



Département des infrastructures
et des ressources humaines
Service de la mobilité
A l'att. de M. Vincent Krayenbühl
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Lausanne, le 21 février 2013

U:\1p\cvci_interne\perso_phg\ConsultGothard.docx
PHG

Consultation fédérale : modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine

Mesdames, Messieurs,

Nous avons bien reçu votre courrier du 18 janvier dernier, relatif à la procédure de consultation fédérale portant sur l'objet mentionné en titre, et vous remercions de nous consulter à ce propos.

Préambule

En service depuis 1980, le tunnel routier du Gothard doit être entièrement rénové entre 2020 et 2025. Après avoir étudié une possible fermeture du tunnel selon divers scénarios d'étalement dans le temps (sur plusieurs années, avec ouverture pendant l'été seulement, dès les fêtes de Pâques, etc.), le Conseil fédéral est arrivé à la conclusion que la construction d'un deuxième tube, unidirectionnel de manière à respecter les dispositions constitutionnelles interdisant d'accroître le réseau de transit routier dans les Alpes, constitue la solution la plus avantageuse. Il propose à ce titre d'inscrire cette possibilité dans la loi fédérale sur le trafic routier dans la région alpine (LTRA), objet sur lequel nous sommes consultés.

Contrairement à la mise en exploitation d'une « autoroute ferroviaire », le deuxième tunnel est un investissement qui restera en service après la rénovation du tube existant. La sécurité sera améliorée et la fermeture du tunnel sera limitée à 140 jours au total, pour une phase transitoire de préparation des travaux. Le coût total, nouveau tube et réfection de l'ancien compris, est évalué à 2,788 milliards de francs. L'option de la seule réfection des infrastructures existantes coûterait entre 1,439 et 1,658 milliard de francs, mesures d'accompagnement comprises. Le surcoût du percement d'un second tunnel par rapport au maintien des infrastructures actuelles est donc de 1,2 à 1,4 milliard de francs.

Position de la CVCI

La CVCI comprend parfaitement les revendications des Tessinois qui ne veulent pas être isolés du reste de la Suisse pendant de nombreux mois.

L'impact économique serait lourd pour cette région où le tourisme représente, selon diverses évaluations, 15% du PIB cantonal. Un second tube routier se justifie par ailleurs par de pures questions de sécurité, les infrastructures actuelles datant d'une part de 1980, le trafic ayant substantiellement augmenté depuis lors.

Les arguments en faveur du projet ne sont donc pas contestables en eux-mêmes. Le problème fondamental qu'observe la CVCI découle de l'absence de planification générale des investissements routiers de la Confédération. Le financement du deuxième tube routier du Gothard, dont les fonds seraient prélevés dans le FSCR (financement spécial de la circulation autoroutière, destiné à l'entretien et la rénovation), n'entrerait certes pas en concurrence, sur le papier, avec le fonds d'infrastructure, institué en 2008 et destiné à financer les mesures d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales ainsi que l'achèvement du réseau. Il s'agit toutefois là d'une vue de l'esprit, car ce fonds d'infrastructure est alimenté par le FSCR. Dans son annexe au rapport explicatif de la consultation que nous traitons ici, le Conseil fédéral indique par ailleurs que « *l'augmentation des dépenses du FSCR et la diminution de ses recettes amenuisent des réserves et provisions qui figurent encore au bilan et dont la planification financière prévoit actuellement l'épuisement quasi intégral d'ici à 2016* ». Concrètement, cela signifie que le financement de l'autoroute de contournement de Morges, pourtant reconnue comme prioritaire par la Confédération, n'est pas assuré. Il l'est d'autant moins si le chantier du deuxième tunnel du Gothard démarre sans que de nouvelles recettes soient préalablement affectées à la route.

Les travaux du contournement de Morges, dont la version longue a été plébiscitée à une écrasante majorité par le Grand Conseil vaudois le 25 février 2013, devraient en effet avoir lieu dans une dizaine d'années, soit au même moment que le percement du deuxième tunnel du Gothard. Il convient d'assurer le financement de toutes ces infrastructures dès aujourd'hui via la création d'un fonds routier, sur le même modèle que le fonds d'infrastructures ferroviaires (FAIF) auxquels les Chambres fédérales sont en train d'allouer 6,4 milliards de francs. Cette position est partagée par une large coalition des milieux concernés, l'Alliance Rail-Route, qui réunit les milieux économiques (dont la CVCI) et routiers romands et tessinois.

Nous notons qu'en date du 30 janvier dernier, le Conseil fédéral a proposé la création d'un fonds d'infrastructure routière et a donc fait un pas dans la direction d'une planification des investissements. Cette proposition est néanmoins insuffisante en l'état, car le budget du fonds devrait faire l'objet d'un examen annuel par le Parlement. Il n'y a pas parallélisme avec le FAIF. Tel que prévu dans sa version actuelle, le fonds d'infrastructure routière n'existera qu'en tant que véhicule d'investissement, mais son enveloppe financière restera aléatoire, et dépendante de constants marchandages politiques. Cela n'est pas acceptable : la suppression des goulets d'étranglement routiers est aussi indispensable que l'extension du réseau ferroviaire.

Conclusion

La CVCI reconnaît la nécessité d'un deuxième tube routier au Gothard tel que proposé dans la modification de la LTRA, mais déplore que le projet soit présenté de manière isolée. Elle conditionne par conséquent son appui à cette infrastructure à l'élaboration d'une planification et d'un financement réalistes pour toutes les infrastructures routières reconnues comme prioritaires par l'Office fédéral des routes.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Julien Guex
Sous-directeur

Philippe Gumy
Responsable communication