

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2013)  
**Heft:** 2019

**Artikel:** Transports et infrastructures : le point sur le Gothard : trois variantes sont en débat et méritent une analyse serrée  
**Autor:** Weibel, Rodolphe  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1014223>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Transports et infrastructures: le point sur le Gothard

Trois variantes sont en débat et méritent une analyse serrée

Invité: Rodolphe Weibel - 12 décembre 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24925>

A la fin 2016, le tunnel de base du Gothard offrira un passage ferroviaire rapide, sûr, efficace, de grande capacité.

Le trafic par le tunnel historique est condamné: celui des marchandises passera par le tunnel de base, puis, si ça ne suffit pas, par le Lötschberg, qui bénéficie de ses propres lignes d'accès. Celui des voyageurs passera également par le tunnel de base, économisant une heure. Qui paierait encore chaque année les 50 millions que les CFF dépensent pour simplement maintenir la substance de la ligne de montagne, alors qu'elle sera désertée?

En outre, dès la mise en service du tunnel de base, il sera inconvenant, et pénalement risqué, de poursuivre l'exploitation du tunnel historique dans son état actuel, qui ne répond plus en aucune façon aux normes de sécurité, et d'exposer plus longtemps la vie des gens, personnel et voyageurs. Que faire alors de la ligne historique?

Vers 2020, le tunnel routier doit être mis hors service, pour de grands travaux d'assainissement, qui empêcheront tout trafic routier pendant plusieurs mois de plusieurs années consécutives.

Trois principales options sont en lice.

[La mienne](#), initialement présentée dans DP: profiter de ce que le tunnel historique, aussitôt le tunnel de base mis en service, ne sera plus ni utile ni utilisable, pour le transformer en tunnel routier. Ainsi réaffecté, il permettra au trafic routier de se dérouler sans interruption ni inconvénient pendant toute la durée des travaux d'assainissement. La transformation coûtera 780 millions, l'assainissement du tunnel routier 600 millions, le tout donc 1,38 milliard. La rampe d'accès uranaise au tunnel historique pourrait permettre le prolongement jusqu'à Flüelen de la ligne à voie étroite qui conduit d'Andermatt à Göschenen, évitant ainsi le transbordement à Göschenen. Cette ligne à voie étroite compléterait le réseau alpin du Matterhorn - Gotthard Bahn - Chemins de fer rhétiques.

[Le projet du Conseil fédéral](#) assurerait lui aussi le trafic routier pendant toute la durée des travaux (sauf tout de même une lacune de 140 jours): il s'agirait de ne les entreprendre qu'après réalisation d'un second tube routier. Le coût de cette solution se compose de celui du nouveau tunnel, 2,02 milliards, de mesures d'assainissement urgentes, qui ne peuvent attendre la mise en service du second tunnel routier, 250 millions, du solde

de l'assainissement, effectué 8 ans plus tard pour 520 millions, au total 2,8 milliards.

Après tous ces travaux, ce seraient donc quatre tunnels qui traverseraient le massif: le tunnel de base, l'actuel tunnel routier, assaini, le nouveau tunnel routier, le tunnel ferroviaire historique, déserté, dont il serait inconvenant de poursuivre l'exploitation à côté du tunnel de base parfaitement sûr. Qu'en faire? Le Conseil fédéral n'en dit mot, laissant penser qu'il admet que le trafic continuera comme avant. Qui peut y croire? Et alors faudra-t-il le rendre d'abord conforme aux exigences de sécurité actuelles: un milliard, soit 650 millions pour le tunnel, 350 millions pour les lacets et hélicoïdaux des rampes. Au total, la solution du Conseil fédéral coûtera 3,8 milliards. Je le rappelle ici, ma solution en coûte 1,4. La solution du Conseil fédéral revient donc à dépenser 2,4 milliards de plus avec pour seul résultat de permettre le maintien en fonction de la ligne historique, inutile, et inutilisée.

Troisième option: l'[Initiative des Alpes](#) (IdA) propose un système de double chaussée roulante pendant la durée de l'assainissement du tunnel routier, entre Airolo et Göschenen pour les voitures, entre Erstfeld et Biasca par le tunnel de base pour les poids

lourds. A quelques nuances près, la proposition de l'IdA est aussi la variante B du Conseil fédéral si la sienne est refusée. Pendant 6 mois à la belle saison, les travaux d'assainissement du tunnel routier seraient suspendus pour que le trafic puisse s'écouler normalement; le système de navettes serait évidemment également interrompu. L'IdA estime que l'opération durera entre 5 et 7 ans. Le tunnel historique resterait en fonction: l'IdA soutient que le tunnel et les deux spectaculaires rampes nord et sud seront encore utiles parce que le tunnel de base et l'axe du Lötschberg ne suffiraient pas. Elle ignore le problème de son insécurité, et fait l'impasse sur les 50 millions annuels à consacrer au simple maintien de la substance de la ligne.

Le coût de la solution de l'IdA serait de 1,48 milliard (650 millions pour l'assainissement du tunnel routier, 590 millions pour l'aménagement des plateformes de chargement des poids lourds (considérables: le Conseil fédéral les estime de 55'000 m<sup>2</sup> à Altdorf, 80'000 m<sup>2</sup> à Biasca) et l'exploitation du système, 220 millions pour les voitures, 20 millions pour l'aménagement de la route du col). 850 millions seraient ainsi dépensés pour permettre l'assainissement du tunnel routier, devisé à 650 millions, sans pratiquement aucune plus-value. Jamais dépense d'une telle importance n'aura dû être amortie sur une durée aussi courte: 850 millions en 36 mois. La solution de l'IdA coûte

autant que la mienne, mais n'offre en contrepartie que l'assainissement du tunnel routier, tandis que la mienne assure en plus une nouvelle vie au tunnel de 1882. En outre, la mienne évite tout embarras routier.

L'IdA appuie son argumentation politique sur le soutien manifesté par le peuple suisse au principe dont elle est l'auteure: [l'interdiction](#), inscrite dans la Constitution, d'étendre les surfaces carrossables à travers les Alpes. Toutefois, ce qu'elle préconise aujourd'hui aurait une tout autre conséquence au Gothard: il ne s'agirait plus seulement de ne plus augmenter la surface carrossable, mais de la réduire à zéro pendant 36 mois répartis sur 5 à 7 années. Ce n'est pas qu'une nuance: il lui sera difficile de convaincre les citoyens suisses du bien-fondé d'une telle entrave à la circulation routière.

Le Conseil fédéral assortit sa proposition d'une modification de la [loi sur le transit alpin](#), qui interdirait l'ouverture simultanée de plus de deux pistes sur les quatre disponibles. L'IdA doute de la légitimité du procédé. Surtout, elle craint que le caractère absurde de la situation la rende intenable. Il faut imaginer la chose: d'interminables files de véhicules bloqués devant deux tunnels à deux voies chacun, équipés de niches de stationnement d'urgence parfaitement à même de permettre la circulation sur 4 pistes, mais dont deux voies

sont interdites.

On ne saurait donner tort à l'IdA. Mais sa variante ne lui donne guère plus de garanties d'échapper au doublement du tunnel routier. La question cruciale reste: qu'advient-il du tunnel historique après la mise en service du tunnel de base ? L'IdA affirme, contre toute évidence, qu'il continuera à fonctionner comme avant. Si sa solution s'impose, il deviendra vite évident que le tunnel de 1882 reste inutilisé, vide: la pression politique pour qu'il soit transformé en second tube routier s'accroîtra jusqu'à devenir irrésistible. Ce sera quand même ma solution qui finira par s'imposer. Tout l'effort financier et tous les embarras causés par la mise en place et l'exploitation temporaires du système des navettes auront été vains. Les faits sont plus têtus que les hommes.

L'Initiative des Alpes risque d'échouer à convaincre le peuple suisse, qui n'acceptera pas que, pendant six hivers consécutifs, tout trafic automobile soit interdit à travers le Gothard. Il n'acceptera pas davantage qu'à chaque transhumance vacancière, et ceci à perpétuité, les voyageurs se retrouvent bloqués pendant de longues heures devant un tunnel que le seul égoïsme des populations locales interdit d'agrandir.

Le peuple suisse restera en revanche sensible au problème posé par le transit des poids lourds. Il a payé sans rechigner



la construction des transversales ferroviaires alpines, qui permettront de faire passer les marchandises sur des trains plutôt que sur des camions. Il est évident que ce sont les poids lourds bien plus que les voitures qui chargent l'environnement des vallées alpines.

L'IdA serait bien avisée de proposer de renoncer à la clause constitutionnelle qui interdit l'extension des surfaces carrossables à travers les Alpes, en échange d'une garantie aussi solide que le trafic des poids lourds ne

dépassera jamais le nombre de 500'000 par année. En maintenant une attitude dogmatique intransigeante, elle risque fort de perdre l'essentiel de ce qu'elle défend: le peuple refusera de la suivre, et le Conseil fédéral sera libre de construire un second tube routier. Hélas!