

Aux commissions des transports et des
télécommunications du Conseil national

Tunnel routier du Gothard (13.077) – Position du canton du Tessin

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux,

Le 24 mars, vous allez vous prononcer sur la rénovation du tunnel routier du Gothard.

Le Conseil d'État du canton du Tessin vous demande de bien vouloir entrer en matière et approuver la proposition de rénovation du Conseil fédéral. Cette proposition constitue une solution réfléchie et durable.

Une étude de la Confédération récemment rendue publique indique que les coûts de la variante de rénovation proposée par le Conseil fédéral qui prévoit la construction d'un tunnel de réfection (dite variante 2), évalués tant dans une analyse statistique que dans un calcul dynamique des investissements, seraient plus élevés que ceux de la variante avec chargement sur des trains (dite variante 1B).

Le Conseil d'État a pris connaissance de cette étude avec satisfaction. Elle confirme que d'un point de vue de politique financière la solution de rénovation du Conseil fédéral doit être préférée à d'autres variantes. Alors que la différence de coûts entre les deux variantes de rénovation, considérée d'un point de vue statistique, se situe selon cette étude entre 67 et 93%, elle n'est plus que de 41 à 52% si l'on procède à un calcul dynamique des investissements, en tenant compte des coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que de plusieurs cycles d'entretien. En d'autres termes, la différence de coûts entre les deux variantes de rénovation est nettement plus faible que ce qui était supposé jusqu'à présent. En chiffres absolus, la différence de coûts se situe, selon cette étude, entre 1,3 et 2,3 milliards de francs jusqu'en 2090, soit environ 17 à 31 millions de francs par an, avec une tendance à la baisse.

Toutefois, ce ne sont pas les coûts directs qui sont pertinents pour cette décision, mais le rapport coûts-avantages des deux variantes de rénovation. Dans l'étude, les coûts indirects et les avantages indirectes de ces deux variantes sont explicitement laissés de côté.

La proposition de rénovation du Conseil fédéral permet d'éviter les coûts indirects suivants:

- une fermeture complète pendant trois ans au moins de la seule liaison routière sûre en hiver entre le canton du Tessin et le reste de la Suisse;
- la construction, l'exploitation et le démontage de terminaux gigantesques à Biasca et Erstfeld, sur du précieux terrain agricole ou destiné à des activités industrielles, fortement contestée au niveau régional ;
- des temps de trajets plus longs et des coûts induits par la congestion du trafic due à des capacités insuffisantes de chargement des voitures et des camions;
- un trafic de contournement empruntant les passages alpins et les routes cantonales et nationales dans le Valais, les Grisons et les États voisins;
- des coûts d'opportunité causés par la réservation d'onéreux sillons marchandises sur la ligne de plaine empruntée par le trafic international à travers les Alpes;
- plusieurs années à dépendre d'un seul système de transport, sans redondance entre la route et le rail, sur l'un des axes de circulation suisses les plus importants et les plus sensibles aux catastrophes naturelles.

La proposition de rénovation du Conseil fédéral présente également les avantages indirects suivants:

- sécurité des personnes nettement améliorée grâce à des voies de circulation séparées (d'après le bureau de prévention des accidents bpa, cette seule mesure permettrait de réduire de 50% le nombre de victimes d'accidents);
- disponibilité accrue grâce à la redondance des deux tubes;
- accessibilité améliorée pour l'entretien;
- meilleures possibilités de porter secours aux usagers en cas d'incident;
- durabilité de l'investissement.

Le rapport coûts-avantages du projet proposé par le Conseil fédéral pour la rénovation ne craint aucune comparaison avec celui d'autres projets d'entretien et d'aménagement sur les routes nationales suisses.

Ainsi est construit par exemple au Belchen, sur l'A2, un troisième tunnel pour permettre la rénovation des deux tubes existants sans perturber la circulation. Coûts: 156 millions par kilomètre, soit 30 pour cent de plus qu'au Gothard, où les coûts s'élèvent à 117 millions par kilomètre.

Pendant la rénovation du contournement de Lucerne, des mesures extrêmement onéreuses ont été prises (travail la nuit, travail le week-end) afin de perturber le moins possible le trafic, en acceptant des coûts élevés.

Le tunnel du contournement de Serrières, près de Neuchâtel, récemment ouvert, a coûté 140 millions par kilomètre.

Sur la H18, près de Bâle, les tunnels de Schänzli et d'Hagnau sont rénovés pour 198 millions de francs.

En Suisse, les rénovations d'autoroutes sont en principe organisées de manière à gêner le moins possible les usagers. Il n'y a aucune raison justifiant que ce principe ne s'applique pas aussi au Gothard.

Aucune partie de la Suisse ne serait prête à accepter, pour des seules considérations d'économie, de n'être pendant des années reliée par la route au reste du pays que par des cols alpins, de surcroît fermés en hiver.

Il en va de même pour la sécurité. Dans toute l'Europe, les standards de sécurité pour les tunnels sont devenus plus sévères. Depuis 2004, des dispositions plus contraignantes s'appliquent aussi en Suisse. Les nouveaux tunnels sont construits selon des normes plus strictes, les tunnels existants sont progressivement mis à niveau.

Ainsi, par exemple, au cours des prochaines années, 540 millions de francs seront investis pour la sécurité des tunnels dans l'Oberland bernois, sur l'A8 et sur l'A6. Dans les Grisons, 200 millions de francs seront consacrés à des équipements de sécurité dans les tunnels de Viamala, de Bärenburg, d'Isla Bella et de Crapteig. L'OFROU a prévu d'investir en tout 1,2 milliard de francs dans la sécurité des tunnels d'ici à 2018.

Pour nous, habitants du canton du Tessin, le tunnel routier du Gothard fait partie de notre vie quotidienne. Il est utilisé à des fins professionnelles, pour rendre visite à sa famille, pour la formation et les études, pour les soins médicaux dans les cliniques universitaires spécialisées de Suisse alémanique, pour participer à des manifestations sportives et culturelles au niveau confédéral (pensons simplement aux bus transportant les équipes des nombreux clubs sportifs évoluant dans les ligues nationales) et pour bien d'autres occasions encore. Une coupure inutile de cette liaison routière pendant plusieurs années serait difficile à comprendre dans notre canton, surtout si en même temps étaient réalisés dans d'autres parties du pays des travaux d'entretien et d'aménagement au rapport coûts-avantages absolument comparable, voire moins favorable, sans le moindre débat politique, sans menace de référendum, sans économies arbitraires.

Une liaison routière sûre et stable avec le reste de la Suisse n'est pas un luxe. Notre canton ne demande pas la construction de nouvelles routes, mais seulement que soit choisie la solution de rénovation la plus judicieuse et la plus sûre, qui est aussi la plus durable du point de vue du rapport coûts-avantages.

Nous refusons avec la détermination la plus ferme l'alternative à la proposition de rénovation du Conseil fédéral: le chargement provisoire du trafic sur des trains et la construction que cela impliquerait de gigantesques gares de transbordement pour les poids lourds près de Biasca et de Rynächt, et pour le chargement des voitures à Airolo et à Göschenen.

Il y a presque 20 ans, le canton du Tessin a approuvé l'initiative sur la protection des Alpes avec 62% de oui et il est un défenseur convaincu de la politique de transfert modal. Actuellement, notre canton souffre déjà du trafic de transit et le réseau routier tessinois atteint les limites de ses capacités, notamment entre Lugano et Chiasso. La rénovation du tunnel routier du Gothard ne doit donc entraîner aucune extension des capacités, ni non plus indirectement par le biais d'accords internationaux.

Face aux réserves émises à ce sujet très récemment par différents médias, le conseil d'État a mandaté une professeur de droit renommée pour rédiger un rapport d'expertise sur la compatibilité de la solution de rénovation proposée par le Conseil fédéral avec les accords bilatéraux conclu avec l'UE, et en particulier l'accord sur les transports terrestres. Comme le Conseil fédéral l'a déjà fait auparavant dans son message, ce rapport d'expertise arrive à la conclusion que la proposition de rénovation du Conseil fédéral est compatible avec les obligations internationales de la Suisse et que ces dernières ne doivent pas être exploitées pour imposer une extension des capacités à l'avenir. Le rapport d'expertise peut être consulté sur le site Web du canton à l'adresse www.ti.ch/risanamento-gottardo.

Nous vous demandons, dans un esprit de solidarité confédérale, de bien vouloir approuver la proposition de rénovation du Conseil fédéral et nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre respectueuse considération.

POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

Le Président:

Le Secrétaire d'État:

Paolo Beltraminelli

Giampiero Gianella

Copie:

- Gouvernement cantonal
- Délégation tessinoise aux Chambres fédérales
- Délégué cantonal aux relations avec la Confédération
- Page internet www.ti.ch