



Fiche d'information 3

Date : 27.06.2012

Embargo : jusqu'au début de la conférence de presse

Tunnel routier du Gothard : déroulement des opérations en cas de réfection et de construction d'un second tube

Le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élaborer d'ici fin 2012 un projet de consultation, qui sera examiné par la suite. Celui-ci servira de base à un nouveau projet susceptible de faire l'objet d'un référendum et qui sera intégré au message pour être soumis au Parlement.

Dans le même temps commenceront la planification et les études de projet en vue de la construction d'un second tube, tandis que les travaux de construction ne pourront débuter qu'après l'entrée en force d'une décision en ce sens. L'Office fédéral des routes (OFROU) estime que les travaux devraient durer environ 15 ans dans le meilleur des cas. L'ouverture du second tube pourrait ainsi intervenir au plus tôt en 2027, en sachant que d'éventuels recours et oppositions peuvent retarder le calendrier prévu de plusieurs années.

Calendrier politique

Projet de consultation		Fin 2012
Message		Fin 2013
Débats parlementaires		2014
Votation populaire (éventuellement)		2015

Planification et études de projet (dans le meilleur des cas)

		Temps nécessaire
Projet général		3,5 ans
Projet définitif	si aucun recours aux voies de droit	4 ans
Projet de détail		1 an
Temps nécessaire - TOTAL		8,5 ans

Construction

Le temps requis pour la réalisation proprement dite du second tube à partir de son autorisation peut être estimée à **environ 7 ans**. Cette indication présuppose que le creusement s'effectue simultanément à l'aide de deux tunneliers à partir de Göschenen et d'Airolo et que la ligne de faille soit percée en parallèle dans le front de taille.

Détail des étapes de travail :

Travaux préliminaires, délai de livraison des tunneliers	1,5 an
Gros œuvre	3,5 ans

Pose des équipements d'exploitation et de sécurité	1,5 an
Tests et mise en service	0,5 an
Temps nécessaire - TOTAL	7 ans

Mesures transitoires

Après la mise en service du second tube, qui interviendra au plus tôt fin 2027, l'actuel tunnel routier devra faire l'objet d'une réfection complète. Afin de pouvoir continuer à exploiter en toute sécurité le tunnel existant jusqu'à cette date, des mesures transitoires devront être adoptées à partir de 2020. Elles permettront de prolonger la capacité du tunnel existant jusqu'à la mise en service du second tube. Le coût de ces mesures est estimé à quelque 250 millions de francs au maximum (base de prix 2009, hors inflation et TVA).

Il sera notamment nécessaire de prendre les mesures suivantes :

- La **sécurité structurale de la dalle intermédiaire** est précaire au niveau des portails du tunnel et doit être renforcée avec des tiges de suspension sur une longueur de 4 kilomètres.
- L'installation de tiges de suspension sur la dalle intermédiaire a une influence directe sur le **système de ventilation**, puisqu'elle réduit significativement la capacité d'aspiration dans les secteurs concernés. Cette perte d'aspiration, qui porte atteinte à la sécurité, peut être partiellement compensée par l'installation de ventilateurs d'extraction plus puissants, mais il est également nécessaire d'élargir la section du conduit d'évacuation dans les zones où des tiges de suspension ont été installées.
- Des mesures doivent également être prises pour les **équipements d'exploitation et de sécurité (EES)**. Près de 50 % des systèmes d'alimentation en énergie et du câblage doivent être remplacés ou rénovés. Côté éclairage, il faut renouveler les systèmes de gestion devenus obsolètes ainsi que les dispositifs de balisage optique situés sur les accotements le long des parois du tunnel. Par ailleurs, il est nécessaire de revoir le système de commande de la ventilation, les ventilateurs d'apport et d'extraction, mais également les systèmes de régulation du trafic, de détection d'incendie et de communication.

Maintien de la liaison routière

Une fois les mesures transitoires concrétisées, le tunnel pourra être exploité en toute sécurité après 2025. Toutefois, aucune mesure ne sera prise en vue de combler le manque de conformité aux normes et aux directives existantes ; en particulier, aucun changement n'est à prévoir concernant l'espace utile, l'évacuation des eaux ou encore le dévers.

En les échelonnant sur plusieurs années, bon nombre de mesures transitoires peuvent être mises en œuvre pendant les fermetures nocturnes ordinaires au cours des semaines d'entretien. Cependant, concernant les travaux principaux, en particulier les mesures relatives à la dalle intermédiaire, il faut tabler sur une fermeture totale progressive pendant 50 jours au printemps et 90 jours en automne, soit pendant 140 jours au total sur une année. Ces jours de fermeture sont fixés volontairement **en dehors des périodes de pointe**. Etant donné que le col est encore ouvert durant ces périodes et que la liaison nord-sud peut donc également être assurée par la route via le Gothard, il est possible de renoncer à des solutions de transbordement coûteuses.