

Audit des synergies pour l'ensemble du système du tunnel routier du Gothard

Office fédéral des routes

L'essentiel en bref

L'Office fédéral des routes (OFROU) planifie de vastes mesures de construction et de réfection concernant la route nationale traversant le Gothard. Long de quelque 17 kilomètres, le tunnel routier existant du Gothard a été inauguré en 1980 et est exploité dans les deux sens. En raison de l'état de la construction et de la nécessité de renouveler l'équipement d'exploitation et de sécurité, l'ouvrage sera soumis à une vaste campagne de rénovation d'une durée de près de dix ans. Les travaux entraîneront la fermeture totale du tunnel pendant plusieurs années.

Afin de maintenir la principale liaison routière sur l'axe nord-sud traversant la Suisse pendant la durée des travaux, l'OFROU planifie la construction d'un second tube routier parallèle à celui du premier. Une fois ces travaux achevés, le trafic routier sera temporairement dévié vers le nouveau tunnel afin de permettre la rénovation du tube existant. Dans 14 ans environ, les deux tunnels routiers devraient être ouverts à une circulation unidirectionnelle. La restriction des capacités de passage actuellement en place sera maintenue.

Des moyens financiers d'un montant de 2,084 milliards ont été engagés pour la construction du nouveau tunnel, dont la conception est très avancée. Les rénovations restant à planifier ne font pas encore l'objet d'un financement. L'OFROU évalue à environ 700 millions de francs les besoins financiers requis.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a axé son audit sur l'identification et l'utilisation des synergies entre les deux projets de tunnels, en faveur de l'ensemble du projet ou de tiers. Sont notamment concernés les sites d'installation, l'aération et la galerie technique pour Swissgrid. Dans l'ensemble, le résultat de l'audit est positif. Le CDF met en évidence la nécessité de prendre des mesures avant tout dans le domaine de la protection de l'infrastructure critique.

L'OFROU prend des décisions sur des questions prioritaires en temps utile et exploite les synergies potentielles

Chaque projet de tunnel est confié à une filiale de l'OFROU en tant que maître d'ouvrage, en fonction de la disponibilité des ressources en personnel et de la répartition des risques inhérents au projet. En ce qui concerne l'ensemble du système du tunnel routier du Gothard, la gestion des deux organisations de projet autonomes définies selon les standards de l'OFROU s'avère complexe et coûteuse. Il en résulte un besoin accru d'harmonisation et de coordination entre les filiales.

L'OFROU a examiné très tôt certaines questions techniques de manière exhaustive sur les deux projets de tunnels, de façon à mettre en place des solutions uniformes en matière de sécurité, de disponibilité ou de fonctionnalité. De nombreuses mesures techniques optimi-

sées ont ainsi été mises au point et fournissent des synergies pour la planification de l'ensemble du projet ou de la construction du nouveau tunnel. Ces synergies créent une plus-value en termes financiers, de calendrier et d'exploitation. Des tiers en profitent également.

Le projet visant à regrouper la route nationale et la galerie technique pour Swissgrid n'est pas encore assuré, mais en bonne voie

Lors de la planification de la rénovation totale du tunnel routier du Gothard, l'OFROU a identifié très tôt les possibilités de regroupement de la route nationale avec les lignes de transport d'électricité. L'utilisation prévue du nouveau tunnel routier en tant que futur tracé pour les lignes à très haute tension offre la possibilité et le potentiel de synergie de remplacer à plus long terme l'ancienne ligne aérienne de 220 kV de Swissgrid qui passe par le col du Gothard. Les nouvelles lignes électriques seront posées dans une galerie technique séparée spécialement conçue à cet effet.

A l'heure actuelle, le projet de regroupement n'est pas assuré, le contrat de financement n'ayant pas encore été conclu par Swissgrid. En outre, l'OFROU a, jusqu'ici, assumé seul le risque d'une non-réalisation du projet et assuré le préfinancement des travaux de planification. Toutes les parties prenantes s'emploient néanmoins à ce que les décisions requises en faveur du projet soient prises le plus rapidement possible. L'OFROU dispose ainsi de la sécurité de planification et de l'engagement financier nécessaires, ce qui est indispensable pour les achats et les travaux à venir.

La réglementation de l'OFROU doit être examinée au regard de la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques

Tant les routes nationales que les lignes de transport d'électricité constituent des infrastructures critiques. Même sans base légale explicite, les sociétés qui les exploitent sont tenues de respecter les principes pour garantir une infrastructure sécurisée et performante.

Le processus de planification de l'OFROU ne contient pas de façon suffisamment claire les analyses spécifiques des risques et des vulnérabilités selon la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques pour déterminer au cas par cas les mesures de protection requises.

Le CDF recommande à l'OFROU d'examiner sa réglementation en ce qui concerne la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques et, le cas échéant, d'adopter des dispositions contraignantes complémentaires.

Texte original en allemand