



## Fiche d'information 4

### Tunnel routier du St-Gothard – Second tube

Coûts d'investissement		Les coûts d'investissement liés à la construction d'un second tube (une voie de circulation, une bande d'arrêt d'urgence) sans accroissement de capacité pourraient avoisiner <b>deux milliards de francs</b> (hors renchérissement et TVA, base de prix 2010, précision de 30 %).
Frais d'exploitation et d'entretien		Globalement, il faut prévoir des coûts annuels d'entretien et d'exploitation de l'ordre de <b>dix millions de francs</b> les premières années suivant la mise en service. Sur l'ensemble du cycle de vie, les coûts d'exploitation et d'entretien annuels représentent 1,2 à 1,5 % du capital investi, soit une moyenne de 25 à 40 millions de francs par an.
Financement		La construction d'un second tube sous le St-Gothard est considérée comme un aménagement du réseau des routes nationales. Elle serait financée par le financement spécial pour la circulation routière (FSCR), dont les montants en question seraient approuvés chaque année par le Parlement. La construction d'un second tube se trouverait donc en concurrence avec les autres projets financés par le FSCR.  Elle n'entrerait par contre pas en concurrence avec les projets de suppression des goulets d'étranglement, qui sont financés par le fonds d'infrastructure.
Temps nécessaire à la prise de décision		Vu la diversité notoire des opinions concernant la construction d'un second tube, il est extrêmement difficile de déterminer dans quel délai une décision politique pourrait être prise.
Temps nécessaire à la planification et à la mise en projet		Le temps requis pour <b>la planification et la mise en projet</b> d'un second tube sans augmentation de la capacité est difficile à évaluer, notamment en raison des incertitudes quant aux possibilités d'opposition et de recours. Il faut compter qu'entre huit ans et demi et quinze ans seront nécessaires à cette fin.
Temps nécessaire à la réalisation proprement dite		La <b>réalisation</b> proprement dite du second tube pourrait durer quelque sept ans à compter de l'adjudication du marché, pour autant que le creusement s'effectue simultanément à l'aide de deux tunneliers à partir de Göschenen et d'Airolo.

<p>Ajournement de la réfection jusqu'à la mise en service du second tube</p>		<p>Le tunnel routier du St-Gothard peut être exploité en toute sécurité jusqu'en 2025. Un second tube avec accroissement de la capacité exigerait une modification de la Constitution et ne pourrait pas être terminé d'ici au lancement des travaux de réfection.</p> <p>Une solution serait de reporter la réfection à 2035, ce qui nécessiterait toutefois la mise en œuvre de nombreuses mesures transitoires. Les travaux principaux effectués dans le cadre de celles-ci exigeraient de toute façon la <b>fermeture complète</b> du tunnel (50 jours au printemps, 90 jours en automne, sur une année). Les coûts des mesures transitoires avoisineraient les 250 millions de francs.</p>
<p>Conséquences sur les plans politique et juridique</p>		<p>La construction d'un second tube ne nécessiterait aucune modification juridique si elle n'accroît pas la capacité routière. En effet, une configuration du tunnel avec deux tubes comportant chacun une voie de circulation est conforme à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. En cas de construction d'un second tube, il faudrait donc fermer une voie de circulation dans le tunnel existant.</p> <p>Par contre, si la construction du second tube accroissait la capacité routière (circulation sur plus de deux voies par les deux tubes), il faudrait modifier l'art. 84 Cst. et la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine. Une votation populaire serait alors requise.</p>