



## **JOURNEE DES TRANSPORTS PUBLICS – CISL**

**le 31 mai 2002 à Bienne**

Intervention de Claude Haegi

Avertissement : Claude Haegi, ancien Conseiller d'Etat de Genève, intervient d'une part en qualité d'administrateur de la société suisse du Tunnel du Grand-Saint-Bernard, de la société française du Tunnel du Mont-Blanc et membre du Conseil de surveillance du GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique) du Tunnel du Mont-Blanc qui en assure l'exploitation, et d'autre part comme Président de la Fondation Européenne FEDRE pour le Développement durable des Régions qui s'intéresse globalement au problème des transversales alpines.

### Régions et Développement durable

La situation des transports en Europe dépasse, malgré leur importance, très largement les problèmes du Tunnel du Mont-Blanc qui sont abordés maintenant très politiquement et dont la charge émotionnelle favorise la polémique. Tous les grands axes routiers à travers les Alpes et les Pyrénées sont surchargés et provoquent de multiples effets négatifs en matière de sécurité, d'hygiène de vie et d'environnement sur les populations de plusieurs pays. Les infrastructures ferroviaires sont insuffisantes. Le service du rail à la clientèle « marchandises » est trop souvent insatisfaisant, donc dissuasif. L'écart entre le rail et la route ne cesse de se creuser en faveur de cette dernière.

Un nouveau débat sur les tunnels et les transports en général est engagé. Nous devons absolument diminuer les volumes de marchandises transportées et ne pas accepter leur augmentation comme une fatalité. Pour y parvenir, les centres de production devront être mieux répartis sur l'ensemble du continent et contribueront à un meilleur équilibre social, économique et environnemental.

### Le Tunnel du Mont-Blanc

La vallée de Chamonix n'est pas faite pour accueillir les 750'000 camions par an qui y passaient avant la catastrophe. Celle de la Maurienne qui est, il est vrai, plus « roulante » ne va pas durablement recevoir tout le trafic du Mont-Blanc et supporter près d'un million et demi de camions.

L'ancien Ministre des Transports Jean-Claude Gayssot a vu juste en constituant un pôle multimodal rail route et en regroupant sous la même autorité présidentielle les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc et les sociétés autoroutières de la Région. On conçoit que le trafic du Mont-Blanc soit moins élevé que celui du Fréjus, mais le Mont-Blanc doit prendre sa part qui pourrait être d'environ 1/3. Un tiers, c'est 500'000 camions et une diminution de 250'000 unités. Les adversaires du retour des camions n'en veulent pas du tout. Ils s'opposeront, dans un mois, physiquement à ce retour.

Pourtant cette diminution ne va pas de soi. Elle entraîne de lourdes conséquences financières qui nécessiteront une prolongation de la concession, voire une recapitalisation, si ce n'est pas

une subvention régulière. Les travaux qui viennent d'être réalisés dépassent les 500 millions de francs suisses.

Ce problème financier est perçu très différemment du côté français et du côté italien. La société française appartient très majoritairement à l'Etat et à des collectivités publiques qui peuvent prendre une décision politique. En Italie, 51 % du capital est propriété de la grande société « Autostrade » dans laquelle le groupe Benetton possède une position déterminante. Les actionnaires privés n'ont pas à prendre en charge « l'intérêt général » dont le prix doit être payé par les collectivités publiques et les utilisateurs.

Ceci montre que la privatisation de tels ouvrages est incompatible avec leur gestion qui ne peut pas être conduite en termes de rendement uniquement. Le Tunnel est aujourd'hui l'un des mieux équipés d'Europe. Aucune économie n'a été faite tant au niveau des équipements que de la gestion pour offrir aux usagers la meilleure sécurité. Toutefois son gabarit n'a pas changé. Il a 80 centimètres de moins de largeur que celui du Fréjus qui est également bi-directionnel. C'est suffisant pour augmenter les risques lors des croisements des véhicules les plus larges.

La circulation qui a été mise en place pour les poids lourds apporte une évidente sécurité supplémentaire, mais elle diminue le trafic de moitié.

#### Principes généraux de l'alternat

Les poids lourds sont stockés sur les Aires de Passy-Le Fayet (F) et d'Aoste (I). Le cycle de l'alternat est de 2 heures. La durée d'ouverture des aires pour la sortie des camions est de 20 minutes. Le Tunnel est ouvert pendant 40 minutes à 50 minutes par sens et il faut ajouter 15 minutes lors de chaque changement de sens pour vider le Tunnel de tous les poids lourds. Des contremarques sont distribuées sur les aires d'attente et servent de justificatif de passage par l'aire de régulation où divers contrôles sont opérés.

Le Tunnel est interdit aux véhicules transportant des matières dangereuses.

#### Le Tunnel du Saint-Bernard

Ce Tunnel est d'abord fréquenté par des voitures légères. La catastrophe du Mont-Blanc a provoqué une substantielle augmentation de ces dernières ; alors qu'elles n'étaient que 466'000 en 1998, on en comptait 673'000 en 1999, 725'000 en 2000 et 730'000 en 2001. Les camions ont un peu augmenté, passant de 59'000 en 1998 à 72'000, 76'000 et 84'000 pour les années 1999, 2000 et 2001.

Une certaine augmentation du trafic est envisageable mais elle ne saurait être spectaculaire. Cet itinéraire a un caractère touristique et les poids lourds ne peuvent pas y être beaucoup plus nombreux.

Depuis la fermeture du Tunnel du Mont-Blanc, le Tunnel du Saint-Bernard a repris environ 270'000 voitures / an. Les conservera-t-il ? En totalité, certainement pas, mais en partie, oui. Sur la base de la Commission Mixte Italo-Suisse des mesures particulières de rationalisation et de développement de l'organisation interne des deux sociétés concessionnaires ont été adoptées.

La sécurité et le confort des passagers ont dominé dans les choix. Un service d'intervention travaille désormais 24 heures sur 24. Ce personnel suit une activité régulière d'entraînement, de formation et d'exercices périodiques. Les véhicules d'intervention ont été changés et divers équipements améliorés.

Les transformations touchent les nouvelles salles de contrôle (nord et sud). Le déplacement de la barrière de péage côté sud et l'amélioration du système de ventilation. Les dépenses pour

ces postes sont de l'ordre de 23 millions de francs suisses. Il faut ajouter les importants travaux d'entretien sur le raccordement autoroutier d'accès au tunnel côté italien, dont le coût s'élève à environ 10 millions de francs suisses.

La décision la plus importante qui a été prise est la construction d'une galerie de service et de secours. Le montant des travaux est de l'ordre de 40 millions. L'amortissement de cette dépense est rendu possible grâce à l'oléoduc qui représente une recette très substantielle et qui trouvera un nouvel axe de passage sûr et particulièrement approprié. Toutes les gaines techniques seront ainsi regroupées et ce Tunnel permettra d'assurer les évacuations.

#### Projet de réalisation de l'axe ferroviaire du Grand-Saint-Bernard

Le projet du Tunnel ferroviaire Aoste-Martigny-Axe ferroviaire du Grand-Saint-Bernard entre la ligne Milan-Turin et la ligne Vallorbe-Simplon (Lötschberg) est toujours vigoureusement soutenu par les autorités valdotaines et valaisannes.

#### La Transalpine ferroviaire Lyon-Turin

Les Etats français et italien ont pris la décision de réaliser totalement et avant 2015 la liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-Turin permettant de mettre en réseau 5000 kilomètres de lignes européennes.

Cette liaison orientée vers le ferroutage formerait avec le Gothard et le Lötschberg les nouvelles structures permettant d'assurer une meilleure répartition entre le rail et la route.

#### Conclusions

Les mesures de sécurité sont améliorées un peu partout. Des travaux importants seront à entreprendre dans plusieurs ouvrages européens pour supporter la comparaison avec le Tunnel du Mont-Blanc. Ces travaux provoqueront certains inconvénients de circulation peu compatibles avec les actuels encombrements mais inévitables.

Toutes les améliorations possibles sur les lignes existantes doivent être entreprises notamment sur l'axe Vallorbe-Brigue ou au sud du Léman. Les technologies de transport doivent être améliorées ainsi que le management. Pour certains déplacements, les Alpes pourraient être évitées au profit du transport bateau pour se rendre du Nord au Sud de l'Europe. Une politique d'économie de déplacement doit être soutenue de la même manière que celle que l'on prône pour l'énergie.