

Office fédéral des routes
A l'attention de Monsieur René Sutter
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

Altdorf, le 22 mars 2013

Modification de la LTRA et des redevances pour l'utilisation du réseau routier:
consultation

Monsieur le vice-président de la Confédération,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la modification prévue de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) et au sujet des redevances pour l'utilisation du réseau routier. Notre prise de position se fait comme suit:

- 1. L'Initiative des Alpes rejette la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Un deuxième tube contrevient à la Constitution, est inutile et trop onéreux; de plus il sabote la politique de transfert. C'est pourquoi, l'Initiative des Alpes n'accepte aucune modification de la LTRA.**
- 2. L'Initiative des Alpes se prononce en faveur d'une modification à plus long terme du financement routier des taxes à la consommation vers un financement par une redevance pour l'utilisation des routes couvrant tout le réseau, elle refuse par contre les redevances pour l'utilisation du réseau routier sous la forme de redevance routière d'ouvrage en général et pour le tunnel du Gothard en particulier. Il est indispensable que les redevances d'utilisation des routes incluent aussi globalement les coûts externes.**

Point 1: réfection du tunnel du Gothard

Anticonstitutionnel

La Constitution fédérale interdit l'augmentation des capacités des routes de transit dans les régions alpines. Un deuxième tube en place doublerait la capacité physique, même si (dans un premier temps?) une seule voie par tube ne serait ouverte à la circulation. **Il est inadmissible de camoufler le potentiel d'exploitation physiquement existant et effectivement utile et de ne percevoir dans le terme «capacité des routes de transit» que les voies utilisées, respectivement ouvertes au trafic.** Le principe constitutionnel une fois affaibli par une modification de loi obtenue de manière douteuse, il sera alors très simple de faire le prochain pas, l'adaptation correspondante de la Constitution. Cette manière de procéder est indigne de notre démocratie et nuit à la Suisse.

Même pour l'ensemble des spécialistes en droit, des doutes sérieux persistent quant à la constitutionnalité d'un deuxième tube. Enrico Riva, professeur de droit public à l'Université de Bâle, estime que la procédure du Conseil fédéral est douteuse et malhonnête, «*Nous savons exactement que par la suite, personne ne pourra la rectifier, car aucun tribunal n'est en mesure de stopper voire d'annuler une augmentation de la capacité.*»¹ Alain Griffel, professeur de droit public et administratif à l'Université de Zurich, pense qu'il est vraisemblable que le deuxième tunnel ne soit pas conforme à la Constitution.² Dans sa présentation de la Constitution fédérale, Monsieur Giovanni Biaggini commente l'article concernant la protection des Alpes entre autre avec cette phrase: «*Selon l'avis partagé de façon générale, la construction d'un deuxième tube au Gothard n'est cependant possible qu'à la suite d'une modification de la Constitution.*»³

Superflu

Des études ordonnées par le Gouvernement démontrent que l'assainissement obligatoire du tunnel pouvait être réalisé sans la construction préalable d'un second tube. Le tunnel de base du Gothard achevé, le rail est en mesure de prendre en charge sans problème le trafic routier global, si les travaux de construction, respectivement la période de fermeture, se limitent au semestre d'hiver (entre les vacances d'automne et Pâques). Même le Conseil fédéral ne peut contester cet état de fait. Une solution permanente qui fonctionne parfaitement au Lötschberg, ne peut pas être fautive comme solution provisoire au Gothard. En outre, l'achèvement du corridor 4 mètres au Gothard prévu pour 2020 ouvrira de nouvelles perspectives.

¹ Deutsche Verkehrszeitung, 7.7.12

² Deutsche Verkehrszeitung, 7.7.12

³ Biaggini, Giovanni: Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Auszüge aus der EMRK, den UNO-Pakten sowie dem BGG. Ausgabe 2007. orell füssli Verlag AG, 2007.S. 453.

Trop onéreux

Les coûts d'un assainissement avec construction préalable d'un deuxième tube ont été estimés à 2,8 milliards de francs par le Conseil fédéral. En revanche, un assainissement sans deuxième tunnel ne coûterait «que» 1,1 à 1,5 milliard de moins. **Dans son calcul, le Conseil fédéral omet de citer deux éléments fondamentaux:**

- Lors d'un assainissement sans nouvelle construction, une taxe de chargement couvrant plus ou moins les frais peut être perçue pour le transport des poids lourds. Pour 1000 jours de fermeture, le montant se chiffrera alors à environ 600 millions de francs, desquels il faudra déduire environ 200 millions de redevances RPLP qui auront échappé à la Confédération. Les coûts de gestion du trafic d'une solution de chargement seront alors abaissés à près de 400 millions de francs. Des taxes de chargement d'un montant équivalent aux coûts économisés des trajets sur la route (au total environ 210 francs par trajet Erstfeld-Biasca) sont impératives, afin de ne pas rendre la route plus attrayante que le rail et contourner de ce fait la politique de transfert. (L'effet négatif serait alors de l'ordre des deux tiers des taxes RPLP Bâle-Chiasso !)
- Selon le rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 09.3000, les **coûts d'exploitation et de maintenance d'un deuxième tube** s'élèveront annuellement entre 25 et 40 millions de francs qui cumulés durant les 40 années précédant le prochain assainissement total atteindront la somme de 1 à 1,6 milliard de francs.

En prenant en considération ces deux éléments, la différence de coûts entre les options avec et sans deuxième tunnel augmente massivement ; la solution avec doublement sera finalement de 2,9 à 3,5 milliards de francs plus onéreuse. Du fait de la mise en concurrence, non contestée par le Conseil fédéral, des ressources financières, qui touche surtout les projets des agglomérations (loi sur les coûts d'infrastructure, article 2)⁴ et en raison de la pénurie financière fédérale dans le domaine du financement des transports où même la maintenance des infrastructures déjà en place ne semble pas assurée, qualifier de prioritaire un deuxième tunnel au Gothard dont l'affluence quotidienne de véhicules se situe aux alentours de 17 000 en moyenne, est faux et irresponsable.

Le bureau de prévention des accidents (bpa) estime l'utilité économique d'un deuxième tube à hauteur de 2,3 million de francs par année en raison de la réduction du nombre d'accidents⁵. En revanche, les coûts d'exploitation et de maintenance annuels d'un deuxième tube s'élèvent entre 25 et 40 millions de francs. (cf. chapitre «Sécurité» ci-dessous)

Dans une comparaison globale des coûts, les dépenses externes relatives à un échec de la politique de transfert suite à un deuxième tube entrent aussi en ligne de compte, principalement la rentabilité amoindrie des investissements dans les NLFA ainsi que les répercussions en termes de

⁴ Loi fédérale sur le fond d'infrastructure, art.2:

1 Le fond d'infrastructure est alimenté:

c) chaque année par une partie des produits nets prévus à l'art. 86, al. 3, Cst. et alloués par l'Assemblée fédérale dans le budget.

2 Les versements prévus à l'al. 1, let. a et b, sont exclusivement destinés au financement des tâches prévues à l'art.

1, al. 2, let. a, b et d. Les projets selon l'art. 1, al. 2, let. c (= projets d'agglomération) sont financés par les versements annuels selon l'art.1, let.c

⁵ bpa bureau de prévention des accidents. Tunnel routier du Saint-Gothard. Répercussions d'un tunnel bi-tube en termes de sécurité routière (Road Safety Impact Assessment). Berne, prise de position du bpa, 2012 (rév juin 2012) page 15

santé et d'environnement le long des axes de transit (cf. point suivant). Une observation attentive révèle que la solution à deux tunnels est tout autre que durable et que la concurrence des ressources financières face aux autres projets en matière d'infrastructure de transport augmente massivement.

Sabotage de la politique de transfert

Le Conseil fédéral et le Parlement ont exprimé à maintes reprises que, pour atteindre l'objectif fixé de transfert, des mesures supplémentaires sont nécessaires. La Bourse du transit alpin (BTA)⁶ est dans ce sens l'instrument qui promet le plus de succès. A l'occasion des débats à propos de la motion 12.3436 de Markus Stadler, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard expliquait le 20 septembre 2012 au Conseil des Etats, que l'UE refusait de négocier l'introduction d'une BTA. Dans «*Les conclusions de Leipzig*» de mai 2012, les ministres des transports des pays alpins et l'UE ont laissé entrevoir que l'introduction d'un instrument régulateur pour le transit alpin n'était prévue que pour la période ultérieure à 2025/2030. **Pendant la construction d'un nouveau tube n'amènera pas l'UE plus rapidement à la table de négociation.** Au contraire: l'existence d'un deuxième tube soumet la Suisse au chantage. **Il y a bien des années, les politiciens des partis bourgeois prévenaient de ne jamais se dessaisir du gage «Gothard» sans contre-prestations du côté de l'Europe⁷.** Le tunnel de base du Gothard qui sera inauguré en 2016, est une prestation historique de plusieurs milliards que la Suisse met à la disposition de l'Europe. Cette prestation exige une contrepartie correspondante en matière de politique des transports dans le domaine du transfert de la part de l'UE.

Il ressort de l'étude du juriste fribourgeois Markus Kern⁸, que l'UE s'appuyant sur l'accord sur les transports terrestres (principe de non-introduction de restrictions quantitatives) pourrait contraindre la Suisse à mettre en exploitation les quatre voies du tunnel bitube une fois achevé. Ce risque qui pourrait devenir néfaste du fait de la délicate situation europolitique de la Suisse ne rentre pas en ligne de compte dans les réflexions du Conseil fédéral. Et pourtant rien que le fait de construire un second tube donnera à l'UE et aux entreprises de transports un signal malencontreux, à savoir que la Suisse n'accorde que peu d'importance à la politique de transfert. Ceci affaiblira la position de négociation de la Suisse. Comme compensation, il faudrait alors prendre des mesures de transfert supplémentaires par exemple sous la forme d'indemnités plus élevées pour le transport combiné, ce qui engendrerait de nouveaux coûts.

Un changement d'orientation à long terme de la chaîne logistique de la route au rail ne peut être incité qu'avec une solution d'assainissement sans deuxième tube, celle-ci donnant un signal clair. Mais pour cela, une nouvelle stratégie de négociation de la part du Conseil fédéral est indispensable immédiatement. C'est pourquoi, l'Initiative des Alpes recommande la conclusion d'un **accord-cadre** entre les pays alpins et l'UE dont les piliers majeurs sont les suivants:

⁶ «*Pour négocier, il faut être deux. Ni l'UE ni les pays voisins ne veulent négocier avec nous. Nous ne lâcherons pas prise mais pour des négociations, il est nécessaire d'avoir un mandat des deux parties. Vous pouvez oublier celui de l'UE pour long-temps.*»(Conseillère fédérale Leuthard lors des débats sur la motion Stadler 12.3436, bulletin officiel Conseil des Etats, 20.9.12).

⁷ Hansheiri Inderkum, ancien président du Conseil des Etats (PDC): «*Ce serait... faux si la Suisse se déclarait disposée à construire un deuxième tube. Elle doit... garder un gage entre nos mains, pour des revendications face à l'UE...*» (Bulletin officiel du Conseil des Etats, 11.6.2003).

⁸ AJP/PJA 9/2012

1. Déterminer l'objectif commun en matière de transfert
2. Détermination des parts de trafic dévolues aux différents pays (cf. proposition des régions iMonitraf⁹).
3. Reconnaissance mutuelle des différents instruments de transfert (afin d'éviter toute querelle stérile et interminable les concernant).
4. Et comme «susucre», une participation de l'Allemagne et de l'Italie aux recettes de la BTA et au plafond de dépense dans le but spécifique du développement du trafic ferroviaire de marchandise transalpin (cofinancement de l'extension des lignes ferroviaires d'accès).
5. Le contrat pourrait de plus comporter un point relatif à l'effort commun à fournir dans le but d'introduire à l'échelle européenne le système d'attelages automatiques à tampon central lequel promet un haut gain de rationalisation pour des coûts d'investissement relativement modiques¹⁰.

La fermeture totale que nécessitera l'assainissement du tunnel du Gothard est **une chance pour la politique de transfert** qu'il faut saisir afin de faire progresser les négociations avec l'UE. En même temps, il est bon de rappeler que l'article 30 de l'accord sur les transports terrestres assigne en plus de la libre circulation des marchandises aussi des objectifs relatifs à la santé et à l'environnement¹¹. Ceux-ci peuvent former une base commune pour des mesures de transfert et des restrictions de circulation très étendues aussi au Simplon, au Grand-Saint-Bernard et au San Bernardino.

Sécurité

Bien que le Conseil fédéral qualifie le tunnel du Gothard comme étant l'un des plus sûrs, il argumente que la construction d'un second tube augmentera encore la sécurité à l'intérieur de l'ouvrage. Depuis que des mesures ont été prises afin d'augmenter la sécurité dans le tunnel du Gothard après la catastrophe de 2001, selon les statistiques, 0,7 personne ont annuellement perdu la vie lors d'accident de la circulation. Ce nombre est à comparer avec les quelques 300 victimes d'accident mortels de la route sur l'ensemble des routes suisses (en 2011, au total 320 personnes ont perdu la vie dans des accidents dont 102 sur les routes secondaires, 167 sur les routes principales, 15 sur les semi-autoroutes et 22 sur les autoroutes)¹². Il faut prendre aussi en considération les atteintes à la santé et les décès provoqués par les émissions nocives du trafic. Pour cette raison, la question de la proportionnalité surtout se pose. **Si un pourcentage minime des coûts engendrés par un deuxième tunnel était investi dans des mesures de modération du trafic ailleurs, la vie de cent personnes ou plus pourrait être sauvée chaque année.** Le bureau de prévention des accidents (bpa) conclut lui-aussi: **«L'extension du tunnel routier du Gothard à deux tubes à une voie chacun (scenario 1) n'a qu'un effet marginal sur la réduction des coûts et des accidents. ... Si les capacités du tunnel sont augmentées (p. ex., exploitation à double voie, scénario 2) il en résulte aussi une augmentation de trafic, respectivement un accroissement en plus de l'augmentation normale du trafic. ... Une augmen-**

⁹ Helen Lückge, Markus Maibach, Jürg Heldstab, Damaris Bertschmann: Innovative approaches for the Alpine transport system – in the regional viewpoint, Zurich, 14 septembre 2011. Page Internet: www.imonitraf.org sous publications/rapports.

¹⁰ http://www.automatische-mittelpufferkupplung.de/files/automatische_mittelpufferkupplung.pdf (attelage automatique à tampon central).

¹¹ «Cette politique vise à mettre en accord un système de transports efficace avec les exigences d'une protection de l'environnement et de garantir ainsi une mobilité acceptable.» (Alinéa 1, deuxième phrase)

¹² <http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04343/04830/index.html?lang=fr> /accidents selon les conséquences de l'accident et le genre de route 2011

tation de trafic de 3% soit 500 véhicules par jour au tunnel routier du Saint-Gothard suffit à annuler le gain de sécurité obtenu par un second tube. ... La question de l'extension du tunnel routier du Gothard à un tunnel bitube ne peut être débattue en avançant des arguments techniques de sécurité routière. D'autres aspects (politiques, économique etc.) devraient être déterminants¹³. Dans une conclusion révisée de juin 2012, qui a probablement vu le jour sous la pression des partisans d'un deuxième tube, le bpa explique de manière générale que consécutivement à une augmentation des capacités du tunnel («p. ex. exploitation à double voie, scénario 2»), le nouveau trafic engendré suffira à annuler le gain de sécurité obtenu par un second tube. Mais il est vraisemblable que déjà par l'exploitation à une voie, une augmentation des capacités résultante aura lieu (p.ex. à cause de la réduction des temps de fermeture ou à cause d'une conduite plus rapide).

Dans presque tous les accidents mortels survenus dans le tunnel du Gothard¹⁴, des poids lourds étaient impliqués donc, **la mesure la plus simple à prendre pour augmenter la sécurité serait donc une interdiction de circuler dans le tunnel pour les camions**. Celle-ci ne serait pas une limitation de la quantité dans le sens de l'accord sur les transports terrestres mais une mesure de sécurité autorisée.

Entre-temps, il existe sur le marché des **glissières de sécurité centrales mobiles** qui permettent de séparer les voies de circulation même à l'intérieur d'un tunnel à un tube. Elles peuvent être abaissées ce qui rend possible l'accès à la chaussée parallèle ainsi que les manœuvres de demi-tour¹⁵.

Trafic de contournement

Le canton des Grisons en particulier redoute qu'une fermeture du tunnel du Gothard soit liée à un trafic de contournement par le San Bernardino. **Mais si les travaux d'assainissement se limitent aux mois d'hiver à faible circulation et que l'offre de substitution proposée pour le trafic de passagers est suffisante, une telle crainte n'est pas fondée. Le trafic lourd ne fera pas de détour par le San Bernardino car le chargement sur rail via le tunnel de base sera toujours moins onéreux et nécessitera moins de temps**. Les passages alpins valaisans quant à eux ne représentent aucune option attrayante au chargement sur rail. L'Initiative des Alpes recommande malgré tout de prendre des mesures de sécurité supplémentaires sur toutes les routes de déviation possibles.

Fermeture du tunnel pendant 140 jours - pour cause de deuxième tube

Alors qu'une offre de substitution performante permettra de pallier à la période de réfection totale de telle sorte que le canton du Tessin reste en tout temps relié par la route au reste de la Suisse, la longue période de construction d'un deuxième tube rend nécessaire un assainissement provisoire du tunnel existant pour assurer le maintien de la fonctionnalité. **Celui-ci nécessite une fermeture totale de 140 jours pendant lesquels aucune option par rail ne pourra être proposée**. Même si ces tra-

¹³ bpa bureau de prévention des accidents. Tunnel routier du Saint-Gothard. Répercussions d'un tunnel bi-tube en terme de sécurité routière (Road Safety Impact Assessment). Berne, prise de position du bpa, 2012

¹⁴ La dernière collision mortelle s'est passée le 20.12.12 impliquant un poids-lourd vide qui n'avait certainement pas à rouler sur les routes à une heure du matin (Neue Zürcher Zeitung 21.12.12).

¹⁵ www.jupro.ch

vaux ne seront effectués qu'au printemps et en automne, il faut compter avec un fort trafic de détournement par le San Bernardino. La route du col du Gothard n'est une option que pour le trafic de passagers, elle exige en revanche des travaux d'aménagement afin d'assurer une sécurité hivernale partielle. La route des Schöllenen avec ses virages en épingle s'engorge rapidement même par trafic relativement faible et ni elle ni la route du col du Gothard ne se prêtent à la circulation du trafic poids lourds. Comme l'ont révélé les expériences de 2001, il faut éviter à tout prix une déviation des poids lourds par le col du San Bernardino pour des raisons de sécurité. A ce problème, le Conseil fédéral n'oppose aucune solution.

Durabilité

Pour le Conseil fédéral, un deuxième tube est plus durable qu'un assainissement avec offre de substitution par rail. Les calculs cependant montrent qu'une offre de substitution par rail est de loin moins onéreuse que la construction d'un nouveau tube si l'on inclut les coûts subséquents d'exploitation et de maintenance. **En raison du réchauffement climatique et de la pénurie d'énergie se profilant, il est utopique d'évaluer aujourd'hui déjà de manière fiable le contexte qui se présentera lorsque le tunnel du Gothard devra faire l'objet d'une réfection totale dans une cinquantaine d'années.** De plus, il faut compter avec une forte évolution des moyens techniques¹⁶. En raison des moyens financiers modiques et du besoin urgent dans le trafic urbain ainsi que dans d'autres régions suisses (entre autre dans le Sottoceneri), il est irresponsable de construire un deuxième tube en réserve.

La construction d'un deuxième tunnel ne s'accorde pas non plus avec la Stratégie énergétique 2050. D'une part, la construction seule nécessite énormément d'énergie ; d'autre part, la consommation énergétique pour l'exploitation de deux tunnels malgré la séparation des directions, sera plus élevée ; en outre, un deuxième tube favorisera le trafic routier dont l'efficacité énergétique est beaucoup moins bonne que celle du trafic ferroviaire. Aujourd'hui déjà, la consommation du tunnel actuel à elle seule est équivalente à celle de 3000 à 4000 ménages.

Une option adéquate existe

Le Conseil fédéral laisse entrevoir que lors d'un rejet du projet de révision de la LTRA, la réfection se réalisera avec fermeture totale et ouverture courte en été. L'Initiative des Alpes rejette cette solution également car elle s'éloigne du but, mène à une circulation de détournement indésirable et requiert un aménagement plus conséquent de la route du col du Gothard. Au lieu de cela, elle revendique un **assainissement sur une plus longue période et une ouverture prolongée pendant l'été**. La solution décrite en annexe prend en considération les craintes des cantons d'Uri et du Tessin concernant l'emprise au sol des terminaux et en même temps, elle permet de faire progresser le transfert du trafic de marchandises transalpin selon les exigences de la Constitution et de la loi.

Le concept d'assainissement doit être compatible à la politique de transfert et appuyer celle-ci. Ce qui signifie que:

¹⁶ Zucchetti, Domenico; Krebsler, Stefan (RailValley): Risanamento della galleria autostradale del San Gotthardo tenendo conto dello sviluppo tecnologico. Décembre 2012

1. Pour le trafic intérieur entre la Suisse alémanique et le Tessin, une part aussi importante que possible de marchandises doit être transférée le plus vite possible sur le rail grâce à une offre innovante dans le trafic combiné (p. ex. selon l'offre de RailValley, d'après les plans de railCare ou de CFF Cargo) permettant ainsi la réalisation d'une chaussée roulante courte allégée pour le reste du trafic (voir annexe).
2. Mais aussi dans le trafic de longue distance (transit, importation et exportation) la priorité est de favoriser un TCNA (avec par exemple la mise en œuvre du projet de Viia qui pourrait être opérationnel en 2015 déjà et qui est à même de transférer 100 000 trajets de poids lourds sur le rail). Pour le reste, une chaussée roulante longue distance est à mettre en place (à lire dans l'annexe).

Aucune votation équitable possible

La modification proposée de la LTRA signifie que les citoyennes et citoyens doivent rejeter une restriction d'utilisation du tunnel du Gothard s'ils se prononcent contre la construction d'un deuxième tube. **La question figurant sur le bulletin de vote ainsi formulée, il est prévisible que de nombreuses citoyennes et de nombreux citoyens ne voteront pas selon leur conviction réelle.** Ceci contrevient à l'article 10a, al.2 de la loi fédérale sur les droits politiques: «Il (le Conseil fédéral) respecte les principes de l'exhaustivité, de l'objectivité, de la transparence et de la proportionnalité (dans les informations sur les objets de votation fédérale).»¹⁷ Un débat équitable n'est envisageable que si une modification de la Constitution fédérale est proposée.

Compétence juridique douteuse du Conseil fédéral

La séparation des voies de circulation est, selon la loi fédérale sur les routes nationales, l'élément important d'une route nationale de première classe.¹⁸ La construction d'un deuxième tube induit par conséquent un changement de classe (revalorisation de la deuxième à la première classe). Selon l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes fédérales (art.2)¹⁹ le Conseil fédéral est autorisé «d'entente avec les cantons», à modifier le classement «*si cela est nécessaire pour des raisons concernant le trafic ou d'autres motifs importants. Si une entente n'intervient pas avec le canton, l'Assemblée fédérale statue sur cette matière.*» Le canton d'Uri a déjà fait comprendre à plusieurs reprises par des votations populaires qu'il rejetait un deuxième tube. **Par conséquent, une décision consensuelle du Conseil fédéral et du Conseil d'Etat urais concernant un changement de classe n'est pas possible. La construction d'un deuxième tube exige donc une modification de l'arrêté sur les routes nationales par l'Assemblée fédérale.**

Autres clarifications nécessaires

Avant de prendre une décision concernant l'option d'assainissement à choisir, il est nécessaire de procéder aux clarifications suivantes:

¹⁷ RS 161.1

¹⁸ RS 725.11

¹⁹ RS 725.113.11

1. Un **assainissement léger** d'une durée plus courte est-il réalisable ?²⁰
2. Une offre innovante dans le **trafic national combiné** est-elle en mesure de transporter une plus grande partie du trafic de marchandises du et vers le Tessin?²¹
3. Est-il concevable que les progrès faits dans la construction de véhicules (**système d'assistance à la conduite**) augmentent la sécurité dans un laps de temps prévisible à un point tel que les collisions frontales tant redoutées ne se produisent plus ?²²
4. Une fois le deuxième tube achevé, le **système de dosage** peut-il être maintenu dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres en vigueur?

Point 2: les redevances pour l'utilisation du réseau routier

Généralités

L'Initiative des Alpes partage l'estimation du Conseil fédéral relative à la diminution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales. **Elle partage aussi la réflexion fondamentale, à savoir la nécessité d'instaurer à long terme une redevance sur la mobilité (Mobility Pricing)** qui permet de gérer le trafic en fonction du temps et du lieu. Les bases techniques pour cela sont en principe disponibles et seront plus performantes et moins onéreuses dans les prochaines années.

Toutefois, l'Initiative des Alpes fait remarquer qu'une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales à court et moyen termes pourrait être une solution transitoire raisonnable. Ainsi, les recettes augmenteraient et inciteraient parallèlement à une reconversion vers un mode de transport plus écologique et vers des voitures à plus faible consommation d'énergie. Une compensation pour la taxe d'incitation manquante sur le CO₂ dans les transports pourrait ainsi être obtenue. En même temps, la participation des transports publics aux recettes doit être au moins maintenue au niveau actuel.

Financement de partenariats public-privé

Particulièrement en raison des moyens financiers modiques, l'Initiative des Alpes est d'avis qu'un financement de projets PPP dans le secteur des transports est inadapté. **Un modèle PPP ne fera que reporter les coûts de la phase d'investissement à la phase d'exploitation, ils ne seront pas amenés mais auront au contraire tendance à augmenter.**

²⁰ Si l'exclusion ou la réduction massive du nombre de poids lourds traversant le tunnel devait aboutir, il ne serait pas nécessaire de rehausser la dalle intermédiaire dans le tunnel. Les travaux se limiteraient à l'assainissement des parties endommagées. Il serait aussi possible de réaliser des économies dans la ventilation. Celle-ci doit être à ce point dimensionnée à cause du trafic poids lourds et dans le but également de pouvoir évacuer les fumées produites par l'incendie simultané de deux ou trois camions. Des économies résulteraient aussi du côté des galeries de sécurité. Le programme officiel de construction prévoit une extension dont on pourrait se passer. Avec un train de galerie, tel que l'avait proposé l'Initiative des Alpes il y a des années, il serait possible, sans élargissement du profil des galeries, d'accéder rapidement et sans entrave à l'endroit d'un accident.

²¹ RailValley a fait une proposition innovante. railCare et CFF Cargo planifie une offre de transport combinée conventionnelle vers le Tessin.

²² Bruno Storni: La seconda canna per gli oldtimer. La regione, 16.1.2013

Redevances dans le trafic poids lourds

Selon l'Initiative des Alpes, les restrictions de l'accord sur les transports terrestres en vigueur ne permettent pas d'extension judiciaire de la RPLP. **L'Initiative des Alpes rejette une baisse des redevances sur l'ensemble du territoire au profit d'une taxe sur le transit alpin.** L'introduction d'une bourse du transit alpin est incontournable. (Pour la stratégie de négociation, se référer au paragraphe «politique des transferts» ci-dessus).

Le cadre actuel défini par l'accord sur les transports terrestres et par la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds doit être exploité intégralement. La réévaluation des coûts routiers ainsi que du compte catégoriel est à activer. Mais simultanément, les coûts externes dans le domaine du climat en considérant le non-respect vraisemblable de l'objectif climatique consistant à limiter le réchauffement à deux degrés sont à réévaluer et le calcul des coûts externes est à prendre en considération.

Par contre, s'il devait s'avérer que la RPLP, selon le principe de la couverture des coûts, doit être abaissée, la différence par rapport au droit de transit maximal possible selon l'accord sur les transports terrestres peut être prélevée au moyen d'une taxe sur le transit alpin. Mais il est plus judicieux d'exploiter cette fourchette pour l'introduction d'une bourse de transit alpin.

Perception d'une taxe pour le tunnel routier du Gothard

L'Initiative des Alpes rejette une introduction isolée de taxes pour l'utilisation du tunnel du Gothard. Une telle redevance défavoriserait unilatéralement une région précise. Une telle taxe ne permet pas de donner une impulsion supplémentaire au transfert du trafic de marchandise sur le rail. Et pour éviter tout trafic de contournement, une telle redevance devrait être introduite simultanément sur tous les passages alpins.

Remarques finales

Atteindre l'objectif de transfert jusqu'en 2018 est la revendication fondamentale de l'Initiative des Alpes. Un report de dix ou quinze ans comme l'a laissé entrevoir Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard dans le cadre de la rencontre des ministres des transports à Leipzig, est jugé comme une violation de la Constitution et pour nous inacceptable.

Le Conseil fédéral doit enfin examiner de manière approfondie les conséquences fatales d'une poursuite de la politique actuelle insuffisante de trafic de transit. **Le déni d'un rapport entre la question de l'assainissement du tunnel du Gothard et la politique de transfert est foncièrement erroné et irresponsable.** Nous espérons que le Conseil fédéral trouvera la force pour corriger de lui-même ses décisions de juin et décembre 2012.

Veuillez agréer, Mesdames et Messieurs, nos meilleures salutations.

Fabio Pedrina
Président

Alf Arnold Rosenkranz
Directeur

Copie pour information
à tous les membres du Conseil fédéral

Annexe 1:

Proposition de l'Initiative des Alpes pour un assainissement avec chaussée roulante pour voitures et poids lourds

- 1) Les travaux d'assainissement ne devraient être effectués **que pendant la période hivernale**. Pendant les mois d'été, le tunnel routier doit rester ouvert. En conséquence, il faut compter avec une durée totale d'assainissement de 5 à 7 ans, ce qui cadre avec les projets d'assainissement similaires (San Bernardino, City-Ring etc.)
- 2) Le trafic routier sera géré au moyen d'un **ferroutage temporaire mais à compatibilité ascendante**:
 - a. pour les poids lourds et les cars, par le tunnel de base Erstfeld – Bodio (chaussée roulante)
 - b. pour les voitures de tourisme, les plus petits bus et les motos, par le tunnel de faîte Göschenen – Airolo (trains-autos)
- 3) Pour **les trains-autos**, les anciennes installations de chargement encore existantes à Göschenen et Airolo seront aménagées et mises à disposition pour la période de fermeture totale du tunnel routier du Gothard.
- 4) Le **chargement des poids lourds** sera réparti en (selon les variantes S3-V3 de l'étude SMA du 16.11.2011)²³
 - a. une chaussée roulante de frontière à frontière pour le trafic de transit (actuellement env. 55%, deux trains chacune au maximum à trente places par heure et direction, entre 5 h 30 et 21 h.30)
 - b. une chaussée roulante courte de Erstfeld/Schattdorf au Tessin pour le trafic intérieur, d'importation et d'exportation (env. 45%, deux trains chacune au maximum à 25 places par heure et direction)
- 5) Pour la **chaussée roulante longue**, des **terminaux** seront construits dans la région frontalière qui, l'assainissement du tunnel du Gothard achevé, pourront continuer de servir comme terminaux pour la chaussée roulante ou comme terminal TCNA en vue d'un transfert permanent. Pour la partie sud, ces terminaux pourraient être bâtis dans la région italienne de Grandate/Como. Au nord, ils pourraient être édifiés à Bâle (Bâle nord comme préinvestissement pour un terminal TCNA futur), à Muttenz ou à Lahr en Allemagne. Ces terminaux seront conservés après la réfection et seront partie intégrante de la stratégie de transfert.
- 6) Pour la **chaussée roulante courte**, le **terminal nord** sera construit comme solution provisoire à Rynächt (Schattdorf/Erstfeld). Pour le chargement et déchargement, deux voies au maximum par direction seront nécessaires, à l'est et à l'ouest du tracé de la NLFA. Deux des quatre voies seront construites sur l'aire prévue qui est déjà préparée pour l'extension future de l'infrastructure de dépassement. L'accès s'effectuera par l'autoroute via le centre de compétence trafic lourd (enregistrement, contrôle), par la route de desserte A2 et par la route du Gothard. Après le déchargement, le départ est prévu via la route du Gothard, la route de desserte A2 ou par une piste de chantier existante directement reliée à la semi-jonction Attinghausen de l'A2. Après le déchargement, les trains seront dirigés à vide dans la gare d'Erstfeld et de là, via le saut-de-mouton du tronçon de montagne construit dans le cadre d'AlpTransit, manœuvrés sur la voie de chargement à l'est de la NLFA. Pour l'utilisation ultérieure des nouvelles voies et si souhaité, un transfert de la voie de débord actuelle située en gare d'Altdorf à Rynächt pourrait entrer en ligne de compte. **L'Initiative des Alpes approuverait aussi en cas de faisabilité, la possibilité d'implanter partiellement ou complètement l'installation de chargement de chaussée roulante courte plus au nord tel que le propose le canton d'Uri.**
- 7) Le **terminal sud pour la chaussée roulante courte** sera segmenté. Le déchargement (2 voies) se fera.
 - sur l'aire de l'ancienne gare de Biasca (synergie avec le CMI, le départ s'effectuera sur des routes à aménager et un nouveau passage sous la ligne actuelle)

²³ Office fédéral des transports: Sanierung Gotthard-Strassentunnel: Fahrplan-und Kapazitätsprüfung für eine RoLa im Basistunnel. Version 2-00. Rédigé par SMA et associés SA, Zurich (en allemand)

- ou sur deux voies provisoires dans la zone industrielle de Biasca (départ sur des routes existantes, menant directement vers l'autoroute)

Le chargement (2 voies) se fera sur l'ancienne aire de Monteforno à Bodio. Le centre de compétence sert à l'enregistrement et au contrôle des poids lourds. L'accès depuis l'A2 se fera par une sortie existante ou par la nouvelle sortie prévue. Les trains déchargés seront manœuvrés du terminal à l'aire de Monteforno via la voie actuelle. Les trains chargés seront mis en position de départ via la voie actuelle et une voie de tiroir à construire entre la NLFA et l'autoroute. Les voies provisoires pourraient être **utilisées ultérieurement** comme voies d'accès pour les industries. (L'Initiative des Alpes approuve aussi la solution d'un terminal avec installation de chargement et déchargement situé dans la zone industrielle de Biasca si le croisement avec les voies de la NLFA ne pose aucun problème horaire et que la commune de Biasca donne son accord).

- 8) Les poids lourds seront chargés en principe dans **le sens de marche**; seul durant le court trajet entre l'aire de Monteforno et la voie de tiroir (vitesse réduite) les camions se retrouveront dans la direction opposée au sens de marche.
- 9) La séparation spatiale des installations de chargement et déchargement permet **d'éviter un croisement des voies avec celles de la NLFA** à l'entrée et à la sortie du tunnel de base. L'horaire en sera ainsi moins perturbé et aucun saut-de-mouton complémentaire n'est nécessaire.
- 10) Pendant la période d'assainissement, la **vitesse des convois de voyageurs dans le tunnel de base sera limitée à 160 km/h**, les capacités seront ainsi suffisantes pour les autres convois.
- 11) **Tarifs:** La chaussée roulante pour voiture est en principe gratuite (les coûts économisés par voiture s'élèvent à environ 8 à 10 francs). Pour la chaussée roulante courte poids lourds, les taxes seront à hauteur des coûts économisés pour le trajet sur route (environ 210 francs: RPLP, carburant, usure du véhicule et amortissement). Pour la chaussée roulante longue poids lourds, le tarif sera le même que pour la chaussée roulante actuelle (env. 500 francs)
- 12) **Utilisation ultérieure du matériel roulant:** Les wagons de chargement des trains-autos seront repris par le BLS pour une utilisation au Lötschberg. Les wagons destinés aux chaussées roulantes seront employés par la suite par RAlpin.

Annexe 2:

Etudes de l'Initiative des Alpes:

Peter Hartmann (Hartmann&Sauter):

Gotthard-Strassentunnel. Zweite Röhre als Sanierungshilfe? Bericht. Chur, 2009

Alf Arnold, Heinrich Brändli, Walter Dietz, Hugo Fessler, Harriet Kluge, Sergio Mariotta, Paul Romann, Hugo Wandeler:

Konzept für eine Ersatzangebot während der Gesamtsanierung des Gotthard-Strassentunnels.. Eine Untersuchung der Alpen-Initiative. 2010

Mastronardi, Philippe:

Kurzgutachten zur verfassungsmässigen Zulässigkeit einer „Zweiten Röhre ohne Kapazitätserweiterung“ im Gotthard, erstattet von Prof. Dr. Philippe Mastronardi. St. Gallen, 2011

Alf Arnold, Heinrich Brändli, Walter Dietz, Hugo Fessler, Harriet Kluge, Sergio Mariotta, Paul Romann, Hugo Wandeler:

Verkehrskonzept Gotthard. Konzept für den alpenquerenden Verkehr auf Schiene und Strasse. Altdorf, 2011

Peter Marti, Jonas Bubenhofer (metron):

Entlastung der A2 am Gotthard durch einen LKW-Verlad im Eisenbahn-Basistunnel. Brugg, 2011

Alf Arnold, Heinrich Brändli, Walter Dietz, Hugo Fessler, Paul Romann, Oliver Tiller, Hugo Wandeler:

Verkehrskonzept Gotthard. Teilkonzept „Rollende Strasse für LKW“ im Gotthard-Basistunnel. Variantenstudie für die Verladeanlagen. Altdorf, 2012

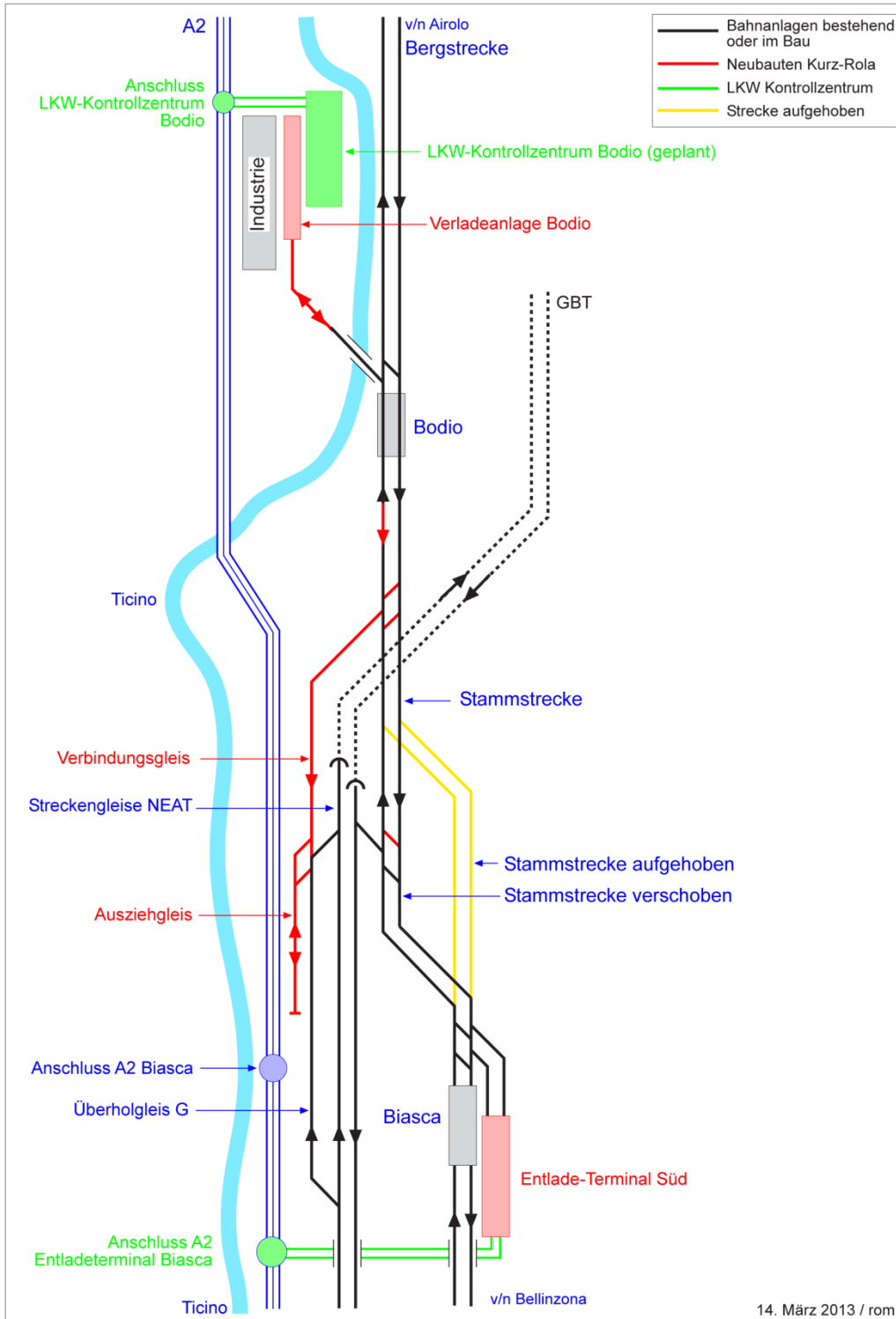
Thomas Beckenbauer (Müller-BBM):

Kleine Studie Strassenverkehrslärm in den Alpentälern am Gotthard. Ergebnisbericht. Bericht Nr. C89146/1. Basel, 2012

Toutes les études sur notre site web:

www.initiative-des-alpes.ch → Nos thèmes → Deuxième tunnel: Lien «publications sur le sujet»

Annexe 3:
Terminal Sud à Bodio et Biasca. Installation séparée.
(illustration graphique seulement en allemand)



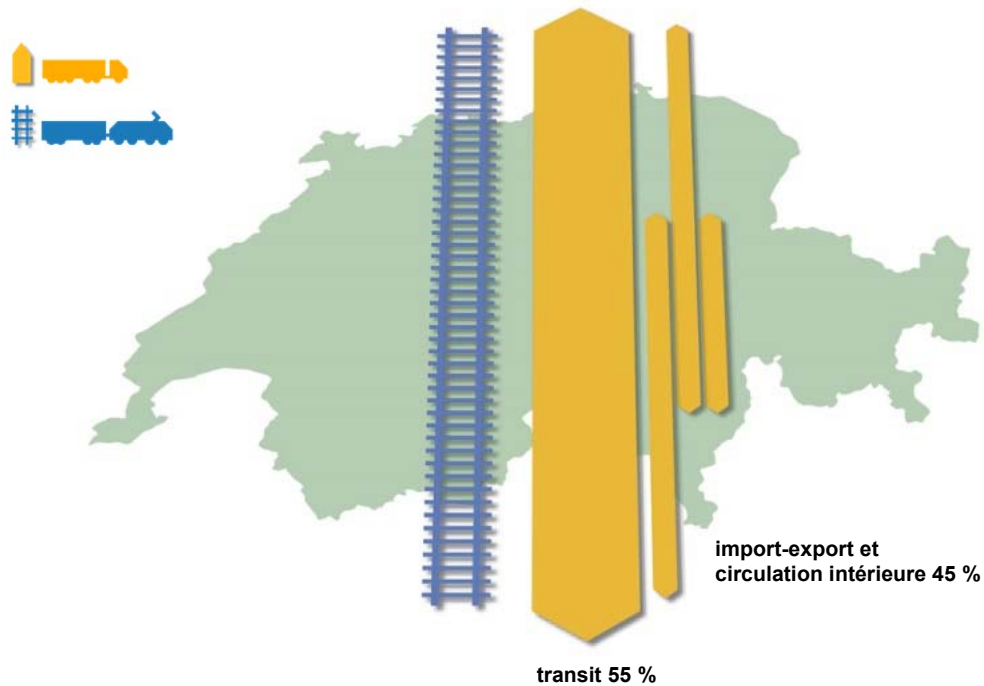


iniziativa
da las alps

Annexe 4:

Trafic marchandises au Gothard

Situation aujourd'hui



Situation à la réflexion

