

St-Gothard en point de mire

L'incendie qui a dévasté le tunnel routier du St-Gothard a mis en évidence une certitude: cette galerie longue de 17 kilomètres ne peut plus être qualifiée de sûre et il n'est plus admissible d'en augmenter encore la capacité. Il faut aujourd'hui étudier en détail toutes les données et tous les faits disponibles pour en tirer des conclusions utiles et raisonnables. Cet examen doit se faire sereinement et sans aucune précipitation.

Le pire des scénarios catastrophes s'est produit il y a une dizaine de jours dans le tunnel routier du St-Gothard: une collision frontale entre deux camions a provoqué un incendie qui a fait de nombreuses victimes. Cet accident désastreux et, surtout, extrêmement tragique jette une lumière crue sur la politique suisse des transports, controversée et polarisée à outrance depuis de nombreuses années, et, plus particulièrement, sur le tunnel routier du St-Gothard qui semble être devenu une sorte de symbole mythologique. Depuis de nombreuses années, la politique suisse des transports divise et exclut au lieu de rassembler et de compléter. Cela n'a finalement rien d'étonnant pour une politique basée avant tout sur des idéologies et des rêves et non pas sur la réalité des transports.

Il est malheureusement peu probable que les milieux rouge-vert, qui marquent la politique suisse des transports de leur empreinte, revoient leur position durant les mois de fermeture du tunnel du St-Gothard. Bien au contraire, il faut craindre qu'ils ne s'accrochent avec encore plus d'entêtement à leurs illusions, n'étouffent les discussions objectives et ne trompent les citoyennes et les citoyens avec des argumentations infondées, voire carrément cyniques. Il faudra être très attentif durant les semaines et les mois à venir pour ne pas tomber dans ce piège.

Situation sans issue

Sous la conduite de Moritz Leuenberger, ministre des transports, la Confédération a mis en vigueur le 1^{er} janvier 2001 la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour des raisons purement pécuniaires. À cette époque, en effet, aucun pays membre de l'Union européenne (UE) n'avait encore signé l'accord bilatéral sur les transports terrestres. En contrepartie à cette imposition du trafic lourd, la Suisse a dû ouvrir ses routes aux camions de 34 tonnes et accorder des contingents aux véhicules de 40 tonnes. Conséquence logique de ces décisions: une forte proportion du trafic lourd s'est déplacée des passages alpins autrichiens et français vers l'itinéraire plus court et, partant, moins cher à travers la Suisse.

Rétrospectivement, il faut bien constater aujourd'hui que le Conseil fédéral, en agissant de la sorte, a négligé des problèmes évidents de sécurité et de capacité

sur les routes de transit suisses. Or, les associations routières avaient toujours mis en garde contre ce procédé. En prenant des risques inconsidérés, le Conseil fédéral a fait entrer la politique suisse des transports dans une voie sans issue dont il ne pourra la sortir qu'avec l'aide bienveillante de l'UE.

Mais la retenue que s'imposeront les pays membres de l'UE ne sera pas gratuite. Elle est pourtant la condition pour que les problèmes de transport ne s'aggravent pas encore davantage durant l'hiver à venir en raison de la fermeture du tunnel du St-Gothard. Hormis un éventuel assouplissement de l'interdiction de rouler la nuit, la Suisse n'a aucun instrument lui permettant de contrôler de ses propres forces l'avalanche de poids lourds en transit. Les autres passages alpins, soit le Grand-St-Bernard, le Simplon et le San Bernardino, ne constituent en effet pas une solution de remplacement valable par rapport au tunnel du St-Gothard.

À la limite de sa capacité

La Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national a fort justement décidé après l'incendie du St-Gothard de revoir le problème de la sécurité dans les tunnels routiers et de réexaminer les projets d'augmenter la capacité de ces passages (systèmes de gestion du trafic). Une sous-commission de la CTT a été chargée de ce mandat. Celle-ci avait aussi préparé la révision de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes que le plénum de la commission a approuvée par 14 voix contre 10. Cette réforme ouvre la voie à la planification et la construction d'un deuxième tunnel routier au St-Gothard.

Il est en effet grand temps aujourd'hui de rectifier certaines déclarations et positions. Pour commencer, on ne peut plus qualifier de sûr le tunnel routier du St-Gothard; ensuite, il faut définitivement renoncer à en augmenter encore la capacité. La première chose à faire est donc d'étudier soigneusement les chiffres et faits à disposition. Ce travail doit être exécuté sereinement. Il serait déplacé de se hâter excessivement, de prendre des décisions précipitées, voire de se contenter de chercher les responsables des problèmes actuels.

Liaison routière ouverte toute l'année entre le nord et le sud du pays, le tunnel bidirectionnel du St-Gothard a été ouvert au trafic le 5 septembre 1980. Il a été conçu pour une capacité maximale d'environ deux millions de véhicules par an. Or, l'an passé, près de sept millions de véhicules – dont 1,2 million de camions et cars – ont franchi dans les deux sens cette galerie longue de 17 kilomètres. Environ 70% des véhicules lourds portaient des plaques étrangères. En l'espace de dix ans, la part du trafic lourd au transit routier alpin par le St-Gothard a doublé.

En clair, cela signifie que le tunnel routier du St-Gothard a depuis longtemps dépassé les limites de sa capacité. Même si un jour il n'y avait plus de camion sur cette route, donc si, comme le pensent quelques rêveurs impénitents, l'ensemble du transit de marchandises s'effectue par le rail, il resterait encore 5,8 millions de voitures de tourisme à traverser chaque année ce tunnel, soit trois fois plus de véhicules que la limite de capacité prévue au moment de la planification et de la

construction de cet ouvrage. De surcroît, les pronostics tendent vers une augmentation continue et notable du transit alpin (de marchandises, notamment) en raison de l'extension de l'UE vers l'est européen et de la croissance économique qui s'en suivra.

Dommages économiques importants

Il faut, dans ce contexte, rappeler une fois de plus que les véhicules utilitaires lourds ne circulent pas pour le plaisir de leurs propriétaires, mais au service d'une économie de marché performante et marquée par une forte division du travail. En 1995, les transports routiers de marchandises (sans le transit) ont engendré un rendement économique de quelque 49 milliards de francs. Plus de cinq pour-cent du produit intérieur brut dépendaient cette année-là du trafic routier de marchandises. On comprend dès lors les inquiétudes manifestées au Tessin où l'on craint que la fermeture du tunnel routier du St-Gothard ne provoque des problèmes d'approvisionnement et, partant, des pertes économiques importantes. Mais ces dommages économiques ne se limiteront pas au Tessin; toute la Suisse en sera affectée.

Les routes les plus sûres

La statistique d'exploitation du tunnel routier du St-Gothard affiche 1'100 heures de bouchon (environ 46 jours) pour l'an 2000. Ce chiffre dépasse même celui enregistré au tunnel du Baregg où une troisième galerie est actuellement en cours de construction. En fait, les comparaisons des heures d'attente dans les bouchons ne sont que partiellement significatives. La durée de l'attente calculée par usager de la route donne une image plus précise. Et, sur ce point, le tunnel du St-Gothard est dans une situation bien plus mauvaise que celui du Baregg. Dans ce dernier cas, un bouchon moyen prolonge la durée du trajet de cinq à dix minutes; au St-Gothard, en revanche, les conducteurs peuvent facilement perdre quatre à cinq heures.

Les tunnels routiers sont en règle générale plus sûrs que les routes à l'air libre, car ils ne sont pas exposés aux intempéries, ils sont bien éclairés et la vitesse y est limitée. Il est incontestable, aussi, que des tunnels à sens unique sont plus sûrs que les tunnels à trafic bidirectionnel. Les autoroutes présentent la plus faible fréquence d'accidents de l'ensemble du réseau routier helvétique. Les milieux qui osent affirmer – en se basant sur des études étrangères sur la sécurité dans les tunnels – que les tunnels à trafic bidirectionnel sont plus sûrs que les tunnels à deux galeries séparant les courants de trafic devraient logiquement faire transformer les autoroutes en routes à trafic dans les deux sens.

Le fait est qu'un accident dans un tunnel a souvent des conséquences plus graves qu'un accident à l'air libre. Dans son rapport publié l'an passé sur la sécurité dans les tunnels, l'Office fédéral des routes (Ofrou) arrive à la conclusion que la fréquence des accidents dans les tunnels à trafic bidirectionnel est de 40% plus élevée que dans les galeries à sens unique. Résultat confirmé par la comparaison

des tunnels du St-Gothard et du Seelisberg, cette dernière étant la galerie routière la plus longue de Suisse (9,3 kilomètres) à sens unique.

Sécurité de la route et du rail

Selon un rapport de l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE), 95% des accidents sont dus à des défaillances humaines. On en déduira forcément que le rail est supérieur à la route en ce qui concerne la sécurité des transports. Ou, inversement, personne ne peut raisonnablement contester que les transports ferroviaires sont nettement plus sûrs que les transports routiers.

Partant de ce raisonnement, le constat suivant paraît particulièrement cynique à la lumière de la récente tragédie dans le tunnel du St-Gothard et de ces effets sur le trafic transalpin: «Les éventuels dérangements ne devraient pas entraîner des interruptions complètes de l'exploitation, car le système de transit repose sur deux lignes de base et deux lignes de montagne.» C'est ce qu'on peut lire dans le message sur la construction d'une nouvelle transversale ferroviaire alpine (Alptransit) sous le titre de «Risques de la technique ferroviaire et de l'exploitation» (Feuille fédérale du 26 juin 1990).

Initiative „Avanti“: la bonne direction

C'est précisément pour éviter ces «dérangements» que les associations routières ont lancé leur initiative populaire «Avanti». La suppression du goulet d'étranglement entre Erstfeld et Airolo est en effet un des éléments de l'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» qui a officiellement abouti le 22 janvier 2001. L'objectif de ce projet est de modifier l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. En vertu de cette initiative, les routes qui font partie intégrante des liaisons internationales et des réseaux nationaux devraient être exclues de l'actuel plafonnement de la capacité des routes de transit afin – c'est dit explicitement – de «renforcer la sécurité routière et la fluidité du trafic». Malheureusement, le bien-fondé de cette exigence avancée depuis longtemps a été brutalement confirmé par la récente catastrophe dans le tunnel routier du St-Gothard.

Les exigences de l'initiative «Avanti» dépassent toutefois largement le débat sur le deuxième tunnel routier au St-Gothard: la disposition constitutionnelle de fond de cette initiative charge en effet la Confédération de veiller à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée en encourageant le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et en contribuant à résoudre les problèmes de capacité aussi bien sur les axes de transit que sur le reste du réseau routier suisse.

Berne, le 5 novembre 2001