



**Touring Club Suisse**  
Chemin de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Président central  
Tél. +41 58 827 34 07  
Fax +41 58 827 50 26  
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Vernier/Genève, le 30 avril 2018

## Procédure de consultation

### **Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet d'arrêté fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

\*\*\*

#### **1. Prise de position**

**Le TCS approuve les grandes lignes du projet, mais formule ses préoccupations quant à l'avancement des extensions de capacités par rapport à la situation critique du trafic sur les routes nationales, et à l'harmonisation effective du présent projet avec les programmes d'agglomération (extensions des routes nationales et réduction des capacités pour le TIM en agglomération).**

#### **Elimination des goulets d'étranglement : régler le problème de réalisation**

Initialement, le Fonds d'infrastructure prévoyait la réalisation d'investissements cumulés de 5.5 milliards de francs entre 2008 et 2028, au titre de l'élimination des goulets. Mais les investissements en faveur de cette tâche sont restés limités et se sont élevés au total, pour la période 2008 - 2016, à 501 millions de francs (chiffres tirés des comptes de la Confédération). Or, selon le message de la Confédération sur le Fonds d'infrastructure, les engagements annuels en faveur des goulets auraient dû atteindre près de 250 millions en 2014 et pas loin de 400 millions pour la seule année 2015.

**Compte tenu de l'urgence de la situation et des problèmes de réalisation rencontrés jusqu'ici, le TCS demande au Conseil fédéral de prendre toutes les mesures possibles pour accélérer les aménagements visant l'accroissement des capacités.**

### Coordination du PRODES routes nationales et des projets d'agglomération

La coordination du PRODES routes nationales et des projets d'agglomération est annoncée comme une priorité. Ces derniers sont même censés « stimuler l'utilisation judicieuse des différents modes de transport et favoriser l'écoulement rationnel du trafic ». Dans le rapport explicatif, la problématique est résumée comme suit : « En cas d'embouteillages sur les routes nationales, le trafic se reporte sur le réseau routier secondaire. Le trafic se retrouve alors perturbé, ce qui affecte également les transports publics et la mobilité douce ».

Cette description semble suggérer que la solution des engorgements au niveau des principales agglomérations du pays repose uniquement sur l'extension de la capacité du réseau des routes nationales. Or, de nombreuses études démontrent que près de 70% du trafic sur les contournements autoroutiers trouve son origine ou sa destination dans l'agglomération. Il en résulte qu'une augmentation de capacité des routes nationales à la hauteur des agglomérations devrait s'accompagner d'une hausse de la capacité d'absorption du trafic par l'agglomération. En clair : par la réalisation de routes de contournement, de tangentielles et de pénétrantes.

Le maintien de la fluidité du trafic sur les axes de transit des agglomérations s'impose également pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité résultant de la politique de densification urbaine. Pourtant, de nombreuses agglomérations ne cessent de réduire les capacités de ces axes de transit, notamment au profit de la mobilité douce, en installant du mobilier urbain ou en réduisant la vitesse autorisée. De leur côté, les programmes d'agglomération, via les critères de sélection imposés, favorisent presque exclusivement des projets de transports publics ou de mobilité douce (seulement 12% des investissements en faveur du TIM pour l'ensemble des projets urgents et de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération).

Si rien n'est fait en agglomération pour renforcer la capacité d'absorption des pénétrantes et des axes de contournement, comme annoncé par le Conseil fédéral dans son message 2006 concernant le Fonds d'infrastructure, alors les embouteillages réguliers sur les tronçons de routes nationales à la hauteur des agglomérations ne pourront pas se résorber. **Le TCS demande par conséquent au Conseil fédéral, dans son futur message relatif à la 3<sup>e</sup> génération des projets d'agglomération, de répondre à l'extension de la capacité sur les routes nationales et d'absorber le trafic en provenance du réseau principal.**

**Il demande également de prioriser les projets favorisant l'écoulement du trafic de la route nationale vers l'agglomération et les extensions de capacités routières.**

**Enfin, il requiert que l'absorption du trafic de la route nationale devienne un critère de priorisation, que l'on fixe un taux minimal d'investissement en faveur de la route, plus proportionnel à sa contribution à la prestation de transport.**

### Numérisation et adaptation de l'infrastructure

Dans le rapport explicatif de la consultation, aux pages 17 et 53, il est question des effets de la numérisation et de la conduite automatisée sur les besoins en infrastructure. Il est même précisé que de nouveaux résultats issus des études en cours sur la conduite automatisée doivent intervenir dans la définition, l'évaluation et la hiérarchisation des projets.

**Certes, il est important d'intégrer les dernières connaissances à l'élaboration d'un programme tel que celui portant sur le développement stratégique des routes nationales ; mais vu les retards d'ores et déjà accumulés, il est exclu que les travaux correspondants contribuent à retarder encore davantage les nécessaires adaptations du réseau. Le Conseil fédéral a déjà décrété par le passé un arrêt des extensions sur le réseau des routes nationales, dans le cadre du débat sur la mort des forêts, au motif qu'il voulait vérifier au préalable les effets du programme Rail 2000 sur les comportements en matière de transport. Or, les prévisions du trafic à l'horizon 2040 (ARE) et surtout le comptage annuel du trafic sur routes nationales, les chiffres relatifs aux embouteillages, constituent les seuls repères tangibles susceptibles d'orienter les extensions à venir.**

### Personnel supplémentaire pour l'OFROU

Le TCS soutient la demande de 70 postes supplémentaires pour faire face à l'augmentation des investissements dans le réseau existant et pour la prise en charge du NAR. Il demande cependant à la Confédération d'établir de façon plus détaillée ces besoins supplémentaires. Les retards accumulés au titre de l'achèvement du réseau et de l'élimination des goulets d'étranglement (voir ci-dessus), dus en bonne partie au manque de personnel pour la planification, ne peuvent que s'aggraver sans ce personnel supplémentaire.

Vu l'urgence de la situation sur le plan des embouteillages, vu les perspectives de hausses du trafic et vu la lenteur des processus de planification, la fonctionnalité du réseau risque de ne plus être assurée à moyen terme, avec tous les dommages consécutifs pour l'économie et la société.

\*\*\*

## **2. Questionnaire**

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

1. *Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?*

Oui.

2. *Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?*

Oui, deux points en particulier n'ont pas été pris suffisamment en compte:

- Le problème de réalisation de ces extensions et les retards annoncés dans le cadre de consultations précédentes, relatives à la question de l'élimination des goulets d'étranglement.
- L'absence de coordination et d'harmonisation du présent projet (PRODES routes nationales) avec les programmes d'agglomération.

Le programme de développement stratégique vise clairement à absorber le trafic au moyen d'adaptations de capacités et d'améliorations sur le plan de l'efficacité. Une évolution qui fait face à la volonté politique de certaines villes de réduire le trafic individuel motorisé sur leur territoire. Rappelons que 70% du trafic sur les contournements autoroutiers d'agglomération trouve son origine ou sa destination dans l'agglomération même. Il est donc indispensable de maintenir, voire d'étendre les capacités sur les axes principaux des agglomérations qui ont pour vocation de permettre le transit vers et hors les centres.

### **Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023**

3. *Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?*

Oui.

## Grands projets

4. *Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?*

Nous les jugeons appropriés.

5. *Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?*

Oui.

## Programme de développement stratégique des routes nationales

6. *Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?*

Oui.

7. *Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?*

Oui.

8. *Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?*

Compte tenu des problèmes de trafic actuels et de l'évolution attendue, nous sommes d'avis que les horizons de réalisation sont trop éloignés. Les lacunes passées en matière d'investissement et de planification, y compris le manque de moyens pour la planification, provoquent une accumulation des retards au niveau de l'adaptation des capacités.

Selon nos estimations (projections sur la base du comptage du trafic), le problème de surcharge risque de toucher la A1 sur l'ensemble des tronçons Genève – Yverdon et Berne – Winterthur d'ici 2020/2025. La situation pourrait en outre se détériorer à Bâle, à Saint-Gall et au Sud du Tessin, de même qu'entre Lausanne et Vevey.

Le TCS en appelle donc au Conseil fédéral pour qu'il prenne toutes les mesures techniques possibles afin d'accélérer le programme d'élimination des goulets.

## Autres remarques

9. *Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?*

Aucune.

\*\*\*

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

Peter Goetschi  
Président central

Annexe : -