



Fiche d'information 2

Tunnel routier du St-Gothard – Mots-clés

Incendie du 24 octobre 2001	<p>Le 24 octobre 2001, la collision frontale de deux poids lourds provoqua un incendie tragique dans le tunnel : onze personnes trouvèrent la mort. Par la suite, le tunnel dut être fermé pendant deux mois pour réfection. Après sa réouverture, et jusqu'à sa restauration complète en 2002, la circulation des poids lourds n'y fut plus admise que dans un seul sens, pour des raisons de sécurité. Si cette mesure s'avéra conforme aux normes de sécurité, elle engendra des problèmes de capacité et des temps d'attente prolongés. Elle fut donc remplacée par le dispositif compte-gouttes (→) en septembre 2002.</p>
Système de régulation	<p>Pour des raisons de sécurité, la circulation des véhicules est régulée dans le tunnel. Cette mesure est une conséquence directe de l'incendie du 24 octobre 2001 (→). En 2002, le dispositif compte-gouttes (→) a été introduit.</p>
Dispositif compte-gouttes	<p>Les mesures de sécurité ont pour objectif d'une part d'empêcher les collisions par l'arrière de poids lourds et, d'autre part, de limiter le nombre de croisements de poids lourds dans le tunnel. Pour prévenir les collisions par l'arrière, une distance minimum de 150 mètres est imposée entre les camions. La réduction des croisements s'effectue par le dispositif compte-gouttes, qui se fonde sur une quantité maximale de 1000 unités véhicules par heure et par direction, une voiture particulière correspondant à une unité et un poids lourd à trois unités. Le volume de trafic (de tous les véhicules) à un moment donné détermine la cadence à laquelle les camions sont admis dans le tunnel, les uns après les autres (au compte-gouttes). En outre, lorsque le nombre de poids lourds est trop élevé, la phase rouge peut être déclenchée : les axes du Gothard et du San Bernardino sont alors temporairement interdits aux poids lourds.</p> <p>Cette mesure vise à garantir la sécurité routière, non à réduire le trafic.</p>
Trafic S	<p>Il s'agit des transports de marchandises à travers les Alpes, non transfrontaliers, qui débutent ou prennent fin dans des entreprises qui présentent une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ainsi que des courses à vide qui y sont directement liées. Le trafic S est autorisé à contourner les espaces d'attente et bénéficie d'un traitement prioritaire au centre de contrôle du trafic lourd de Ripshausen (nord du tunnel du Gothard), si bien qu'il peut accéder presque directement au poste de régulation à l'entrée du tunnel.</p>

Embouteillages	<p>Dans l'ensemble, on a enregistré une augmentation du nombre d'heures de bouchon aux portails du tunnel ces dernières années. Les embouteillages s'y forment avant tout durant la belle saison, entre Pâques et les vacances d'automne. Durant cette période, les week-ends sont généralement les plus touchés et l'engorgement se produit dans une seule direction. A contrario, durant les mois d'hiver, la circulation est généralement fluide, abstraction faite des perturbations dues à de mauvaises conditions météorologiques ou à des pannes de véhicules.</p>
Col du Gothard	<p>Le col routier du St-Gothard est franchissable depuis 1830. Il fait partie du réseau des routes nationales. Sa longueur de 32,4 km entre Göschenen et Airolo en fait le principal itinéraire de substitution du tunnel du St-Gothard. Grâce aux ouvrages de protection contre les avalanches, la route est praticable en toute sécurité en hiver aussi entre Göschenen et Andermatt/Hospental. Le tronçon Hospental – sommet du col (2106 m) – Airolo est fermé à l'ensemble du trafic environ 210 jours par an (fermeture hivernale).</p> <p>La route du col présente, pour une bonne part, les caractéristiques d'un col de montagne : elle comporte des virages ayant un rayon de onze mètres, de même que des tournants que les bus et les poids lourds ne peuvent franchir sans perturber la circulation des véhicules venant en sens inverse. La déclivité maximale atteint 8 à 11 % sur divers tronçons. Le gabarit s'élève à 4,20 m dans l'ensemble des tunnels et des galeries de la route du col, à une exception près (le tunnel Banchi présente une hauteur de 4,18 m à un endroit). Les véhicules d'un poids jusqu'à 40 tonnes y sont admis. Les trains routiers et tracteurs à sellette sont interdits entre Hospental et Airolo.</p> <p>Sur le tronçon Göschenen – Andermatt, le trafic moyen est de 5000 véhicules par jour. En juillet et en août, on enregistre jusqu'à 18 000 véhicules par jour.</p>
Tunnels des routes nationales	<p>Début 2010, 220 tunnels étaient en service sur le réseau autoroutier suisse : 136 tunnels bitubes et 84 tunnels monotubes. Ils représentent ensemble une longueur totale d'environ 200 kilomètres, soit 11 % de la longueur du réseau. Une fois achevé, le réseau des routes nationales comportera plus de 270 tunnels, sur plus de 290 kilomètres. Si le tunnel routier du St-Gothard est aujourd'hui, avec ses quelque 16,9 km, le plus long du réseau, il n'est pas celui qui enregistre la charge de trafic la plus élevée. En effet, le tunnel du Milchbuck, lui aussi monotube, est emprunté par plus de double de véhicules. Par ailleurs, la plupart des tunnels bitubes (Gubrist, Belchen, etc.) connaissent des fréquences bien plus élevées que le St-Gothard.</p>