

Il faut terminer la galerie est

La Fédération routière suisse FRS approuve l'initiative parlementaire Giezendanner qui demande l'achèvement de la galerie est du tunnel routier du St-Gothard (cf. www.strassenverkehrsverband.ch/Pa.Iv.Giezendanner.PDF). Dans sa réponse à la consultation ouverte à ce sujet, la FRS relève cependant qu'il serait plus raisonnable de répondre à la question d'un deuxième tunnel routier au St-Gothard dans le cadre de l'initiative «avanti» lancée par les associations routières.

Il n'est guère judicieux de traiter de manière isolée la planification et la construction d'un deuxième tunnel au St-Gothard, donc en fait l'achèvement de la galerie est. La «question du St-Gothard» ne symbolise que la pointe de l'iceberg. Cela fait des années que les autorités fédérales responsables pratiquent en matière de construction routière une politique d'obstruction dont le principal objectif est de maintenir les goulets d'étranglement sur les routes. Alors que les chemins de fer bénéficient depuis une vingtaine d'années des subventions massives, l'objectif de transférer le trafic de la route au rail a été raté. Toutes les analyses objectives et sans parti pris arrivent à la conclusion que même après l'achèvement des projets mamouths que sont Rail 2000 et les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), la situation restera critique sur les routes.

Pour la FRS, il est absurde de faire de l'achèvement de la galerie est du tunnel routier du St-Gothard la question existentielle de la politique suisse des transports, et notamment du transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Cette exagération sert avant tout à semer le trouble dans les esprits. En réalité, les problèmes du trafic lourd sur l'A2 – avant l'accident dans le tunnel routier du St-Gothard, les bouchons se formaient à la frontière suisse, depuis l'accident ils résultent du système de dosage de part et d'autre du tunnel – sont dus à la contradiction de fond qu'il y a entre l'accord bilatéral sur les transports terrestres et la politique suisse qui vise à transférer le trafic de marchandises de la route au rail. Il n'y a un rapport entre l'achèvement de du deuxième tunnel et la politique échouée du DETEC que dans la mesure où le tunnel existant – donc la galerie ouest – ne pourrait plus servir de prétexte à un dosage abusif et à une politique de transfert inefficace si l'A2 se prolongeait sur quatre pistes à travers le St-Gothard.

«La galerie de sécurité deviendra le deuxième tunnel routier»

Divers documents officiels confirment clairement que l'achèvement de la galerie est, dans le but d'en faire un tunnel routier, était d'emblée planifié. Ainsi, on peut lire le passage suivant dans l'analyse politique du rapport final présenté par le «Groupe d'étude Tunnel du St-Gothard» (septembre 1963): (trad.) «Enfin, les recommandations et décisions du groupe d'étude n'empêchent nullement les aménagements de la route et du rail qui pourraient s'avérer nécessaires à l'avenir, qu'il s'agisse de la construction d'un deuxième tunnel pour le trafic routier à l'altitude Göschenen–Airolo ou de l'élargissement à quatre voies de la ligne ferroviaire de base Erstfeld–Biasca.» Et dans son message adressée le 22 décembre 1964 au Parlement, le Conseil fédéral

retient ce qui suit: (trad.) «Si, dans un avenir lointain, le premier tunnel devait être surchargé, il serait possible de construire un deuxième tunnel routier en profitant des expériences acquises avec le premier. Ainsi, la route du St-Gothard présenterait la même capacité sur tout son tracé.»

Une grande place a été accordée à la question de la sécurité lors de la planification du premier tunnel routier sous le St-Gothard, donc de la galerie ouest. Il était évident à l'époque déjà que l'exploitation d'un tunnel routier long de 17 km comportait certains risques. Les ingénieurs sont donc arrivés à la conclusion qu'il fallait aménager un accès d'urgence sous la forme d'une galerie de sécurité parallèle et indépendante de l'aération du tunnel principal. Par la suite, le Conseil fédéral a décidé de faire creuser une galerie supplémentaire dans l'axe du futur deuxième tunnel routier. Le coût supplémentaire relativement modique de cet ouvrage a été justifié non seulement par la sécurité, mais aussi par l'argument selon lequel «cette galerie deviendrait un jour le deuxième tunnel routier dont le forage serait alors notablement simplifié».

Conclusion: la galerie ouest existante du tunnel routier du St-Gothard ne correspond en réalité qu'à la première étape de ce projet. Aussi bien le «Groupe d'étude Tunnel du St-Gothard» que le Conseil fédéral et le Parlement sont partis du principe que la deuxième étape, donc l'achèvement de la galerie est, serait réalisé dans un avenir prévisible. L'office fédéral compétent à l'époque estimait que la galerie ouest suffirait durant vingt ans au maximum. La situation intenable que nous connaissons aujourd'hui au tunnel du St-Gothard montre à l'évidence qu'il est grand temps de terminer la galerie est.

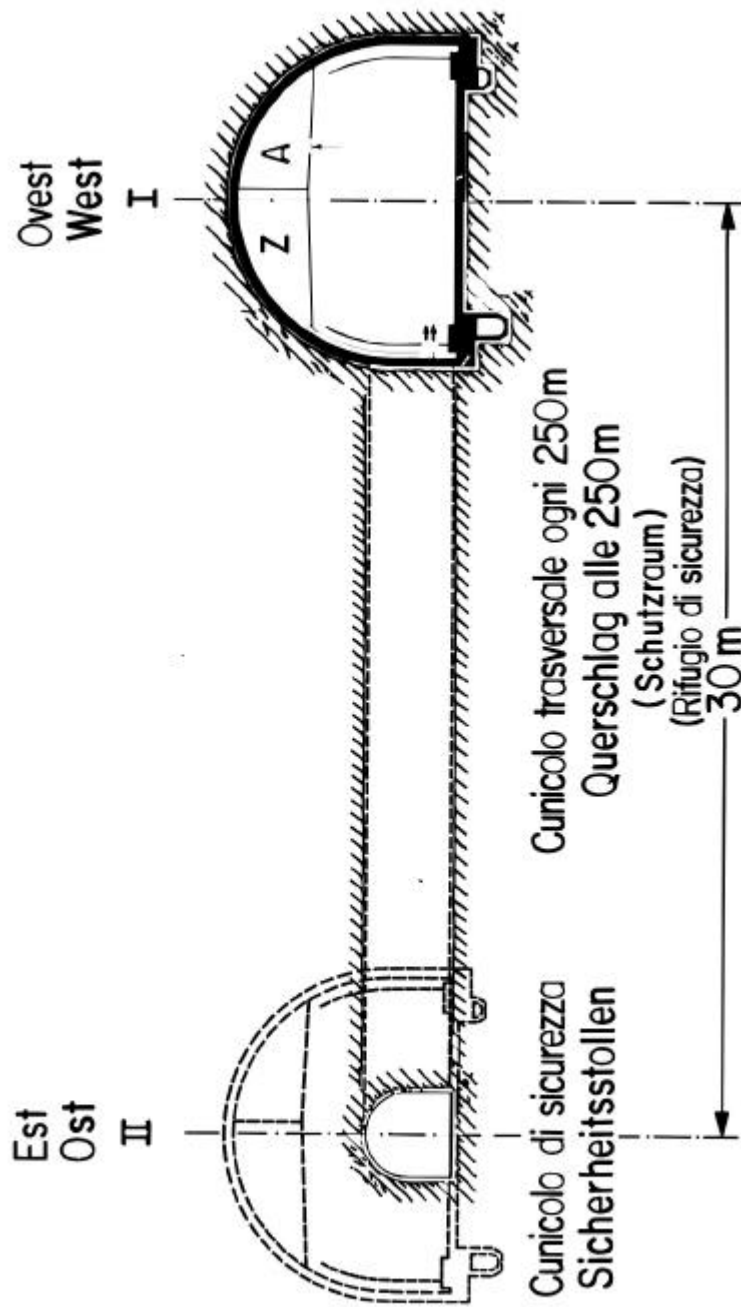
Le déplacement de trafic dans les agglomérations est minimal

Le comité «avanti» a chargé un groupe d'experts d'évaluer les effets sur le trafic routier d'un élargissement de l'A2 entre Erstfeld et Airolo. Les conclusions de ces spécialistes confirment une fois de plus que l'achèvement de la galerie est n'augmenterait que très faiblement – au maximum 1% – le trafic dans les agglomérations de Lucerne et de Lugano. Avec ou sans deuxième tunnel, les régions de Lucerne et de Lugano/Mendrisio auront de toute manière des gros problèmes de circulation à l'avenir. Pour supprimer les goulets d'étranglement au St-Gothard et dans les agglomérations, il ne s'agit donc pas de choisir entre une variante et une autre, mais de les réaliser toutes.

Ces mêmes experts ont également constaté que l'effet des NLFA sur le trafic de personnes sur l'A2 était très modeste (3,7%). En outre, l'influence d'un deuxième tunnel routier sur le trafic routier de personnes dépend de la distance parcourue: plus le point de départ et la destination sont éloignés l'un de l'autre, plus la demande en matière de trafic est faible. Les leçons qui peuvent être tirées du système de dosage des poids lourds confirment d'ailleurs ce constat: l'attente imposée aux camions pèse plus lourd pour les véhicules effectuant des distances courtes que pour les longs courriers. En d'autres termes, le refus d'aménager la galerie n'est pas le bon moyen pour corriger en faveur du rail la répartition modale des transports de marchandises transalpines.

La planification et la construction d'un deuxième tunnel routier au St-Gothard n'affecte pas la politique de transfert de la route au rail: d'une part, cette politique vise, conformément au mandat constitutionnel, le transit alpin international de marchandises; d'autre part, la mise en service de la galerie est du tunnel routier du St-Gothard n'aurait pas lieu avant 2015.

FRS - Info



Berne, le 16 août 2002

Source: «N2 – La galleria stradale del San Gottardo – Der Gotthardstrassentunnel», auteur: Dr Robert Ruckli, directeur du service fédéral des routes et des digues, Berne, 1970, p. 28