



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

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération

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 soutient l'engagement de moyens afin de solutionner les problèmes de trafic en agglomération. Des investissements sont nécessaires pour permettre le fonctionnement des infrastructures de transports ainsi que pour maintenir la qualité de vie des citoyens.

Or, le TCS estime que le projet d'« Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération » mis en consultation ne tient pas compte de façon assez équilibrée des différents modes de transport et néglige notamment le trafic individuel motorisé (TIM). Cela étant, le TCS formule les principales requêtes suivantes :

Les mesures en faveur du trafic d'agglomération doivent être coordonnées avec le programme d'extension des routes nationales (PRODES) : le 70% du trafic sur les routes nationales proche des agglomérations prend sa source et a pour objectif l'agglomération. Dans les programmes d'agglomération, il est ainsi indispensable de prendre en considération l'élimination des goulets d'étranglement et les élargissements autoroutiers, souvent à la hauteur des agglomérations, qui pourront enfin être réalisés grâce au FORTA et à PRODES. Il ne manqueront pas d'entraîner une augmentation de la demande sur le réseau secondaire de l'agglomération. Il est donc important que les capacités routières y soient maintenues, voire étendues.

Le TCS demande ainsi au Conseil fédéral de proposer des améliorations substantielles en faveur du TIM en agglomération, à savoir aussi bien des contournements et des pénétrantes, que des interfaces de transport efficaces (P+R, B+R), bien raccordés aux transports publics.

La transit du trafic individuel motorisé (TIM) doit être garanti, notamment par la création de routes de contournement ou de pénétrantes : les engorgements ont de nombreuses conséquences négatives sur la santé, l'écologie, l'économie ou encore la société. Le temps passé dans les embouteillages est perdu pour l'économie et/ou pour les citoyens. L'augmentation du trafic ne se limite pas aux transports individuels motorisés (TIM), mais concerne également les transports publics ; un report du trafic individuel motorisé vers les transports publics ne permettra donc pas de solutionner le problème. Pour cette raison, il est indispensable de combattre les embouteillages par un maintien des capacités, voire la réalisation de nouvelles infrastructures. La réalisation de routes de contournement et d'axes de transit générera des bénéfices pour tous les usagers de la mobilité, et permettra également d'augmenter la sécurité du trafic, d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain et de diminuer les atteintes environnementales.

Les cofinancements fédéraux alloués au TIM doivent servir à des investissements en faveur de l'amélioration du trafic routier (dessertes, routes de contournement et routes de délestage). Cette valorisation des espaces routiers revêt d'ailleurs une importance capitale pour les petites et moyennes agglomérations. Pour cette raison, la Confédération doit donc veiller, tout particulièrement pour ces dernières, à ce que les contributions allouées au TIM permettent le maintien ou même la création de nouvelles capacités. Le TCS demande ainsi que les axes pénétrants et les contournements routiers soient priorisés et qu'aucune mesure technique, telle que l'aménagement de mobilier urbain, ne vienne freiner le trafic des TIM sur les axes principaux et collecteurs.

L'équilibre budgétaire entre les différents modes de transport doit être respecté : le développement des transports doit se faire de manière coordonnée, cohérente et équilibrée. Les aménagements en faveur du trafic individuel motorisé sont indispensables, comme ceux pour les transports publics ou pour la mobilité douce. Il convient donc de veiller à ce que les mesures cofinancées par la Confédération prennent en compte les besoins de tous les modes de transports et favorisent la multi-modalité.

A cet égard, le TCS constate avec étonnement les parts de cofinancement allouées aux différentes mesures ; les transports publics reçoivent 35,3% (395,67 millions), la mobilité douce 28,6% (320,75 millions) et les transports individuels motorisés 18,9% (211,94 millions) de l'enveloppe totale. Et là encore, il convient de remarquer que les projets retenus en tant que projets TIM sont souvent loin d'améliorer la capacité ou la fluidité du trafic individuel motorisé. Le TCS est aussi surpris que les cofinancements fédéraux accordés aux mesures de la mobilité douce représentent le tiers de l'enveloppe totale et qu'ils sont près de 10% supérieurs à ceux du TIM, pourtant nettement plus coûteux à la réalisation.

Le TCS demande donc que la part dévolue au transport motorisé individuel, jusqu'ici de 12% en moyenne pour les investissements en faveur des projets urgents et ceux des 1^{ère} et 2^e générations, soit plus nettement relevée, notamment pour permettre la transition du trafic entre le réseau principal et le réseau secondaire de l'agglomération. Un rééquilibrage des contributions fédérales en faveur des différents modes de transports doit être effectué et les projets de TIM proposés doivent réellement contribuer à améliorer la fluidité du trafic routier !

Les différentes mesures liées au trafic individuel motorisé (TIM) doivent être réexaminées sous l'angle de la fluidité et du maintien des capacités : le TCS s'inquiète du fait que certains projets routiers n'aient pas suffisamment été pris en compte. Par exemple, le TCS a été informé par sa section bâloise que seuls 13% des projets TIM présentés pour le Canton de Bâle ont été retenus dans le programme d'agglomération de troisième génération. De plus, pour ce même canton, les projets les plus attendus n'apparaissent pas dans la liste des mesures A. Pire encore, les projets A retenus pour le Canton de Bâle ont pour la plupart une influence négative sur le trafic routier selon notre section. Et le Canton de Bâle n'est pas une exception ; dans d'autres cantons, il est possible d'identifier des projets qui n'ont pas pour vocation de favoriser le trafic du TIM, mais au contraire de le freiner.

Ainsi, le TCS demande au Conseil fédéral de revoir totalement son évaluation des projets de TIM, dans un sens de renforcement de la capacité et de fluidification du trafic. Il ne peut être question de présenter des mesures en faveur du trafic routier qui concourent en réalité à gêner ce dernier.

2. Questionnaire

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. *Approuvez-vous les points essentiels du projet mis en consultation ?*

Le TCS approuve les grandes lignes du projet mis en consultation, mais demande que :

- Les mesures en faveur du trafic d'agglomération soient coordonnées avec le programme d'extension des routes nationales (PRODES)
- L'équilibre des investissements entre les différents modes de transport soit respecté, de manière à refléter davantage les parts modales
- Le mode de sélection des projets de TIM soit totalement revu, dans un sens de renforcement des capacités et de fluidification du trafic routier.

De l'avis du TCS, le présent projet mis en consultation ne prend pas suffisamment en compte l'importance du trafic individuel motorisé.

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

De l'avis du TCS, les aspects suivants n'ont pas suffisamment été pris en considération :

- Les critères de fluidité et de capacité du trafic sont essentiels pour la priorisation des projets TIM. Les projets ayant une plus-value certaine sur le trafic doivent être intégrés dans la liste A.
- L'équilibre des investissements entre les différents moyens de transports, selon leur importance, doit être garanti pour permettre le bon fonctionnement du système de transports global. Dans ce cadre, la part des co-financements attribuée au TIM doit être repensée à la hausse.

Programme en faveur du trafic d'agglomération, 3e génération

3. *Avez-vous des observations sur l'état des lieux présenté ?*

Le TCS estime qu'il manque des projets importants dans la liste du TIM. Il est important que **le Conseil fédéral procède à un nouvel examen des projets**. Et, surtout, les projets retenus pour le TIM doivent favoriser la capacité, permettre un trafic fluide, et ne pas freiner ou entraver le trafic routier.

4. *Etes-vous d'accord avec le déroulé du processus d'examen des projets d'agglomération de troisième génération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?*

Le TCS demande une plus grande transparence relative à l'examen des projets présentés par les agglomérations. Les critères employés pour la sélection sont apparemment incomplets, puisqu'ils favorisent le choix de projets de TIM qui en réalité freinent et gênent le trafic du TIM. Une situation paradoxale, qui démontre que la grille de critères a été conçue pour d'autres modes de transport que le TIM. Le TCS demande ainsi au Conseil fédéral d'appliquer un critère supplémentaire de capacité pour le TIM.

Il insiste également sur le fait que les projets de TIM de première et de deuxième générations ne peuvent pas être pris comme motif par l'Administration fédérale pour refuser tout cofinancement dans le cadre de la troisième génération de projets, même s'ils sont aujourd'hui contestés et/ou retardés parce qu'ils contribuent à réduire les capacités du TIM.

5. *Etes-vous d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?*

D'une manière générale, le TCS n'est pas satisfait avec la sélection des projets ; il y a notamment un manque cruel de vrai projet de TIM. Par ailleurs, l'allocation générale des moyens à disposition n'est pas équilibrée entre les différents modes de transports. Des investissements sont aussi nécessaires pour le trafic routier ; pour cette raison, le TCS demande que l'enveloppe attribuée au TIM soit revue à la hausse et que les projets de TIM sélectionnés profitent réellement au TIM.

6. *Avez-vous des observations relatives à certains projets d'agglomération ou certaines mesures en particulier ?*

Le TCS ne prend pas position sur les projets isolés. Il insiste simplement sur le mode de sélection totalement inadapté pour les projets de TIM.

Autres remarques

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

Le TCS est attaché à une infrastructure de transport performante et efficiente ainsi qu'au principe de multi-modalité. Pour cette raison, il tient à rappeler les exigences formulées dans la partie introductive de la présente réponse à la consultation. Le programme d'agglomération de troisième génération doit inévitablement prendre en compte les points suivants :

- Les mesures en faveur du trafic d'agglomération doivent être coordonnées avec le programme d'extension des routes nationales (PRODES)
- L'équilibre des investissements entre les différents modes de transport doit être respecté, de manière à refléter davantage les parts modales
- Le mode de sélection des projets de TIM doit être totalement revu, dans un sens de renforcement des capacités et de fluidification du trafic routier.

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 : -