



## Fiche d'information 3

### Tunnel routier du St-Gothard – Réfection

Dans les dix à quinze prochaines années, soit après 40 à 45 années d'exploitation du tunnel, celui-ci devra être intégralement rénové et remis aux normes. Il devra à cette fin être fermé, dans les deux sens. De nombreuses options de réfection ont été examinées dans le cadre du projet de maintenance du Gothard. Les options 1 et 2 ci-dessous sont les solutions optimales d'un point de vue technique, suivies des options 3 et 4.

Option 1	Option 2
<p>Fermeture complète et continue durant <b>deux ans et demi</b></p> <p>Coûts pour garantir la conformité avec les normes et les directives ainsi que pour la réfection : <b>env. 650 millions de francs</b></p> <p><u>Coûts supplémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroissement de la sécurité de la route du col en hiver : <b>env. 16 millions de francs</b></li> <li>• Investissements pour la gestion du trafic : entre <b>49 et 61 millions de francs</b> pour les voitures particulières ; entre <b>199 et 230 millions</b> pour les poids lourds</li> <li>• Gestion du trafic durant les travaux : <b>env. 113 millions de francs</b> pour les voitures particulières ; <b>env. 182 millions</b> pour les poids lourds</li> </ul>	<p>Fermeture 280 jours par an (de la mi-septembre à la fin juin). Durée des travaux : environ <b>trois ans et demi</b></p> <p>Coûts pour garantir la conformité avec les normes et les directives ainsi que pour la réfection : <b>env. 752 millions de francs</b></p> <p><u>Coûts supplémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroissement de la sécurité de la route du col en hiver : <b>env. 16 millions de francs</b></li> <li>• Investissements pour la gestion du trafic : entre <b>49 et 61 millions de francs</b> pour les voitures particulières ; entre <b>199 et 230 millions</b> pour les poids lourds</li> <li>• Gestion du trafic durant les travaux : <b>env. 143 millions de francs</b> pour les voitures particulières ; <b>env. 219 millions</b> pour les poids lourds</li> </ul>
<b>Options 3 et 4</b>	
<p>Les options 3 et 4 sont techniquement moins intéressantes que les possibilités décrites ci-dessus, et leur rapport coûts-utilité n'est pas aussi satisfaisant. Toutefois, elles constituent d'autres façons d'échelonner les travaux et la fermeture du tunnel.</p> <p><b>Option 3 :</b> Fermeture complète <b>cinq mois par an</b> (hiver), <b>durant sept ans</b>. Début de la réfection en 2018. Les coûts dépassent de 240 millions de francs ceux de l'option 1 (montage et démontage de l'installation de chantier). Les coûts d'exploitation relatifs à la gestion du trafic (poids lourds et voitures particulières) s'élèvent au total à quelque 557 millions de francs.</p> <p><b>Option 4 :</b> Fermeture complète <b>sept mois par an</b> (été), <b>durant 5 ans</b>. Début de la réfection en 2020. Les coûts dépassent de 160 millions de francs ceux de l'option 1 (montage et démontage de l'installation de chantier). Les coûts d'exploitation relatifs à la gestion du trafic (poids lourds et voitures particulières) s'élèvent au total à quelque 492 millions de francs.</p>	

---

## Réfection requise

---

### Les quatre éléments ci-après du tunnel nécessitent une réfection :

- la dalle intermédiaire
- le revêtement de la chaussée
- la ventilation
- l'ouvrage d'évacuation des eaux

### De plus, il faut procéder à diverses adaptations en vertu de nouvelles normes :

- réduire la distance entre les places d'arrêt
- agrandir l'espace utile
- élargir les accotements

---

## Guidage du trafic durant la fermeture

---

### 1. Transport de personnes

#### Mesure principale : train-autos Göschenen – Airolo

Un système de transbordement des voitures particulières par le tunnel de faite du St-Gothard (Göschenen-Airolo) permet de réduire dans une large mesure la pression du trafic d'évitement sur les itinéraires de délestage, en particulier sur l'axe du San Bernardino. En dehors de la haute saison touristique, et même durant la fermeture hivernale, le trafic des voitures particulières peut ainsi être absorbé sans entraves majeures. Pendant la haute saison touristique notamment, il n'est guère possible d'empêcher totalement les transferts vers d'autres axes, même en instaurant un système de ferroutage.

#### Autres mesures :

- réduction de la durée de fermeture hivernale du col et fermeture de celui-ci pour les poids lourds
- information routière abondante et mesures de communication nombreuses

### 2. Transport de marchandises

#### Mesure principale : autoroute ferroviaire par le tunnel de base du Gothard (NLFA)

L'aménagement d'une autoroute ferroviaire peut offrir une alternative au trafic des poids lourds : 25 places, 220 jours d'exploitation et 17 heures de service journalier équivaldraient à une capacité de plus de 370 000 poids lourds par an. L'exploitation de l'autoroute requiert des installations de ferroutage.

La création d'une autoroute ferroviaire dans le tunnel de faite du St-Gothard n'a jamais été privilégiée, les dimensions de ce tunnel étant insuffisantes pour les poids lourds (hauteur aux angles de 3,80 m).

#### Autres mesures :

- mise aux normes techniques des itinéraires d'évitement
- mise en place de dispositifs de régulation (compte-gouttes) sur l'axe du San Bernardino

Pour en alléger les effets négatifs, les mesures ci-après peuvent être envisagées :

- levée temporaire de l'interdiction d'emprunter le col du Gothard durant la nuit imposée aux poids lourds entre Erstfeld (Ripshausen) et Bodio (Monteforno)
- délimitation d'un périmètre où valent des réglementations spéciales pour le trafic en provenance ou à destination d'un lieu à proximité directe du tunnel du St-Gothard