



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 DE PRINTEMPS 2019

Contacts

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

Laura Salamin
Adjoint Responsable Politique
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL 3

- 18.065 Objet du Conseil fédéral. Trafic d'agglomération. Crédits d'engagement à partir de 2019 3
- 18.066 Objet du Conseil fédéral. Routes nationales sur la période 2020-2023, étape
d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement. Plafond de
dépenses..... 4
- 19.3000 Postulat CTT-N. Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies
propres 6

CONSEIL DES ETATS 7

- 18.4151 Motion Bischofsberger. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres..... 7



CONSEIL NATIONAL

18.065 Objet du Conseil fédéral. Trafic d'agglomération. Crédits d'engagement à partir de 2019

Le Conseil fédéral propose au Parlement de mettre 1'344,75 millions de francs à titre de contributions fédérales dans le cadre de la troisième génération de projets d'agglomération. Il désire ainsi soutenir les projets de génie civil de 32 agglomérations, qui coordonnent d'une part les transports et l'urbanisation, et d'autre part les différents modes de transport entre eux.

Position du TCS : Soutien aux propositions de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

Le TCS soutient les propositions de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N), qui visent à intégrer un certain nombre de projets supplémentaires dans le programme tel que défini par le Conseil fédéral (+145,06 mio).

Durant l'actuelle période de transition entre le Fonds d'infrastructure et le Fonds FORTA, le TCS estime qu'il est possible de soutenir les projets supplémentaires proposés par la majorité de la CTT-N, en précisant toutefois que pour les prochaines générations, il conviendra de respecter la fourchette inscrite dans la LUMin (9 à 12% des dépenses planifiées du Fonds FORTA) pour ces cofinancements accordés au trafic d'agglomération.

Le TCS tient également à relever la part de cofinancement trop faible allouée au transport individuel motorisé (20,1%), face aux parts attribuées aux transports publics (36,1%) ou à la mobilité douce (26,2%). Avec une part aussi réduite et un tel signal, il ne sera pas possible aux agglomérations de mener les investissements nécessaires en faveur des infrastructures routières liant le réseau principal et le réseau routier secondaire des agglomérations (jonctions, contournements, pénétrantes, axes de transit...) et des nécessaires interfaces de transport (P+R).

Le TCS rejette très clairement la proposition de Minorité formulée à l'article 1a nouveau, qui introduit une forme de chantage vis-à-vis des collectivités locales en liant l'octroi de contributions fédérales à une politique volontariste de réduction du trafic motorisé et d'atténuation des pics de trafic.

Le TCS se permet de rappeler à cet égard le problème de l'écart entre la politique de la Confédération, qui cherche désormais à renforcer la capacité des routes nationales et de l'autre, celle des villes, qui dans de nombreux cas prennent des mesures de restriction du trafic sur le réseau en aval par le biais d'aménagements de la chaussée ou de réductions à 30 km/h de la vitesse sur les grands axes principaux à orientation trafic. Une incohérence qui se prolonge évidemment au niveau des investissements des différentes collectivités publiques aux échelons fédéral et communal/cantonal, au détriment de la fonctionnalité du réseau routier à la hauteur des agglomérations.

Finalement, le TCS tient à souligner qu'il est nécessaire de réévaluer les critères de sélection des projets ayant droit à un cofinancement fédéral, afin qu'à l'avenir, les investissements en faveur des programmes d'agglomérations puissent aussi contribuer à améliorer la fluidité du trafic et la capacité routière dans les agglomérations.



18.066 Objet du Conseil fédéral. Routes nationales sur la période 2020-2023, étape d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement. Plafond de dépenses

Des projets d'extension sur le réseau des routes nationales seront entrepris d'ici 2030 pour un montant d'environ 14,8 milliards de francs. Le Conseil fédéral entend ainsi fluidifier le trafic sur le réseau principal. Selon les prévisions de trafic de la Confédération, et en l'absence de contre-mesures, près de 385 kilomètres, soit environ 20% du réseau des routes nationales, seront régulièrement surchargés d'ici 2040. Quelque 160 kilomètres connaîtront des embouteillages ou des ralentissements durant deux à quatre heures chaque jour. Les grandes villes et agglomérations seront les plus touchées par ces goulets d'étranglement. Afin de préserver le fonctionnement du réseau des routes nationales, des accroissements de capacité ciblés sont nécessaires. À cette fin, le Conseil fédéral a élaboré le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES des routes nationales).

1. Arrêté fédéral concernant le plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales pour la période 2020-2023

Un plafond de dépenses de 8'156 millions de francs est proposé au titre de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement au sens de l'adaptation des routes nationales pour la période 2020-2023.

Position du TCS : Adhésion au projet du Conseil fédéral

Le TCS adhère au projet du Conseil fédéral, tel que soutenu également par la Commission des finances et la majorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national.

Motif : La Suisse doit disposer d'une infrastructure routière de qualité, non seulement pour des raisons d'attractivité et de développement économique, mais également pour des raisons de sécurité routière. Le TCS soutient le plafond de dépenses proposé ; il est nécessaire d'investir afin de permettre le maintien du réseau routier à son niveau actuel et d'éviter les dégradations.

Rappelons que le montant de 8'156 millions de francs demandé pour les années 2020/2023 se décompose comme suit :

Exploitation du réseau existant des routes nationales :	entre 391 et 411 millions de francs/an
Exploitation des tronçons NAR :	entre 36 et 37 millions de francs/an
Entretien du réseau existant des routes nationales :	entre 1,029 et 1,077 milliard de francs/an
Entretien des tronçons NAR :	entre 72 et 74 millions de francs/an
Aménagement du réseau	entre 574 et 693 millions de francs/an
Aménagements sur les tronçons NAR	44 millions de francs/an

Selon la Constitution et les lois fédérales, tous les projets doivent poursuivre les six objectifs suivants ; disponibilité, capacité, maintien de la valeur et de la substance, sécurité, économie et compatibilité. Ainsi, selon le principe de la compatibilité, tous les projets ont été examinés sur la base de critères de durabilité et ont été confrontés à d'autres alternatives. Les variantes choisies permettent de réduire les impacts environnementaux au maximum et d'empêcher notamment le report du trafic sur le réseau secondaire.



2. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales

Position du TCS :

- **Adhésion au projet du Conseil fédéral (accroissement de capacité de Crissier, contournements de Lucerne et du Locle).** Rejet des propositions des Minorités I et II qui désirent biffer les projets d'accroissement de Crissier et du contournement de Lucerne. (art. 1, al. 2a, 2b et 2c)
- **Soutien aux propositions de la Majorité qui désire intégrer les contournements de la Chaux-de-Fonds et de Näfels dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales.** Rejet des propositions des Minorités III et IV qui désirent biffer ces deux propositions (art. 1, al. 2d et 2e)
- **Soutien à la proposition de la Minorité V qui désire intégrer la Bodensee-Thurtal-Strasse dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales.** (art. 1, al. 2f)

Motif : Les conditions de circulation se détériorent depuis une bonne vingtaine d'années sur les routes nationales. Entre 2009 et 2017, le nombre annuel d'heures d'attente dans les bouchons a plus que doublé pour atteindre 26 000 heures.

Sur l'ensemble du réseau routier suisse, le coût du temps perdu s'est élevé à 1,2 milliard de francs, sans compter le coût de l'énergie perdue, les atteintes à l'environnement ou encore les accidents dus aux surcharges de trafic (+400 millions de francs).

A l'origine, le fonds d'infrastructure prévoyait des investissements cumulés de 5,5 milliards de francs entre 2008 et 2028 pour éliminer les goulets d'étranglement. Les dépenses annuelles affectées à cette tâche n'ont cependant atteint, entre 2008 et 2016, que 501 millions de francs (selon les chiffres des comptes de la Confédération). Le Parlement avait pourtant approuvé à fin 2014 des crédits pour un montant total de 2,4 milliards de francs (messages 1 et 2 sur les goulets d'étranglement). Selon le message du Conseil fédéral sur le fonds d'infrastructure, les engagements pour l'élimination des goulets d'étranglement auraient dû se monter à 250 millions pour 2014 et à près de 400 millions pour 2015. Ces retards pris par les projets d'accroissement de la capacité s'expliquent notamment par des insuffisances passées en matière de planification. Il faut également rappeler que les projets déjà planifiés subissent de manière systématique des blocages, durant plusieurs années souvent, en raison de recours et d'oppositions.

Compte tenu de l'urgence de la situation sur le front de la congestion du trafic et des retards accumulés dans le domaine de l'aménagement du réseau aux nouveaux besoins, le TCS demande au Parlement de prendre toutes les mesures possibles afin de réaliser au plus vite les élargissements ainsi que les compléments qui doivent permettre de garantir la fonctionnalité de notre réseau et d'éviter un blocage de ce dernier. De plus, les projets de contournements mûrs depuis le début des années 2010 doivent permettre de soulager le centre des villes qui sont aujourd'hui traversées quotidiennement par d'importants flux de pendulaires. Les routes de contournement permettent ainsi de décharger enfin le centre des villes/agglomérations et d'améliorer la qualité de vie des habitants.



3. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour les grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales pour l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales et pour la planification de projets pas encore approuvés

Position du TCS : Soutien de la Minorité V (Crédit d'engagement de 5,961 milliards)

Le TCS soutient le crédit d'engagement de 5,961 milliards (proposition de la Minorité V) qui permet de couvrir tous les projets soutenus dans le cadre de l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales (Accroissement de capacité à Crissier, contournements du Lucerne, du Locle, de la Chaux-de-Fonds et de Näfels ainsi que la Bodensee-Thurtal-Strasse).

Motif : En 2017, 26'000 heures d'embouteillage ont été recensées sur le réseau des routes nationales, ce qui correspond à une croissance de 7,4% par rapport à 2016. Le 89% des heures d'embouteillage est imputable à la surcharge de trafic. Cette situation est amenée à se détériorer rapidement si aucun investissement n'est fait dans les extensions de l'infrastructure, ce d'autant plus que la mobilité routière continuera de croître à l'avenir. Les extensions de capacités permettront ainsi de supprimer les goulets d'étranglement en vue d'une amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité du trafic. Afin de permettre les accroissements de capacités mentionnés dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales (2) par le Conseil fédéral (Accroissement de capacité à Crissier, contournements de Lucerne et du Locle), par la Majorité de la CTT-N (Contournements de la Chaux-de-Fonds et de Näfels) ainsi que par la Minorité V (Bodensee-Thurtal-Strasse), il est nécessaire de libérer un crédit d'engagement de 5,961 milliards.

19.3000 Postulat CTT-N. Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement, dans un rapport, des mesures visant à encourager financièrement le remplacement des bus diesel par des bus plus écologiques utilisant une énergie non fossile neutre pour le climat (par ex. des bus électriques).

Position du TCS : Soutien

Le TCS soutient l'idée d'un rapport qui tenterait d'évaluer les différentes possibilités de faire évoluer le parc des bus de transports publics vers des technologies plus propres, à la condition toutefois que les moyens engagés éventuellement à cette fin ne soient pas tirés du nouveau Fonds FORTA destiné à l'entretien et au développement des infrastructures de transport.

Un tel soutien devrait être déterminé sur la base de critères strictes et sur une durée limitée. Il conviendrait aussi de respecter le principe de la neutralité technologique dans la définition des potentiels bénéficiaires.



CONSEIL DES ETATS

18.4151 Motion Bischofsberger. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer les bases légales permettant d'adapter l'annexe 4 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin; RS 725.116.21) dans les cas où les cantons déposent une requête justifiée, fondée sur le plan directeur cantonal.

Position du TCS : Rejet

Le TCS ne soutient pas cette motion. Actuellement, les villes et agglomérations ayant droit aux cofinancements fédéraux dans le cadre des programmes d'agglomération sont déterminées dans l'annexe 4 de l'OUMin. La liste présente 59 agglomérations qui englobent de nombreuses communes (villes ou villages). Certaines agglomérations dépassent les frontières helvétiques, de sorte que certaines communes françaises (par exemple dans les cas des agglomérations de Genève ou de la Chaux-de-fonds-Le Locle), allemandes (par exemple dans les cas des agglomérations de Kreuzlingen et de Stern) et italiennes (par exemple dans le cas de l'agglomération de Lugano) bénéficient également de co-financements.

De plus, certaines mesures sectorielles ou autres trains de mesures dont la mise en œuvre intervient entièrement ou partiellement hors d'une ville ou d'une agglomération peuvent également avoir droit aux contributions, pour autant que le bénéfice en revienne essentiellement à l'agglomération ou aux agglomérations adjacentes (OUMin, art. 19, al. 2).

L'annexe 4 est adaptée de manière régulière, notamment lors de fusions de communes (OUMin, art. 19, al. 3), et les contributions déjà accordées restent valables même lorsqu'une commune mentionnée à l'annexe 4 fusionne avec une commune qui n'y est pas mentionnée (OUMin, art. 19, al. 4).

L'article 19 OUMin ainsi que l'annexe 4 OUMin définissent clairement les villes et agglomérations ayant droit aux contributions fédérales. La législation offre déjà une marge de manœuvre suffisante en cas de fusion et permet également le cofinancement de mesures hors des agglomérations. La définition actuelle de l'agglomération étant déjà très souple (59 agglomérations au total) et vu les moyens limités à disposition des projets d'agglomération (9 à 12% des moyens engagés), il ne semble pas judicieux d'élargir encore la palette des bénéficiaires.