



Procédure de consultation
FER No 11-2018

Personne responsable:
M. Olivier Ballissat

Date de réponse:
27 avril 2018

Consultation relative au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation 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

En préambule, nous avons pris note que :

- « Le Conseil fédéral propose un crédit d'engagement de 4,651 milliards de francs pour les grands projets, les projets d'extension de l'étape d'aménagement 2019 et la planification des autres projets d'extension du PRODES des routes nationales. Il propose également un plafond de dépenses de 8,156 milliards de francs sur la période 2020-2023 pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales ainsi que pour leur aménagement (au sens d'adaptations) ».
- « Les grands projets au sens de l'art. 5, al. 1, let. a, ch. 2, de la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération sont des aménagements au sens d'adaptations qui requièrent une décision politique de principe en raison de leurs dimensions et de leurs conséquences. Le projet de second tube du tunnel routier du Gothard entre dans cette catégorie. Le Conseil fédéral propose un crédit de 2,084 milliards de francs pour la construction du second tube ».
- « En plus des projets portant sur le réseau existant des routes nationales, le Conseil fédéral a intégré trois projets portant sur des tronçons qui ne feront partie du réseau des routes nationales qu'à partir du 1er janvier 2020 : les contournements du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Näfels ».
- « Le Conseil fédéral a réuni dans l'horizon de réalisation 2030 les aménagements qu'il juge prioritaires. Ces projets se trouvent principalement dans des espaces métropolitains ».
- « Le Conseil fédéral propose d'intégrer à l'étape d'aménagement 2019 de l'horizon de réalisation 2030 les projets de Crissier, de Rotsee - Buchrain, du contournement de Lucerne et du contournement du Locle. Il propose un crédit d'engagement de 2,567 milliards de francs pour la réalisation de ces quatre projets et pour la planification des autres projets d'extension du PRODES des routes nationales ».
- « Dans son rapport en réponse au postulat sur la conduite automatisée, le Conseil fédéral a mis en évidence les opportunités et les risques de la numérisation dans le domaine de la mobilité. Il a expliqué que les nouvelles technologies allaient profondément modifier le système de transport, mais qu'il n'était pas encore possible de se prononcer avec suffisamment de fiabilité sur leurs effets concrets. L'incertitude prévaut également encore quant à la mesure dans laquelle les véhicules automatisés vont s'imposer et à quel rythme. (...) Compte tenu de ces nombreuses incertitudes, il serait risqué de différer les travaux prévus en attendant la formulation de conclusions plus fiables concernant les effets des nouvelles technologies ».

Pour le surplus, vous trouverez ci-dessous les remarques de notre Fédération organisées selon la structure du questionnaire proposé par vos soins.

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Notre Fédération approuve les grandes lignes du projet. Les objectifs définis n'appellent aucun commentaire particulier de notre part. Nous notons que : *« Le plafond de dépenses n'inclut pas les coûts des grands projets. Pour ceux-ci, bien qu'ils fassent partie des aménagements au sens d'adaptations, des crédits d'engagement sont proposés en raison de leurs caractéristiques spécifiques ».*

Nous relevons que le projet soumis à consultation inclut dans la planification des besoins une diminution annuelle des moyens nécessaires d'environ 200 millions de francs à titre de mesure portant sur les dépenses et que cette réduction ne concerne que le réseau existant des routes nationales.

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

Le rapport explicatif devrait bien plus insister sur les évolutions relatives à la conduite automatisée, notamment dans le cadre d'un horizon de réalisation fixé à 2030, ainsi que sur les répercussions que cela pourrait impliquer.

Il est vrai qu'il est difficile d'identifier les opportunités et les risques de la numérisation dans le domaine de la mobilité et de se prononcer avec suffisamment de fiabilité sur les effets concrets des nouvelles technologies. Toutefois, au vu des sommes concernées qui se chiffrent en milliards, une partie du rapport devrait au moins proposer une synthèse des tendances qui sont en jeu et élaborer quelques scénarios prévisibles en l'état des connaissances actuelles, soit dans la partie 1 – contexte, soit en introduction de la partie 2 – grandes lignes.

Ces évolutions, à mettre en perspective avec l'accélération du développement de l'intelligence artificielle, tant au niveau des applications embarquées qu'au niveau de la gestion des centres de contrôle du réseau routier, vont être phénoménales. Elles devraient s'accompagner d'un potentiel d'économie bien plus élevé que les 200 millions annuels identifiés, pas seulement limité à la partie entretien et exploitation, mais concernant aussi l'aspect développement de nouvelles capacités, surtout si lesdites évolutions vont dans le sens d'une augmentation du taux d'occupation des véhicules basée sur une gestion de la demande en temps réel.

La page 53 du rapport explicatif sous 2.3.7 – aperçu de la prochaine mise à jour ne semble pas oublier que « des choses se passent » sans se rendre réellement compte de la vitesse des changements qui se mettent en place et qui vont toucher dans un premier temps essentiellement les aires métropolitaines, donc les endroits où la grande partie des investissements sont effectués en matière d'infrastructures ; à cet effet, il est seulement écrit ce qui suit dans le rapport :

- **« Tenir compte des découvertes actuelles sur la conduite automatisée :**

Si les études en cours sur la conduite automatisée apportent de nouveaux résultats au sujet des répercussions sur les besoins en infrastructure, ces résultats devront intervenir dans la définition, l'évaluation et la hiérarchisation à venir des projets d'extension ».

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. Toutefois, nous relevons en page 27 que : « *le second tube du tunnel routier du Gothard, contrairement au projet FORTA, ne fait actuellement plus partie de l'aménagement au sens d'adaptations, mais est classé comme grand projet* ».

Grands projets

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

Notre Fédération estime que le critère intitulé « Type d'infrastructure » doit être impérativement assoupli. En effet, il n'y a aucune raison de se limiter à ce qui est défini en page 28 : « *Un grand projet est une installation isolée nécessaire pour la remise en état et/ou l'exploitation fiable de l'infrastructure existante des routes nationales, mais ne constituant pas en elle-même un accroissement des capacités. Cette catégorie inclut par exemple la construction d'un tube ou d'un ouvrage d'art supplémentaire qui permet la remise en état ou la fermeture, nécessaire pour des raisons d'exploitation, d'une installation existante très sollicitée sans entraver la circulation. Les exemples actuels sont la construction du second tube du Gothard ou du troisième tube du tunnel du Belchen. Cette catégorie n'inclut pas les adaptations des infrastructures existantes réalisées dans le cadre de la planification ordinaire de l'entretien* ».

La catégorie des grands projets semble avoir été mise en place expressément pour sortir le second tube du Gothard de la catégorie « Aménagement au sens d'adaptations », tellement les critères sont adaptés à cette réalisation. Sans l'assouplissement demandé, une telle démarche pourrait aboutir à favoriser un projet spécifique au détriment d'autres tout aussi essentiels pour d'autres régions.

Le critère lié au montant des coûts pourrait quant à lui être renforcé. **A notre avis, un grand projet en matière routière dépasse largement l'ordre de grandeur du milliard de francs suisses.**

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

Oui, mais à la condition que **le critère Type d'infrastructure définissant les grands projets soit assoupli, de telle manière à ce que le grand projet du Grand Genève, à savoir la traversée lacustre destinée à boucler l'autoroute de contournement, puisse en faire partie.** En l'absence, la mise en place de la catégorie des grands projets ne serait que destinée à faciliter la réalisation du tunnel du Gothard en négligeant les intérêts de notre région; un tel procédé ne saurait être accepté par notre Fédération.

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. Nous n'avons pas de remarques particulières concernant les objectifs définis. Nous sommes également convaincus qu'il faut « *élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2 x 3 voies dans et entre les zones des métropoles et des grandes villes* ».

En pages 36 et 37, nous relevons les propos suivants : « *En complément, la réalisation de nouveaux éléments de réseau peut également s'avérer nécessaire dans certains cas. Sont concernées les zones des métropoles et des grandes villes dans lesquelles le réseau des routes nationales demeurera très encombré en dépit des projets d'extension déjà planifiés. Le risque d'embouteillages reste élevé dans ces secteurs et l'absence d'itinéraires bis peut compromettre durablement leur accessibilité en cas*

d'événement majeur ou de travaux complets de remise en état. Dans les zones concernées, une solution pourrait être de **compléter les routes nationales existantes jusqu'à former un système de périphériques**. **Cela vaut en particulier pour les agglomérations de Genève, Lausanne, Bâle et Zurich** ».

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

Nous insistons sur le fait que la traversée lacustre prévue dans la Constitution du canton de Genève s'inscrit parfaitement dans le cadre des éléments figurant dans le rapport relayés sous point 6. En effet, il ne s'agit rien d'autre que de boucler un périphérique aux capacités saturées dans une zone métropolitaine. **Cette traversée lacustre doit faire partie intégrante du programme de développement stratégique des routes nationales.**

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

Nous avons pris note de vos propos de la page 79 : « *Le Conseil fédéral propose d'élargir la route nationale à six voies sur tous les tronçons entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon (...) Compte tenu de l'urgente nécessité d'agir et vu que leur opportunité est démontrée, le Conseil fédéral a affecté les projets d'extension concernés à l'horizon de réalisation prioritaire 2030. **Aucun autre projet que le projet d'extension entre Genève Aéroport et Le Vengeron, déjà définitivement approuvé dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement, ne présente toutefois encore une planification suffisamment contraignante pour autoriser une libération définitive*** ».

Notre Fédération est satisfaite de constater que les projets sur la N1 entre Perly et Nyon fassent partie de l'horizon 2030, même si le seul projet réellement en cours ne concerne que le tronçon Genève aéroport – le Vengeron. Nous espérons que les autorités cantonales veilleront à ce que les études y relatives puissent avancer selon un calendrier permettant que tous les projets à l'horizon de planification 2030 puissent voir le jour.

Nous nous demandons ce qu'il est advenu du **projet Etoile – Perly** mis dans les horizons de planification ultérieurs sous PRODES 2015 et qui a disparu sous PRODES 2018 (tableau 11 de la page 51).

Notre Fédération salue le fait que le contournement du Locle soit inclus dans l'étape d'aménagement 2019, tout en prenant acte que celui de la Chaux-de-Fonds est prévu dans l'horizon 2030, mais pour une autre étape.

Autres remarques

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

Notre Fédération approuve que l'OFROU puisse disposer de postes supplémentaires afin de remplir ses missions capitales pour l'économie nationale, notamment en matière de maintenance du réseau autoroutier, sans oublier qu'avec le nouvel arrêté sur le réseau (NAR) quelques 400 kilomètres de route seront transférés des cantons à la Confédération et intégrés dans le réseau des routes nationales en 2020.

Concernant un futur relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales puisqu'un seuil aux alentours de 500 millions de francs devrait être atteint en 2023 au niveau du FORTA, nous sommes convaincus qu'il faudra étudier d'autres pistes afin de trouver des solutions moins pénalisantes pour l'économie. En l'état actuel, une augmentation de cette surtaxe ne nous semble pas pertinente.