient pouvoir, à l'avenir, bénéficier d'une sécurité optimale dans ce tunnel.

Après l'approbation par les Chambres fédérales du programme de sécurité routière «Via sicura» l'année dernière, le projet prévoyant de séparer les courants de trafic au St-Gothard au moyen de deux tubes distincts constitue un «nouveau progrès important en termes de sécurité routière», comme l'a déclaré «routesuisse» (Fédération routière suisse FRS). Afin d'éviter de violer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et pour garantir que la capacité de transit routier n'augmentera pas après l'ouverture du second tunnel, le Conseil fédéral entend inscrire dans une loi la limitation du nombre de voies de circulation. Cette proposition obtiendra sans doute le soutien des membres de «routesuisse». Plusieurs études scientifiques confirment que les tunnels à trafic bidirectionnel constituent un risque d'accident plus élevé que les tunnels à une seule voie de circulation. Compte tenu de la densité du trafic qu'il accueille, le tunnel actuel à deux voies et trafic bidirectionnel représente le plus grand risque d'accident et il est donc potentiellement le plus dangereux de tous les tunnels routiers suisses.

Mise à part la sécurité routière, la réalisation d'un second tunnel routier au Gothard accroît aussi considérablement la fiabilité de l'approvisionnement, non seulement durant les travaux de réfection, mais aussi à long terme. L'Astag salue également la décision du Conseil fédéral d'ouvrir une consultation sur le projet de construction d'un second tube au Gothard. «Il s'agit là d'un pas de plus allant dans le sens d'une politique des transports raisonnable», a salué Adrian Amstutz, président central de l'Astag. Dans ces conditions, la réfection totale et indispensable du tunnel

routier du Gothard, prévue à partir de 2020, pourra s'effectuer dans de bonnes conditions. «On ne peut pas imaginer qu'on va continuer à rouler en mode bidirectionnel dans ce tunnel une fois que les travaux d'assainissement auront été effectués.» Il n'y a donc qu'une seule solution à ce problème: un second tube doit être construit avant d'entreprendre les travaux d'assainissement.

Selon Adrian Amstutz, il serait complètement illusoire de fermer ce tunnel pendant la durée des travaux sans avoir préalablement construit un second tube. Une telle mesure isolerait le Tessin du reste de la Suisse et condamnerait notre principale liaison avec le nord de l'Italie, qui constitue l'un de nos partenaires commerciaux les plus importants.

Voici l'opinion de «routesuisse» à ce sujet: «Les futurs travaux d'assainissement et d'entretien seront beaucoup plus simples grâce à un régime d'exploitation prévu avec à chaque fois une voie de circulation et une bande d'arrêt d'urgence dans chaque sens.» Le cas échéant, il sera même possible de fermer complètement une galerie et de dévier tout le trafic dans un seul tunnel en trafic bidirectionnel comme jusqu'ici. Cet avantage vaut aussi bien pour les travaux d'entretien planifiés que pour des événements imprévus, comme lors d'accidents, par exemple. En d'autres termes: avec ce second tube, la route du St-Gothard (rail et route) disposera enfin d'une solution dont elle a un urgent besoin. (sp)

+ Pour rappel

Le tunnel du Gothard totalise plus de 32 ans d'âge et a urgentement besoin d'une réhabilitation et ce, au plus tard durant les 8 à 13 ans à venir (SonntagsBlick, 17.6.2012). Ce qui signifierait trois ans et demi de fermeture complète. Raison pour laquelle il faut absolument un deuxième tube. Selon une étude de Isopublic, 68% des Suisses seraient favorables à la construction d'un second tube, plus d'un quart y est opposé et 75% veulent en principe un second tube avec double voie. Seuls 14% des sondés ont dit oui à un financement privé par péage (le plan d'Economiesuisse), 62% veulent que la confédération construise le tunnel, le finance par un impôt (Road Pricing). (hps)