

La rentabilité des Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA ne dépend pas de l'achèvement du tunnel routier sous le St-Gothard

Concurrence marginale seulement

C'est désormais officiel: une étude demandée par la Confédération arrive à la conclusion que l'achèvement de la liaison routière sous le St-Gothard par un deuxième tunnel «influence tout au plus de manière marginale la compétitivité du rail dans le transit alpin de marchandises». En d'autres termes, le rentabilité des NLFA n'est absolument pas remise en question par la construction d'une deuxième galerie routière sous le St-Gothard. L'affirmation, selon laquelle un deuxième tunnel routier torpillerait le transfert voulu par le peuple et les cantons du transit alpin de marchandises de la route au rail, est donc totalement infondée.

L'étude «Effets d'AVANTI sur la rentabilité économique des chemins de fer», demandée par l'Office fédéral des routes (Ofrou) au bureau d'étude et de conseil «Ecoplan», permet enfin de répondre à deux questions essentielles en rapport avec la construction d'un deuxième tunnel routier au St-Gothard. Posées dans la procédure de consultation concernant l'initiative parlementaire Giezendanner (Tunnel routier du St-Gothard/A2. Construction d'une deuxième galerie), ces deux questions sont les suivantes: «Comment appréciez-vous la politique de transfert du trafic de marchandises approuvée par le peuple en rapport avec la planification et la construction d'une deuxième galerie pour le tunnel routier du St-Gothard? Quels effets en escomptez-vous sur la rentabilité des NLFA?»

L'étude Ecoplan, qui date déjà du 23 mai 2001 (!), débouche sur une conclusion parfaitement claire: «Les faibles gains de temps moyens déclenchés par AVANTI (environ 8 minutes entre l'Allemagne et l'Italie) n'ont pas d'effets perceptibles sur le choix du moyen de transport dans le transit alpin de marchandises. Même sans procéder à un calcul quantitatif, on peut donc conclure que la baisse du produit provoquée par AVANTI dans le transit alpin ferroviaire de marchandises sera très faible, voire imperceptible.»

Transit alpin de marchandises par le rail: indispensable augmentation de la productivité

Selon l'étude Ecoplan, les gains de temps moyens générés par l'achèvement du tunnel routier sous le St-Gothard entre Erstfeld et Airolo sont extrêmement faibles compte tenu des autres goulets d'étranglement existant en Suisse et à l'étranger (douane, etc.) et qui affectent surtout les transits routiers de marchandises. On peut en outre affirmer avec certitude que «l'exploitation des potentiels existants de gain de productivité dans le transit alpin ferroviaire de marchandises (par exemple, réduction des temps d'attente à la frontière, amélioration de la ponctualité et de la fiabilité, vitesse de transport plus élevée)

durant les 15 ans à venir est sensiblement plus importante pour la compétitivité du rail que l'aménagement de la route entre Erstfeld et Airolo».

Dans le trafic intérieur de marchandises également, «il ne faut compter qu'avec un faible effet d'AVANTI sur la concurrence entre les transports ferroviaires et routiers de marchandises» parce que «AVANTI n'influence que très faiblement la structure des coûts des trajets dans le trafic intérieur de marchandises dans les segments qui entrent éventuellement en concurrence avec le trafic ferroviaire». Dans la distribution fine de marchandises et dans les transports de marchandises de moins de 50 kilomètres, le rail ne peut en effet concurrencer la route que dans des cas très particuliers.

Trafic de personnes sur le rail: pertes marginales

Les conclusions de l'étude concernant les effets de l'initiative avanti (www.initiative-avanti.ch) sur la demande dans le trafic ferroviaire de personnes sont également fort révélatrices. A propos du ralentissement de la croissance du produit, les auteurs de l'étude constatent ce qui suit: «La perte de produit due à AVANTI correspond à 0,6 – 1,2% du produit global de 1'604 millions de francs que les CFF ont réalisé en 1999 dans le trafic de personnes.» Ces pertes peuvent donc être chiffrées à de modestes 9,5 à 19 millions de francs en valeur absolue. Ventilées en fonction des tronçons cités dans les dispositions transitoires de l'initiative avanti, les pertes annuelles de produit se présentent comme suit: Berne-Zurich cinq à huit millions, Genève-Lausanne 3,5 à cinq millions et Erstfeld-Airolo 3,5 à six millions de francs. Autre constat important de l'étude: selon les estimations actuelles des Chemins de fer fédéraux (CFF), l'application de l'initiative avanti n'influence pas les augmentations prévues de l'offre dans le cadre de la 2^e étape de Rail 2000.

Commentaire

Effectuée fin mai de l'année passée déjà, cette étude infirme une fois pour toutes l'affirmation-prétexte selon laquelle l'achèvement du tunnel routier du St-Gothard par une deuxième galerie concurrencerait les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et en compromettrait la rentabilité. Le débat sur le trafic au St-Gothard peut ainsi prendre un tour moins passionnel et plus objectif. Ce qui est curieux, en revanche, c'est que dans la procédure de consultation récemment achevée sur l'initiative parlementaire Giezendanner, la question de la rentabilité des NLFA a été soumise à l'appréciation des milieux consultés alors que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) dispose depuis plus d'un an d'une réponse claire à cette question, à savoir l'étude Ecoplan. Mais il y a encore plus choquant. Dans le message sur l'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» du 15 mai 2002, on peut lire ce qui suit (trad.): «Le tunnel affecterait en outre la rentabilité économique des NLFA et donnerait un faux signal concernant la politique des transports.» Compte tenu des résultats de l'étude dont disposait déjà le DETEC, un constat s'impose: cette déclaration du DETEC est tout simplement fautive. L'achèvement du tunnel routier n'affecte d'aucune manière la politique de transfert des transports approuvée par le peuple et les cantons.