



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](mailto:sachplanverkehr@are.admin.ch)

ARE, section Planifications fédérales
3003 Berne

Envoi électronique: sachplanverkehr@are.admin.ch

Vernier/Genève, le 14 décembre 2020

Procédure de consultation

Plan sectoriel des transports, partie programme

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS) accompagne ses quelque 1.5 million de membres dans leur mobilité, aussi bien avec des prestations et produits que par la sauvegarde de leurs droits et intérêts dans la circulation routière et dans la mobilité en général (art. 2 des statuts du TCS). Partant, il se permet de vous soumettre ci-après ses considérations sur la partie programme du plan sectoriel des transports. Même s'il n'a pas directement été invité à prendre position, le TCS estime, vu le rôle central du plan sectoriel dans le cadre de la planification des transports au niveau fédéral et de l'évaluation des projets PRODES, qu'un positionnement de sa part se justifie. Comme indiqué dans le plan soumis à consultation, les stratégies d'actions qui y sont proposées servent de base aux parties infrastructurelles de ce même plan, du PRODES rail et routes nationales et des projets d'agglomération qui sont au centre de l'engagement du TCS en matière de mobilité. Nous vous serions ainsi très reconnaissants si nous pouvions à l'avenir être intégrés à la réflexion sur ces plan sectoriels ou tout autre objet ayant une incidence directe sur le développement des systèmes de transport.

Remarque de fond et demande principale

La section du programme révisé du plan sectoriel des transports présente les développements, les défis et les questions les plus importants dans les domaines de l'espace, des transports, des infrastructures et de l'environnement. Sur cette base, elle formule comment les défis doivent être relevés et quels sont les objectifs à atteindre d'ici 2050. Enfin, le plan sectoriel tire des stratégies de développement pour les douze territoires d'action du pays des objectifs tels que définis dans le Projet de territoire pour la Suisse.

D'emblée, nous tenons à rappeler que le Projet de territoire, qui fixe les grandes orientations en matière d'aménagement, n'a jamais fait l'objet d'une consultation officielle de la part de la Confédération, mais uniquement de forums publics. Or, vu l'impact de ce document et du Plan sectoriel sur les programmes d'infrastructures à tous les niveaux de l'Etat et pour l'ensemble des politiques à incidence spatiale, il nous semble indispensable de soumettre ces documents à un solide processus de validation démocratique (Parlement).

Sur le plan des contenus, le TCS déplore un manque d'équilibre, tant dans le Plan sectoriel que le Projet de territoire, au niveau de la prise en compte des trois principaux critères de durabilité : le social, l'économie et l'environnement. De la vision jusqu'aux stratégies de développement, ces documents fondamentaux privilégient largement la dimension environnementale, au détriment des enjeux sociaux et économiques. Nous déplorons également dans la vision 2050 de la mobilité (plan sectoriel), qui constitue la base des futures planifications de la Confédération, l'absence de toute référence à la transition écologique de la mobilité, de ses potentiels sur le plan de la sécurité et de l'environnement, et de ses incidences sur la planification infrastructurelle.

Cela étant, le TCS formule la demande principale suivante :

Afin de renforcer la légitimité démocratique du Plan sectoriel et du Projet de territoire, le TCS demande à la Confédération de soumettre à l'approbation du Parlement les grands principes, les objectifs et les stratégies de développement poursuivis dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire. Ces éléments clés en matière d'aménagement et de développement des infrastructures, qui ont une empreinte directe et forte sur l'ensemble des politiques sectorielles à incidence spatiale, méritent non seulement une validation de la part du pouvoir législatif, mais également un vrai débat de société.

Remarques de détail et requêtes du TCS

A) Vision 2050 pour la mobilité et le territoire

Comme précisé dans le Plan sectoriel, la partie vision présente l'état souhaité dans les domaines du territoire et de la mobilité à l'horizon 2050. Elle se veut une base pour les planifications de la Confédération et un complément aux stratégies territoriales cantonales élaborées dans la foulée de la LAT1. Cette vision repose sur le Projet de territoire Suisse et sur les cinq objectifs qui y sont énoncés : 1. Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ; 2. ménager les ressources naturelles ; 3. gérer la mobilité ; 4. renforcer la compétitivité ; et 5. encourager les collaborations. Par rapport à cette vision, le TCS formule les requêtes suivantes :

Renoncer à une gestion du trafic par le biais de restrictions du parking : le TCS s'oppose à la politique délibérée d'un grand nombre de villes centres visant à réduire le trafic du TIM sur leur territoire par la suppression des places de stationnement. Cette façon de faire ne prend pas en considération le fait que les villes aussi font partie d'un réseau de routes dont il faut garantir le fonctionnement, notamment par des interfaces. Si les usagers descendant du réseau principal se retrouvent sans solution valable pour accéder aux centres, ne sachant plus où se parquer, tout le réseau est en danger. Cette politique d'exclusion ne doit pas être encouragée par la Confédération, ni cofinancée via des mesures s'inscrivant dans les programmes d'agglomération. Il en va de la cohérence des investissements de la Confédération.

Une telle politique peut en outre prêter le développement de la mobilité électrique en milieu urbain, qui nécessitera un grand nombre de places avec bornes de recharge sur la voie publique.

Prioriser le développement des pôles d'échange multimodaux dans le cadre des programmes d'agglomération : le TCS s'engage de longue date pour une mobilité multimodale qui favorise les différents modes de transports selon leur efficacité dans une situation donnée. Des pôles d'échange multimodaux efficaces permettront non seulement de renforcer l'efficacité de l'ensemble du système de transport, mais également de promouvoir les offres de mobilité combinées. Pour déployer un effet positif, ces nœuds multimodaux doivent être situés aux endroits stratégiques, bien reliés aux transports publics et proposer des places de stationnement en suffisance tant pour le TIM que pour les vélos, et ceci à des conditions attractives.

Régler le problème des interfaces à la source – les fonds à disposition du trafic d'agglomération ne doivent plus permettre de cofinancer des projets de modération du trafic ou de réduction des capacités : une meilleure coordination entre les pouvoirs publics et la promotion de la multimodalité ne suffiront pas à elles seules à régler le problème des interfaces, qui ne cesse de s'aggraver d'année en année. La Confédération est appelée à jouer un rôle prépondérant dans le cadre du maintien de la hiérarchie et de la fonctionnalité du réseau routier. Au besoin, en refusant de cofinancer des mesures de modération du trafic sur des axes structurants assurant la liaison entre le réseau principal et le réseau secondaire de l'agglomération (desserte fine). Car pour le TCS, la principale cause de l'explosion des bouchons aux interfaces provient d'une politique délibérée de restriction du trafic, au mépris de la hiérarchie du réseau. La cohérence de la politique d'investissement de la Confédération passe par une limitation de ses soutiens aux mesures de modération du trafic sur les grands axes structurants.

B) Stratégies de développement et principes d'action

Les stratégies de développement et principes d'action sont formulés afin de promouvoir un développement conforme à celui décrit dans la vision. Ils ont force obligatoire. Dans ce domaine des stratégies et des principes d'action, le TCS formule les attentes suivantes :

Adapter les infrastructures de manière ciblée aux besoins et résoudre le problème de réalisation des projets d'infrastructures validés sur le plan politique : S'agissant des extensions de capacités, le plan sectoriel évoque régulièrement la priorité d'une gestion optimisée de l'infrastructure existante et d'un management des capacités sur l'adaptation de cette même infrastructure aux besoins. En matière de gestion du trafic, le TCS attend la mise en œuvre de mesures permettant de fluidifier le trafic plutôt que de le bloquer inutilement (gestion des feux, compte-gouttes). A partir d'un certain niveau de charge du réseau, les mesures de gestion ne suffisent plus et des extensions s'avèrent nécessaires. Or, la réalisation d'élargissements ou d'extensions validés sur le plan politique, après avoir été soumis à des évaluations des coûts et bénéfices, y compris en matière d'environnement, se trouve souvent bloquée. Le TCS attend des mesures de la part de la Confédération pour accélérer les processus de planification et la réalisation des projets d'infrastructures de transport validés sur le plan politique.

Gérer les pics de trafic non par des mesures discriminatoires, mais en offrant des alternatives aux citoyens : plutôt de casser les pics de trafic par le biais d'un pricing ou d'autres mesures de restriction du trafic, le TCS demande à la Confédération de s'engager davantage dans les domaines du sharing, de la multimodalité et de la flexibilisation des horaires de travail et d'étude. Le projet de tarification de la mobilité de la Confédération, avec sa différenciation des tarifs selon l'heure et le lieu, ne peut que contribuer à exclure du trafic les usagers moins nantis et disposant d'une marge de manœuvre réduite. La Confédération est appelée au contraire à inclure dans sa planification les infrastructures nécessaires au développement du covoiturage, notamment, et à proposer à la société et l'économie de nouvelles conditions cadres en vue d'une large flexibilisation des horaires de travail et d'étude au plan national.

Revoir les modalités et les critères de priorisation en matière d'infrastructures : les projets routiers, y compris les projets d'extension, font l'objet d'une analyse coûts – bénéfices qui inclut la dimension environnementale du projet. Le TCS refuse toutefois le recours unilatéral à cette dimension environnementale dans le cadre de la planification et de la priorisation de projets d'infrastructures. Il revendique ici une prise en compte équilibrée de tous les aspects de la durabilité, soit l'environnement, le social et l'économie. Il attend une ouverture en faveur de critères, tels que la rentabilité des projets (efficacité économique), la quantité de personnes transportées/le taux d'occupation et la prise en compte des coûts subséquents pour l'exploitation et l'entretien.

Renoncer à la proposition d'internaliser les coûts externes : la reprise de cet élément dans le plan sectoriel des transports témoigne du caractère idéologique de ce document. Alors que la Confédération a renoncé jusqu'ici à intégrer cet aspect dans le projet de tarification de la mobilité, celui-ci fait irruption dans le cadre d'un plan lié à l'aménagement du territoire. Pour le TCS, cette proposition va à l'encontre des intérêts de l'ensemble du secteur des transports. Il rappelle à ce propos que les externalités du rail (coûts non couverts par les usagers) s'élèvent à 54% et qu'un tiers des moyens à disposition proviennent de subventions directes et indirectes de la Confédération (plus de 4 mia. au total, sans parler de la commande de prestations de l'Etat). Par ailleurs, vu les énormes marges de fluctuation dans l'évaluation des principaux coûts externes, il apparaît que ceux-ci n'offrent en aucun cas une base assez solide pour fonder de nouvelles mesures fiscales.

Requêtes complémentaires et conclusion

Intégrer les modes de propulsions alternatifs/la mobilité électrique et les nécessaires infrastructures à leur développement dans la planification : le plan sectoriel esquisse une image négative du transport individuel motorisé (TIM). La vision véhiculée ne tient pas suffisamment compte de l'évolution actuelle du TIM vers la durabilité, de son importance du moment ni de son potentiel dans le futur. Le TCS déplore ainsi l'absence de toute planification des nécessaires infrastructures de recharge pour les nouveaux modes de propulsion, dans la périphérie comme dans les centres, et le risque que nous fait courir en ce sens la suppression programmée de l'offre de parcage dans les centres.

Intégrer les offres de sharing dans la planification : Le TCS requiert en outre une intégration plus sérieuse de l'offre de sharing dans le cadre de l'aménagement du territoire. Les pouvoirs publics sont appelés à créer les conditions cadres nécessaires au développement et à l'intégration des diverses offres de partage dans le domaine de la mobilité. Toutes les offres de partage du secteur de la mobilité doivent être prises en compte par les autorités publiques dans leurs décisions relatives à l'aménagement du territoire et en particulier à la planification des réseaux de transport.


Intégrer le transport de marchandises et les défis logistiques dans la planification : L'évolution en matière de livraisons et d'approvisionnement en marchandises doit inciter la Confédération, les cantons et les villes à accorder une plus grande importance à la logistique dans l'aménagement du territoire et dans la planification des réseaux de transport. Compte tenu du développement des achats en ligne et des livraisons de marchandises, les agglomérations sont appelées à maintenir la capacité des principaux axes de transport et à assurer la fluidité du trafic sur les axes de transit vers les centres afin de permettre une distribution conforme aux délais, dans de bonnes conditions de sécurité pour tous les usagers de la route.

Poursuivre la planification et les investissements dans des extensions ciblées du réseau routier : Au chapitre des défis, le document mis en consultation insiste dans son bilan initial sur le décalage entre les besoins actuels en transport et les capacités d'absorption des infrastructures existantes. Des goulets apparaissent en tous points du réseau, aussi bien dans les centres, les ceintures que dans les espaces métropolitains, notamment sur les routes nationales, sans parler du réseau ferroviaire lui aussi saturé aux heures de pointe. Ce constat de fond constitue pour le TCS le signal du décalage toujours plus important entre l'évolution des besoins en infrastructures, d'une part, et la planification et les investissements en vue de l'adaptation de ces infrastructures à ces mêmes besoins de la population d'autre part. Et vu la saturation de l'ensemble des infrastructures, notamment aux heures de pointe, la solution ne pourra passer par un simple transfert modal ou un pricing incitatif excluant les usagers les moins nantis. Elle passera également par des extensions ciblées des infrastructures.

Le TCS en appelle donc à la Confédération pour qu'elle organise un vrai débat sur la vision du développement, une concertation avec les partenaires sociaux afin de trouver des solutions non discriminatoires aux problèmes de congestion (flexibilisation des horaires de travail et d'études, intégration du sharing dans la planification, etc.) et qu'elle offre une légitimation politique et démocratique aux grandes choix de développement de notre territoire et de nos infrastructures.

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

Touring Club Suisse


Peter Gletschi
Président central