

Saisir les synergies au lieu de jeter l'argent dans un trou noir

Discours de Roger Nordmann, conseiller national VD, vice-président du Groupe socialiste de l'Assemblée fédérale

Seules les paroles prononcées font foi.

Jusqu'au 27 juin 2012, la politique de la Suisse en matière de transit alpin était relativement cohérente. La Suisse était confrontée depuis l'ouverture du tunnel autoroutier du Gothard à un déferlement croissant de camions à travers les Alpes, lequel constituait problème insupportable pour les habitants comme pour l'environnement. Pour y faire face, la Suisse poursuivait une politique cohérente que l'on peut résumer en trois axes :

- 1) *Primo non nocere* : Ne pas augmenter l'attrait et les capacités du transit routier, pour éviter une augmentation des flux de camions. Les renforcements des normes de sécurité et des contrôles participaient de la même démarche.
- 2) *Développer les solutions alternatives* : Améliorer progressivement l'offre ferroviaire pour les marchandises (Rola, terminaux, Tunnel de base du Lötschberg, TB du Gottard, TB du Ceneri, corridor de 4m aux angles, amélioration progressive des liaisons au nord et au sud).
- 3) *Poser des incitations économiques* durables et acceptées au niveau international pour que le flux de marchandises passent sur le rail. C'est le sens de l'accord bilatéral sur les transports terrestres passé avec l'UE.

Cette politique, voulue par le Constituant, n'est évidemment pas encore complètement mise en œuvre, puisque les dernières infrastructures actuellement en préparation seront mises en service en 2020 au plus tôt. Néanmoins, à mi-chemin, elle a permis de casser la croissance du flux de camions, et même de le réduire par rapport au pic de l'an 2000. Le graphique ci-dessous illustre parfaitement la situation. C'est déjà un premier succès, et le Parlement a approuvé deux motions¹ de commission exigeant de renforcer les efforts.

Graphique : l'effet de la politique mené à ce jour²

Pour le PS, la nécessité d'assainir le tunnel autoroutier représente un opportunité pour booster le transfert vers le rail, précisément au moment de l'ouverture du tunnel de base du Gotthard. A cet effet, il faut renoncer à la construction du second tunnel

¹ 12.3401 et 12.3330

² Graphique du rapport du Conseil du Conseil fédéral sur le transfert du trafic de décembre 2011, pg 29.

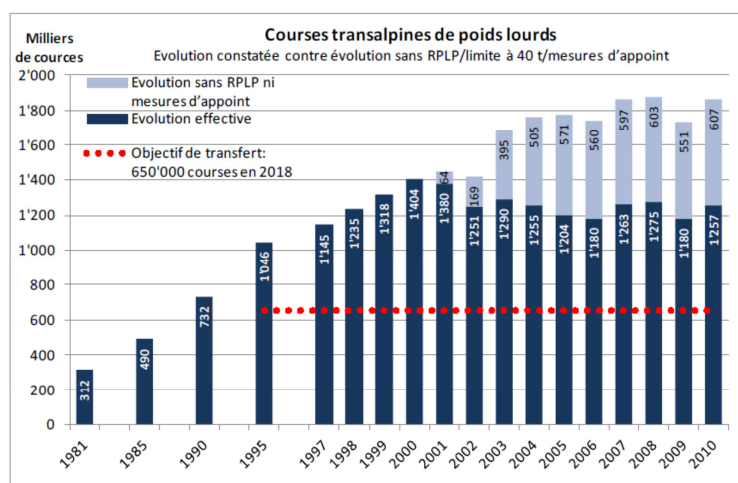


Figure 15: Evolution du trafic selon l'ancien et le nouveau régime. Source : Ecoplan/Infras 2011, propres calculs.

autoroutier et de miser pendant d'assainissement sur le chargement sur le train des camions via le tunnel de base et des voitures via le tunnel historique. C'est exactement la solution que proposait le Conseil fédéral au début 2012, avec une petite nuance : nous préconisons de faire en sorte que les camions en transit soient chargés proches des frontières, plutôt qu'à Erstfeld et Biasca, ce qui sera possible dès 2020 lorsque tout le couloir sera adapté au camions de 4 mètres. Cela évite de construire des terminaux temporaires trop massifs près des entrées du tunnel de base.

La synergie est parfaite :

- 1) Grâce au nouveau tunnel ferroviaire, il n'est pas nécessaire de construire un second tunnel routier pour gérer la période de l'assainissement.
- 2) Grâce à la fermeture temporaire du tunnel routier, le trafic marchandise se déplace durablement sur le rail. Forcée d'adapter la chaîne logistique, les expéditeurs prennent à cette occasion les bonnes habitudes

Au lieu de cela, le Conseil fédéral renonce non-seulement à saisir cette synergie, mais propose une solution beaucoup plus chère, qui pourrait bien à terme conduire à une aggravation du volume du transit routier.

Lors de la Conférence de presse, Mme la Conseillère fédérale Leuthard vous a présenté le tableau ci-dessous pour démontrer que les surcoûts de la réfection avec un second tube ne se chiffrent pas « que » entre 900 et 1400 millions.

Le récapitulatif des coûts de l'Office fédéral des routes³

Or, ce tableau omet tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien du second tunnel autoroutier, qui s'ajoutent aux coûts de fonctionnement du tunnel existant, maintenu en service. Nous disposons de deux estimations concordantes de ces coûts : entre 1,6 et 2 mrd sur le laps de 40 ans jusqu'au premier assainissement du nouveau tunnel.

Réfection <u>sans</u> construction d'un second tube			Réfection <u>avec</u> construction d'un second tube
Solution 1A : Fermeture sans ouverture en été	Solution 1B : Fermeture avec une brève ouverture en été	Solution 1C : Fermeture avec une ouverture prolongée en été	Solution 2 : Construction d'un second tube suivie d'une réfection du tunnel existant
Fermeture durant 900 jours, soit 2,5 ans	Fermeture durant 980 jours sur 3,5 ans	Fermeture durant 1050 jours sur 7 ans	Fermeture unique durant 140 jours
Durée des travaux : 2020-2025	Durée des travaux : 2019-2025	Durée des travaux : 2018-2025	Dans le meilleur des cas : Planification et construction d'un 2 nd tube : 2012-2027 Réfection du tube actuel : 2028-2030
Réfection <u>sans</u> construction d'un second tube			Réfection <u>avec</u> construction d'un second tube
Solution 1A : Fermeture sans ouverture en été	Solution 1B : Fermeture avec une brève ouverture en été	Solution 1C : Fermeture avec une ouverture prolongée en été	Solution 2 : Construction d'un second tube suivie d'une réfection du tunnel existant
Coût des travaux : 650 millions de francs	Coût des travaux : 752 millions de francs	Coût des travaux : 890 millions de francs	Coût de construction d'un 2 nd tube : 2023 millions de francs Réfection du tube actuel : 515 millions de francs Mesures transitoires : 250 millions de francs max.
Coût du guidage du trafic/de la mise en place de déviations : Transport de personnes : 162-174 millions de francs Autoroute ferroviaire (courte) pour les marchandises : 409-625 millions de francs Investissements pour la route du col : 16 millions de francs	Coût du guidage du trafic/de la mise en place de déviations : Transport de personnes : 192-204 millions de francs Autoroute ferroviaire (courte) pour les marchandises : 479-686 millions de francs Investissements pour la route du col : 16 millions de francs	Coût du guidage du trafic/de la mise en place de déviations : Transport de personnes : 270-282 millions de francs Autoroute ferroviaire (courte) pour les marchandises : 619-766 millions de francs Investissements pour la route du col : 37 millions de francs	
Total des coûts : 1237-1465 millions de francs	Total des coûts : 1439-1658 millions de francs	Total des coûts : 1816-1975 millions de francs	Total des coûts : 2788 millions de francs

La vraie facture du deuxième tube

	Surcoût de l'assainissement avec un second tunnel
Surcoûts liés au forage du second tunnel, après déduction des économies sur le ferroutage et sur l'assainissement de l'ancien tunnel (= Calcul de l'OFROU)	900 à 1400 millions (selon les variantes)
Coûts d'exploitation et d'entretien du second tunnel sur	1600 à 2000 millions

³ Source :

<http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=fr&msg-id=45155> , fiche d'information no 2.

40 ans <ul style="list-style-type: none"> • L'estimation selon les valeur usuellement admises pour ce type d'ouvrage: des frais annuels moyens de 2% de la valeur à neuf de l'ouvrage = 40 millions / ans (y-compris l'assainissement total du second tube dans 40 ans). <u>Cela représente 1,6 milliard sur les 40 ans.</u> • L'estimation de l'initiative des Alpes : 12 millions pour l'exploitation, 20 MCHF pour l'entretien courant, soit cumulé sur 40 ans 1,3 mrd, auquel s'ajoutent quelques 700 millions pour la réfection lourde après 40 ans⁴. <u>Soit 2 milliards sur les 40 ans.</u> 	(selon les estimation)
Surcoût effectif de l'assainissement avec un second tunnel	2500 à 3400 millions

Ainsi, on voit que le vrai différentiel de coût entre notre variante du ferroutage et celle du second tube oscille entre 2,5 Mrd et 3,4 Mrd . C'est une somme considérable pour une autoroute qui n'est pas saturée et surtout sur laquelle on prétend ne pas vouloir d'augmentation du trafic.

La fermeture de l'autoroute pendant environ 1000 jours représente certes un inconvénient pour le Tessin, mais il est supportable dans la mesure où le ferroutage offre une alternative solide. A noter que dans la variante du Conseil fédéral, il faut fermer le tunnel pour 150 jours sans alternative, car certains travaux urgents de remise en état ne pourront attendre 2027, première date possible ouverture du second tube. Autrement dit, le Conseil fédéral est prêt à accepter un surcoût de près de 3 mrd pour éviter 850 jours de fermeture du tunnel, ce qui représente environ 3 millions par jour de fermeture évitée... A ce prix là, on peut financer un pont aérien. Et surtout, mieux vaut 850 jours de fermeture du tunnel qu'un déferlement de trafic de transit pendant les 40 prochaines années.

Au lieu de miser sur les synergies entre l'assainissement et le transfert sur le rail, le Conseil fédéral a réussi en un seul revirement l'exploit de s'enfermer simultanément dans trois contradictions spectaculaires :

1. Face au surcoût phénoménal, Mme Leuthard a pris peur et s'est mise à évoquer l'idée d'un péage. Il est douteux que les Tessinois apprécient cette nouveauté, dans la mesure où ils peuvent aujourd'hui emprunter gratuitement d'un tunnel tout à fait fonctionnel.
2. Le Conseil fédéral affirme que son projet n'augmente pas la capacité, mais qu'il est nécessaire pour faire face à l'accroissement prévisible du trafic. On croit rêver.
3. Alors que la Confédération aura, en 2020, investi 14 milliards pour construire les tunnels ferroviaires de bases du Ceneri et du Gotthard, elle prépare un ouvrage supplémentaire qui diminuera l'utilité des énormes investissements que l'on vient à peine de consentir.

Bref, le référendum contre ce second tunnel autoroutier est indispensable, et nous nous réjouissons d'ores et déjà de le gagner.

⁴ Alpeninitiative, Infrastruktur und Betrieb für den Verkehr am Gotthard heute und künftig, Juni 2012

