



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

M. René Sutter
Office fédéral des routes
Mühlestrasse 2
3063 ITTIGEN

Vernier/Genève, le 19 avril 2013
OFA/GME/PGO

Modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine

Prise de position du TCS

Monsieur,

Le Touring Club Suisse (TCS), la plus grande organisation active dans le domaine de la mobilité en Suisse, vous remercie pour l'invitation à prendre position sur l'objet cité en titre et vous prie de trouver ci-après ses remarques détaillées.

Remarques générales

Le TCS demande la construction d'un second tube au St-Gothard depuis plus de 10 ans. Cet investissement dans l'infrastructure routière transalpine est à la fois nécessaire pour réduire le risque d'accident à l'intérieur de l'ouvrage et pour accroître la sécurité de la liaison Nord-Sud. En outre, cette variante permettra d'éviter l'isolement prolongé du Tessin lors des travaux d'entretien de l'actuel tunnel. A noter que cet investissement est durable, car la construction du second tube est la solution la plus efficace économiquement à long terme. Il s'agit par conséquent aussi d'un engagement en faveur des générations futures, qui pourront réaliser sans encombre les futurs travaux d'entretien tous les 30 à 40 ans. Le TCS soutient sans réserve le projet du Conseil fédéral.

Remarques de détails

Réduction du risque d'accident

La construction du second tube permettra d'éliminer les risques de collision frontale et de collision latérale, qui sont à l'origine des accidents les plus graves. Le risque d'accident sera réduit d'environ -40% avec la deuxième galerie, alors que le nombre de morts pourrait être diminué de -85.5% et le nombre de blessés de -87.0%, selon des estimations effectuées sur la base de sources policières.

Accroître la sécurité de la liaison avec le Tessin

Lors des travaux d'assainissement, mais aussi lors de travaux moins importants, d'accidents ou d'autres motifs de fermeture d'une galerie, la possibilité d'exploiter un seul tube bidirectionnel de manière temporaire demeure ouverte. Cette dernière permettra d'accroître la sécurité de la liaison avec le Tessin, et donc de réduire les effets socio-politiques néfastes pour le canton du Tessin en cas de fermeture du Gothard.

Ne pas construire des installations de chargement qui seront démantelées après les travaux

Les installations de chargement des voitures et camions qui devraient être construites pour réaliser l'assainissement sans le second tube devront obligatoirement être démontées à la fin des travaux. Il est absolument impensable de réaliser des dépenses de l'ordre de 0.6 à 1 milliards de francs pour une durée seulement de quelques années. Le second tube est l'unique variante durable et envisageable.

Pas de péage d'ouvrage

L'introduction d'un péage, non compatible avec l'actuel système de financement des routes, au tunnel routier du St-Gothard, indépendamment du mode de financement (public ou privé), limiterait et renchérirait l'accès au canton du Tessin. D'autre part, étant donné que les poids lourds en transit ne pourront pas être taxés davantage en vertu des accords avec l'UE, les automobilistes assumeraient seuls le financement du second tube, ce qui serait inacceptable. Finalement, les coûts de transaction liés aux péages d'ouvrages rendent ces derniers peu attractifs face aux modes de financement comme la vignette autoroutière et les taxes sur les carburants, nettement plus efficaces. Conformément au droit constitutionnel (art. 82 al. 3 Cst.), le TCS s'engagera pour que le réseau des routes nationales demeure libre de tout péage, à l'exception de la vignette autoroutière.

Pas de Partenariat public-privé (PPP)

Le TCS rejette l'idée d'un péage et exclut l'idée de financer le 2^{ème} tube par le biais d'un PPP. La nature de l'ouvrage et les conditions spécifiques de ce projet ne permettent pas d'envisager un financement privé.

Premièrement, le financement par PPP dans le domaine des infrastructures routières est indissociable de l'introduction d'un péage (réel ou fictif). Or, la levée de péages routiers est interdite par la Constitution (art. 82 al. 3 Cst.) et cette pratique serait inacceptable du point de vue du fédéralisme. Il serait absolument impossible de justifier un supplément à l'utilisation de certains tronçons de routes nationales, alors qu'ailleurs des ouvrages similaires sont financés à 100% avec les recettes affectées aux tâches routières (impôts à la consommation sur les carburants, redevance pour l'utilisation des routes nationales).

Deuxièmement, il convient de rappeler que la Confédération a la possibilité de se financer à moindre coût par rapport au secteur privé, ce qui rend le PPP moins attractif que l'endettement éventuel d'un point de vue économique. Outre les marges et les coûts de refinancement plus élevés du secteur privé, il convient de rappeler que les prestations privées sont également imposables. Ces coûts supplémentaires seront reportés sur les consommateurs, ce qui mène inévitablement à une hausse de prix.

Troisièmement, le retour sur investissement pour les investisseurs privés dépend directement du flux de trafic sur l'ouvrage en question (péage réel ou fictif). Il en résulte une forme de droit au trafic se fondant sur les estimations et prévisions de l'évolution de la consommation de mobilité. A noter que si le retour sur investissement n'est pas celui escompté, le partenaire privé peut à tout moment décider de faire défaut (faillite). La Confédération serait par conséquent tenue d'assurer un flux de trafic suffisant pour rémunérer les investisseurs privés, et perdrait ainsi une part de souveraineté en ce qui concerne le transit alpin sur l'axe Nord-Sud jusqu'au terme du contrat. Au contraire, si le flux de trafic génère davantage de recettes que prévu, il est peu probable que le prix payé par usager soit revu à la baisse.

Quatrièmement, dans le domaine des infrastructures de transport, les intérêts publics et privés sont souvent divergents. Alors que les pouvoirs publics cherchent à fluidifier au maximum le trafic et à limiter sa croissance à ce qui est nécessaire (voir à le réduire, comme p.ex. le transfert du trafic lourd sur le rail), l'intérêt du partenaire privé tendra clairement vers la concentration du trafic sur les infrastructures soumises au péage, et vers la maximisation de ses profits. En cas d'embouteillage par exemple, les investisseurs privés verront d'un mauvais œil la mise en place de déviations ou d'itinéraires *bis* à l'intention des usagers. Il convient aussi de rappeler que la Confédération s'est engagée en faveur du transfert du trafic lourd de transit sur le rail, cette politique ira directement à l'encontre des intérêts des investisseurs privés.

Finalement, un PPP doit permettre de réaliser des gains, soit en diminuant le coût global de la prestation, soit en offrant une meilleure prestation à un coût identique à celui du secteur public. La répartition optimale des tâches et des risques entre les différents partenaires (notamment grâce au « bundling ») constitue la base pour gagner en efficacité. Or, dans le cas du St-Gothard, de tels gains d'efficacité sont absents. Ni les coûts d'infrastructure, ni la prise en charge des risques, ni le coût de financement ne seraient améliorés significativement par les partenaires privés.

Concurrence avec les projets d'extension sur le plateau

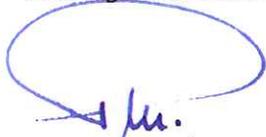
Pour éviter toute concurrence des moyens entre l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard et les besoins du plateau, le TCS attend de la Confédération qu'elle crée un fonds de financement assurant l'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau des routes nationales, ainsi que du trafic d'agglomération. La création d'un fonds ancré dans la Constitution est essentielle pour replacer les besoins routiers et ferroviaires sur un pied d'égalité, et offrir des garanties de financement équivalentes aux deux modes de transport.

Remarques conclusives

Le TCS soutient sans réserve le projet de la Confédération, qui mise sur un financement public du second tube et respecte l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Il insiste également sur l'importance de coordonner et assurer le financement des autres projets autoroutiers sur le plateau, afin d'éviter une « guerre » des régions qui serait fatale au 2^{ème} tube. Parallèlement au présent projet, il est donc absolument nécessaire de créer un fonds routier approvisionné par des recettes clairement définies et ancré dans la Constitution. En ce sens, le programme de développement stratégique de l'infrastructure routière et de son financement jouera un rôle déterminant pour le succès du 2^{ème} tube au St-Gothard.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président Central