

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'AUTOMNE 2014

Contacts

Gérard Métrailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Olivier Fantino
Adjoint responsable Politique
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL	3
13.077 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard	3
12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions	4
CONSEIL DES ÉTATS.....	5
14.027 Elimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Allocation des moyens financiers nécessaires	5
14.028 Trafic d'agglomération. Libération des crédits à partir de 2015	6



CONSEIL NATIONAL

13.077 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard

Dans la perspective de la future réfection du tunnel routier au St-Gothard, le Conseil fédéral propose de construire un deuxième tube à l'intérieur duquel une seule voie pourra être exploitée au terme des travaux. Il estime que cette solution est judicieuse financièrement et fonctionnellement. Elle permet finalement de respecter l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, tout en garantissant la liaison de l'axe Nord-Sud avec le canton du Tessin.

La majorité de la Commission des transports et des télécommunications (CTT-CN) propose d'entrer en matière et d'adhérer ainsi à la décision du Conseil des Etats, qui a déjà décidé de soutenir le projet du Conseil fédéral en mars dernier.

Position du TCS

Le TCS soutient le projet du Conseil fédéral. Il est favorable à la construction d'un second tube au tunnel routier du Saint-Gothard pour les motifs suivants :

Diminuer les risques liés aux accidents et autres incidents

L'actuel tunnel monotube à 2 voies avec circulation bidirectionnelle, long de 17 km, présente un grand potentiel d'accident grave. **Un deuxième tube permettrait d'éliminer le risque de collisions frontales et latérales. Il réduirait ainsi d'environ 53% le nombre de victimes d'accidents** (source : bpa 2004). Pour mémoire : Le 16 août 2014 encore, une collision frontale entre une voiture et un autocar s'est produite à l'intérieur de la galerie. Cet accident a fait des blessés, mais heureusement personne n'a été tué ce jour-là.

Les accidents ne sont pas l'unique problème : il se produit aussi un grand nombre d'incidents présentant un potentiel de risque élevé. **Il suffirait d'un incendie impliquant 1 ou 2 cars dans le tunnel pour causer un incident majeur.** Enfin, les simples pannes génèrent elles-aussi des risques importants, car il n'existe pas de bande d'arrêt d'urgence dans le tunnel.

Standards et normes de construction pour les tunnels

Si le tunnel était construit aujourd'hui, **les deux sens de circulation devraient être séparés conformément aux normes en vigueur (UE)**. La situation est d'ailleurs identique pour les tunnels ferroviaires (exemple : Le tunnel ferroviaire du Ceneri comprend deux tubes à une seule voie). Il est évident que le même standard de sécurité doit s'appliquer aussi pour les usagers de la route.

Liaison avec le Tessin

Pour réaliser l'assainissement du tunnel actuel sans construire le second tube, **il serait nécessaire de fermer l'ouvrage pendant environ 3 ans.** La principale



liaison routière ouverte toute l'année vers le Tessin serait ainsi durablement coupée. Par ailleurs, les mesures d'accompagnement proposées (chaussée roulante sur le train) seraient clairement insuffisantes pour faire face au transport des voitures et des camions. Elles généreraient en outre des coûts d'installation ainsi que d'exploitation élevés, et elles devraient être démantelées après les travaux d'assainissement.

Pour le TCS, **la réalisation du deuxième tube est la meilleure solution à long terme, que ce soit pour la sécurité routière, la qualité de la liaison ou du point de vue financier.** Finalement, il est important de rappeler que l'art. 3 al. 2 ne laisse aucune marge d'interprétation en ce qui concerne le nombre de voie de circulation exploitable: « *La capacité du tunnel ne peut être augmentée. Il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube; si un seul tube est ouvert au trafic, il est possible de mettre en service deux voies dans le tube concerné, soit une voie pour chaque sens de circulation.* »

12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions

La modification du code pénal et du code pénal militaire a une influence importante sur les infractions « mineures » dans le cadre de la loi sur la circulation routière (LCR).

Position du TCS

Selon le TCS, il est d'une importance fondamentale que les peines pécuniaires avec sursis soient conservées. Dans le cadre de l'article 42 du Code pénal, qui régit les amendes avec sursis, il prend position de la manière suivante:

Art. 42 al. 1 : Selon décision du Conseil national

La suspension de la peine doit être possible aussi bien pour les peines pécuniaires que pour les peines privatives de liberté. Elle doit pouvoir s'appliquer à la totalité de la peine, pas seulement à la moitié. Le TCS rejette la proposition du Conseil des Etats.

Art. 42 al. 2 : Selon proposition du Conseil fédéral

La suspension d'une peine pécuniaire doit être accordée dans les mêmes conditions que pour les peines privatives de liberté. L'introduction d'un autre critère complique la règle et n'est ni nécessaire et ni justifiée. Il existe un risque que le rejet du sursis devienne la norme, ce qui engendrerait des amendes très élevées sans sursis (dès la première infraction) pour les automobilistes. Le TCS soutient la proposition du Conseil des Etats, conforme à celle du Conseil fédéral.



CONSEIL DES ÉTATS

14.027 **Elimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Allocation des moyens financiers nécessaires**

Le Conseil fédéral demande la libération d'un crédit de 1,035 milliards de francs afin de réaliser des aménagements situés sur les tronçons suivants : Luterbach – Härkingen (660 millions de francs), Andelfingen – Winterthour (285 millions de francs), Genève-Aéroport – Le Vengeron (50 millions de francs) et Crissier (40 millions de francs). Le crédit disponible restant après la réalisation de l'étape 2015 s'élèvera donc à 3,1 milliards de francs, sur le total de 5,5 milliards disponibles dans le fonds d'infrastructure actuel.

Le Conseil national a décidé d'adhérer au projet du Conseil fédéral. La Commission des transports et des télécommunications (CTT-CE) recommande également d'accepter cet arrêté.

Position du TCS

Le TCS soutient la position de la CTT-CE et recommande d'adhérer au projet du Conseil fédéral. Il rappelle à ce sujet que l'évolution des embouteillages est inquiétante. Au vu de ces perspectives et compte tenu des retards importants en matière de planification et de réalisation des projets sur le réseau des routes nationales, les moyens déployés pour la lutte contre les embouteillages sont insuffisants. **Toutes les mesures doivent être prises pour accélérer ces investissements importants. Le TCS déplore la faiblesse des investissements réalisés jusqu'ici depuis l'entrée en vigueur du fonds d'infrastructure en 2008.** En effet, seuls 265 millions ont été investis en faveur de l'élimination des goulets d'étranglement au cours de la période 2008-2013 (source : Comptes d'Etat), alors que les crédits libérés dans le cadre des étapes 1 et 2 s'élèvent à 2.4 milliards de francs. Au regard de l'écart entre les recettes prélevées par la Confédération sur les usagers de la route (9.1 milliards de francs) et les montants réinvestis au profit de tâches strictement routières (2.6 milliards de francs), le TCS s'oppose fermement à la volonté du Conseil fédéral de reporter dans le temps les nécessaires adaptations de capacité du réseau des routes nationales (tel que prévu dans le cadre du projet FORTA).



14.028 Trafic d'agglomération. Libération des crédits à partir de 2015

Le Conseil fédéral propose de libérer 1,68 milliards de francs pour la période 2015-2018, ce qui portera le montant des contributions versées à 5,75 milliards de francs, soit plus de 95,8% du crédit total de 6 milliards disponible pour la période de 2008 à 2028.

La CTT-CE recommande d'adopter cet arrêté et propose de suivre le Conseil national.

Position du TCS

Le TCS s'oppose fermement au financement de projets ferroviaires prévus par le Conseil fédéral dans le cadre des programmes d'agglomérations, alors que les besoins routiers non-couverts sont nombreux.

D'après les chiffres officiels, le Conseil fédéral prévoit de verser 119 millions de francs pour des projets routiers de seconde génération. **Sur un total de 6 milliards de francs prévus pour 20 ans, seuls 687 millions de francs serviront à résoudre les problèmes de capacités routières, soit seulement 12% des contributions versées ou prévues à ce jour.** En comparaison, les mesures en faveur du rail engloutiront 448 millions de francs pour la deuxième génération de projets de 2015 à 2018. Au total, le montant dévolu au rail atteindra donc environ 2'410 millions de francs, ce qui représente environ 42% des contributions. Suite à l'adoption du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) il n'y a aucune raison de poursuivre le subventionnement transversal en faveur du rail à un niveau élevé. Un rééquilibrage des projets en faveur de la route est objectivement nécessaire.

Il est important de souligner que la décision sur cet arrêté aura un impact important sur l'avenir du financement de l'infrastructure, et notamment sur le futur fonds routier. Avec le projet du Conseil fédéral, de nombreux projets routiers d'agglomérations resteraient sur la touche jusqu'en 2030 environ, faute de moyens financiers suffisants pour la période 2018-2028. Le FORTA manquera cruellement de moyens si les programmes d'agglomérations actuels ne couvrent qu'une petite partie des besoins liés à la route.

Au vu de ce qui précède, le TCS demande d'exclure les projets strictement ferroviaires des programmes d'agglomérations, et de réaffecter cet argent à la réalisation de projets ciblant les graves problèmes de capacités routières dans les agglomérations. A présent, les besoins du rail doivent être pris en charge dans le cadre du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), lui-même déjà largement alimenté par des recettes routières.



Tableau : Contributions versées/prévues (en mio. CHF) par type de mesure

Types de mesures	Crédits déjà libérés		Crédits à libérer	Total
	Projets urgents	1 ^{ère} génération	2 ^{ème} génération	
Rail	1473	489	448	2410
Tram	674	247	341	1262
Bus		84	85	169
Capacité routière	412	156	119	687
Mobilité douce		174	272	446
Requalification de l'espace routier		188	195	383
Plateformes multimodales		104	144	248
Gestion des systèmes de transports		68	78	146
Total général	2559	1510	1682	5751

Sources : Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure (FF 2007 8019), Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 (FF 2009 7509), Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (FF 2014 2433).