



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

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes (OFROU)
3003 Bern
Envoi électronique : netzplanung@astr.admin.ch

Vernier/Genève, le 29 avril 2022

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet.

Ce projet facilite l'engagement d'investissements importants pour assurer la fluidité et la sécurité sur notre réseau de routes nationales et nous le soutenons donc avec grand intérêt. Nous sommes conscients du caractère prévisionnel d'un tel document et des difficultés de réalisation qui ne relèvent pas exclusivement de la responsabilité de la Confédération.

L'expérience des programmes précédents démontre néanmoins de très grandes difficultés de réalisation des investissements, en raison des oppositions souvent massives qu'ils génèrent. De 2010 et 2019, le rythme d'investissement était assez faible, puisqu'environ seul un milliard (100 millions/an) a été engagé. De très nombreux blocages ont en effet freiné, voire stoppé, des projets approuvés par le Parlement. Actuellement, trois projets autoroutiers importants rencontrent de très grandes difficultés de réalisation (Crissier ; Bypass Lucerne et Luterbach – Härkingen).

Dans un tel contexte, indépendamment de la pertinence des priorités retenues par ce projet soumis en consultation, nous nous interrogeons sur la capacité de la Confédération à investir plus de 4 milliards de francs durant les années 2020 à 2027, soit près de 500 millions par an.

Dans le cadre de ce projet, le TCS attend donc de la Confédération des précisions quant à la manière dont elle entend améliorer la réalisation des projets d'aménagements des routes nationales et, partant, renforcer la stabilité de son Programme stratégique de développement des routes nationales (PRODES).

Il demande à cet effet le développement d'un plan de mesures, y compris légales, pour limiter les possibilités de blocage des projets définitivement approuvés et améliorer ainsi la fiabilité du programme d'aménagement des routes nationales ainsi que l'efficacité d'une infrastructure vitale pour la société et l'économie.

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

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président central

Annexe : questionnaire

Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Les axes prioritaires retenus par ce plan d'investissement nous paraissent pertinents et le plafond de dépenses est cohérent par rapport à l'évolution financière du fonds d'infrastructure routier. Compte tenu toutefois de la rapide détérioration de la situation sur le front des embouteillages (entre 2010 et 2019 : pour 17% de p/km supplémentaires, une hausse des embouteillages de 100%), le TCS attend de ces projets d'extensions qu'ils permettent d'améliorer la fluidité du trafic sur le réseau.

Par ailleurs, compte tenu des retards accumulés dans le cadre de la mise en œuvre des projets « définitivement » approuvés par le passé, le TCS s'interroge au sujet de la mise en œuvre concrète des projets proposés pour la prochaine période sous revue. Il relève à cet égard que le cumul des retards pris dans les étapes d'aménagement précédentes risque de créer des étranglements au niveau de la capacité de réalisation de l'ensemble des projets en attente.

Nous saluons cependant le bilan des réalisations présenté dans le rapport explicatif de cette nouvelle étape d'aménagement et réaffirmons notre attachement à une planification à long terme du réseau, conformément à l'évolution de la demande et selon les critères inhérents au principe du développement durable.

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

Compte tenu des importants problèmes de fluidité sur le réseau, le TCS souhaiterait obtenir de nouvelles perspectives en matière de sécurité du trafic sur les routes nationales : Quel impact cette tendance de la hausse du nombre d'heures d'embouteillages va-t-elle avoir sur les plans de l'accidentologie/la sécurité du trafic ? Le rapport explicatif de cette nouvelle étape d'aménagement est malheureusement muet à ce sujet.

Par ailleurs, nous manquons également d'informations au sujet du report de trafic sur le réseau routier secondaire, en raison de la surcharge de trafic sur le réseau des routes nationales. Le TCS demande un monitoring de cette problématique, avec statistiques à l'appui, de manière à mieux permettre aux collectivités publiques de se coordonner pour apporter les réponses qui s'imposent aux jonctions entre ces différents réseaux. Compte tenu des impacts de ces reports de trafic sur les zones d'habitation limitrophes, les transports publics et individuels ainsi que sur la sécurité des usagers vulnérables, ces aspects doivent être documentés et traités de manière prioritaire.

Dans la foulée du rapport du Conseil fédéral sur le postulat Burkart relatif aux problèmes de circulation aux interfaces entre le réseau national et le réseau secondaire des agglomérations, nous demandons au Conseil fédéral de présenter les mesures concrètes qui sont/vont être prises pour éviter que de dangereux bouchons ne se forment jusqu'aux sorties d'autoroutes.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024–2027 est-elle réaliste ?

Le plafond de dépenses lié aux tâches courantes n'appelle pas de commentaire particulier. Il s'agit de tâches récurrentes pour lesquelles les engagements tendent à stagner dans les années à venir. Nous appelons toutefois de nos vœux des financements plus ambitieux, destinés à améliorer l'utilisation des capacités, contrer le vieillissement et faire face à l'allongement du réseau. Ces derniers appelleraient une légère hausse des dépenses d'exploitation.

La hauteur du plafond de dépenses nous paraît toutefois réaliste pour la période sous revue et peut-être légèrement sous-évaluée pour la fin de la décennie, selon les chiffres présentés dans le tableau sur l'évolution des dépenses du FORTA (p. 61).

Programme de développement stratégique des routes nationales

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

Ce programme accorde la priorité à certains axes sur lesquels la fluidité et la sécurité doivent être améliorées et il nous paraît donc de ce point de vue adapté aux besoins de l'infrastructure globale. Compte tenu toutefois des importants blocages rencontrés par des axes prioritaires dans d'anciens programmes de développement stratégique, le TCS estime qu'il devient urgent de trouver des solutions concrètes, afin de permettre une planification et une réalisation beaucoup plus rapides des projets d'extension.

5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

Du point de vue du TCS, l'enjeu ne réside pas dans la répartition des projets sur la durée du programme mais plutôt dans la capacité à mener ces derniers à terme. L'expérience des étapes d'aménagement passées nous montre que de nombreux projets approuvés dans le cadre d'une nouvelle étape se trouvent remis en question par une avalanche d'oppositions au stade du projet définitif (ex : Crissier et Bypass Lucerne). Le bilan des projets d'extensions approuvés définitivement depuis l'époque du Fonds d'infrastructure à nos jours montre bien l'énorme décalage entre l'approbation politique, la libération du crédit et le début des travaux (ex : Genève Aéroport – Le Vengeron (2026), Crissier (2028), Bypass Luzern (2025), contournement de La Chaux-de-Fonds (2030), etc).

Le TCS attend donc de la Confédération davantage d'efficacité dans l'utilisation des moyens financiers consacrés aux adaptations des tronçons autoroutiers régulièrement surchargés. Il demande à cet effet le développement d'un plan de mesures, y compris légales, pour limiter les possibilités de blocage des projets définitivement approuvés et améliorer la fiabilité du programme d'aménagement des routes nationales.

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

Le TCS appelle de ses vœux des solutions qui ne s'appuient pas sur des restrictions de trafic. Améliorer la fluidité du réseau passera prioritairement par des projets d'extension.

Dans une telle logique, nous demandons à ce titre la suppression, dans le message à venir, des deux mesures relatives à la tarification variable selon le lieu et l'heure et à la réservation de voies de circulation au covoitureurs.

La gestion du trafic par le biais du prix et la réservation de voies sur un réseau national largement saturé sont des mesures qui nécessitent un débat politique approfondi, qui ne peut être abordé dans le cadre d'une planification d'investissements.

Face au blocage de nombreux projets issus d'étapes d'aménagement antérieures (voir réponse à la question 5), le TCS s'interroge enfin quant au réalisme des perspectives d'investissements en faveur des extensions. Ces dernières sont listées dans le tableau concernant l'évolution des réserves du FORTA (rapport explicatif p. 61). Après avoir constaté dans les comptes de la Confédération, que cette dernière avait investi moins d'un milliard de francs entre 2010 et 2019 au titre de l'élimination des goulets d'étranglement/accroissement des capacités, soit un peu moins de 100 millions par an, et vu les nombreux blocages subis par les projets approuvés jusqu'ici, nous attendons de la Confédération qu'elle propose une stratégie et des solutions pour permettre les investissements de près de 4 milliards de francs prévus durant les années 2020 à 2027, soit plus de 500 millions par an. Un réel changement de paradigme financier, prévu dès l'instauration du programme d'élimination des goulets d'étranglement.

Ces questions nous intéressent évidemment aussi dans la perspective du changement annoncé de système pour le financement des infrastructures routières.