



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

**Gérard Métrailer**  
Tel +41 58 827 27 21  
Mobile +41 79 777 83 27  
Fax +41 58 827 23 92  
gerard.metrailer@tcs.ch

# PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

## SESSION D'ÉTÉ 2019

### **Contacts**

**Gérard Métrailer**  
Responsable Politique  
058 827 27 21  
[gerard.metrailer@tcs.ch](mailto:gerard.metrailer@tcs.ch)

**Laura Salamin**  
Adjoint Responsable Politique  
058 827 27 18  
[laura.salamin@tcs.ch](mailto:laura.salamin@tcs.ch)



# Contenu

## **CONSEIL DES ETATS ET 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

## **CONSEIL DES ETATS ..... 7**

19.3237   Motion Hêche. Poursuivre la réduction de la pollution sonore routière afin de protéger les personnes exposées .....7

17.462    Initiative parlementaire Rutz. Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers .....7

18.3420   Motion Bourgeois. Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes .....8



## CONSEIL DES ETATS ET 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

#### **Soutien aux propositions de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats**

Le TCS soutient les propositions de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E). Ces propositions confirment la majorité des décisions prises par le Conseil national et permettent d'intégrer un certain nombre de projets supplémentaires dans le programme tel que défini par le Conseil fédéral (+67,93 mio).

Durant l'actuelle période de transition entre le Fonds d'infrastructure et le Fonds FORTA, le TCS estime en effet qu'il est possible de soutenir les projets supplémentaires décidés par le Conseil national et soutenus par la CTT-E, 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%). Pour les générations futures, il est primordial que les agglomérations puissent 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 se permet de rappeler 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**

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). 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.

#### **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.

**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 mio francs/an
Exploitation des tronçons NAR :	entre 36 et 37 mio francs/an
Entretien du réseau existant des routes nationales	entre 1,029 et 1,077 mia francs/an
Entretien des tronçons NAR :	entre 72 et 74 mio francs/an
Aménagement du réseau	entre 574 et 693 mio francs/an
Aménagements sur les tronçons NAR	44 mio 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).**
- **Adhésion aux projets intégrés par le Conseil national (contournements de la Chaux-de-Fonds et de Näfels).**
- **Soutien à la proposition de la minorité Häberli-Koller (soutenant le projet de l'accroissement de capacité Bodensee-Thurthal-Strasse (BTS) et demandant au Conseil fédéral de soumettre au Parlement un crédit d'engagement y relatif).**
- **Soutien à la proposition de la majorité de la Commission des Etats visant à biffer les propositions de construction du tronçon manquant sur l'autoroute de l'Oberland zurichois et du Muggenbergtunnel.**
- **Soutien au postulat de la CTT-E « Prise en considération des objectifs en matière d'urbanisme et de protection des paysages dans le cadre du projet de contournement de Lucerne et d'autres projets de constructions de routes nationales ».**

**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 affectées à cette tâche n'ont cependant atteint, entre 2008 et 2016, que 551 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 Majorité (Crédit d'engagement de 5,961 milliards)**

Le TCS soutient le crédit d'engagement de 5,961 milliards qui permet de couvrir tous les projets soutenus dans le cadre de l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales. Il soutient également la proposition de la Minorité Häberli-Koller qui demande que le Conseil fédéral soumette au Parlement un crédit d'engagement destiné à financer l'accroissement de capacité pour le projet de « Bodensee-Thurtal-Strasse ».

**Motif :** En 2017, 26'000 heures d'embouteillage ont été recensées sur les réseaux 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 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) ainsi que les deux projets rajoutés par le Conseil national et soutenus par la CTT-E (Contournements de la Chaux-de-Fonds et de Näfels), il est nécessaire de libérer un crédit d'engagement de 5,961 milliards.



## CONSEIL DES ETATS

### **19.3237 Motion Hêche.**

#### **Poursuivre la réduction de la pollution sonore routière afin de protéger les personnes exposées**

Le Conseil fédéral est invité à poursuivre la mise en place de mesures afin:

1. de réduire de manière continue le nombre de personnes soumises à un bruit routier (en-dessus des valeurs limites selon l'OPB) afin de protéger durablement la population contre ce type de nuisances, comme le demande la Constitution fédérale,
2. d'assurer la poursuite du soutien financier de la Confédération aux cantons et aux communes par les conventions-programmes et cela dans un même ordre de grandeur financier que durant les trois premières périodes (2008-2018).

#### Position

#### **Soutien**

Le TCS est conscient de la problématique liée au bruit. Les effets sur la santé peuvent être graves pour les personnes qui sont exposées à une pollution sonore excessive. Comme le souligne cette motion, les bâtiments perdent également de la valeur et les conséquences sociales ne sont pas négligeables. De plus, des paiements compensatoires peuvent être demandés aux autorités responsables de l'exploitation des routes.

Le TCS soutient les mesures à la source, et plus particulièrement dans les domaines des revêtements phonoabsorbants ainsi que des pneus sûrs, économes en énergie et silencieux. Dans le premier cas, cela est lié à des investissements financiers élevés. Des mesures similaires, telles que la construction de parois anti-bruit ou, lorsque cela n'est pas possible, de fenêtres antibruit sont également liées à des coûts qui ne doivent pas être sous-estimés. Si la Confédération ne met pas de moyens supplémentaires à disposition, les communes auront de plus en plus recours à des mesures peu coûteuses et insuffisantes, comme les réductions de vitesses.

### **17.462 Initiative parlementaire Rutz.**

#### **Ne pas entraver la fluidité du trafic sur les grands axes routiers**

Cette initiative parlementaire demande que les dispositions de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) seront complétées, de sorte que la vitesse générale de 50 kilomètres à l'heure s'applique à l'intérieur des localités sur les grands axes routiers et qu'il ne puisse être dérogé à ce principe que pour des raisons de sécurité, mais pas pour des raisons de protection contre le bruit.

#### Position

#### **Soutien**

Le TCS soutient l'initiative parlementaire Rutz. Il est important de rappeler que la Confédération investit des sommes considérables non seulement dans l'aménagement des routes nationales à proximité des agglomérations, mais aussi dans l'adaptation du réseau routier dans les agglomérations (programmes d'agglomération). Le réseau des transports



suisse est un réseau global dont la fonctionnalité relève de la responsabilité des pouvoirs publics à tous les niveaux.

La politique de la Confédération, qui vise à adapter de manière ciblée le réseau à la demande pour empêcher la rapide augmentation du nombre d'heures d'attente dans les bouchons, est entravée par quelques villes et agglomérations qui imposent une limitation à 30 km/h sur des routes principales conçues pour le transit et pour canaliser le trafic. Cet abaissement de la vitesse maximale permise est souvent accompagné de mesures architecturales (pour contraindre concrètement les conducteurs de respecter la limitation de la vitesse) qui dérangent la hiérarchie routière et la fluidité du trafic sur l'ensemble du réseau. En résumé, cette intervention a les conséquences suivantes: le trafic se déplace dans les quartiers ; le bruit augmente en raison des manœuvres de freinage et d'accélération (si bien que la réduction du bruit obtenue par l'abaissement de la vitesse est annulée) et les émissions s'accroissent.

Dans l'idée de veiller à la cohérence entre la politique des transports et les investissements aussi bien de la Confédération que des agglomérations, il est important de sauvegarder la fonctionnalité des principaux axes routiers qui font le lien entre le réseau étendu des routes nationales et le réseau en aval qui assure la desserte fine des quartiers.

### **18.3420 Motion Bourgeois. Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes**

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la base légale afin de compenser le poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3.5 tonnes.

#### Position

#### **Soutien**

Le TCS salue les efforts visant à réduire la pollution sonore et les émissions de gaz à effet de serre. Pour des raisons de sécurité, les véhicules dont le poids total excède 3,5 tonnes (indépendamment du système de propulsion) et leurs conducteurs sont actuellement soumis à des exigences accrues en Suisse ainsi que dans l'UE. Cela concerne les exigences techniques posées au véhicule, les prescriptions applicables au conducteur (catégorie de permis de conduire, exigences médicales) ainsi que les prescriptions d'utilisation (durée du travail et du repos, prescriptions relatives à la formation continue).

Selon les récents développements, l'UE souhaite permettre une nouvelle réglementation pour les véhicules à propulsion alternative : la directive (UE) 2018/645 du 18 avril 2018 prévoit désormais de compléter la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire avec de nouveaux éléments. Ces derniers décrètent que les véhicules précités destinés au transport de marchandises et dont le poids total excède 3,5 tonnes mais est inférieur à 4,25 tonnes peuvent être conduits par les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B, pour autant que la masse supplémentaire autorisée soit imputable exclusivement au poids additionnel du système de propulsion alternative.