

**Touring Club Suisse**

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

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION DE PRINTEMPS 2014

Contacts

Gérard Métrailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Olivier Fantino
Adjoint responsable Politique
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL	3
13.102 Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification	3
CONSEIL DES ÉTATS.....	4
13.077 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard.....	4
13.4186 Mo. Eberle. Avenir de l'arrêté sur le réseau	6
12.3421 Mo. Groupe RL. Empêcher la responsabilité solidaire des conducteurs novices en supprimant les cours obligatoires de formation complémentaire.....	6



CONSEIL NATIONAL

13.102 Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification

Actuellement, la promotion du trafic marchandises ferroviaire est une tâche à charge du compte de financement spécial « circulation routière » (FSCR). Il est prévu que les subventions diminuent progressivement et soient versées jusqu'en 2018. D'après les prévisions, le crédit mis à disposition entre 2011 et 2018 ne sera pas entièrement consommé: en 2018, l'administration fédérale prévoit un « reste » économisé d'environ 170 millions sur un total d'environ 1,5 milliards de francs disponibles.

Cet objet vise à prolonger de 5 ans – soit jusqu'en 2023 - le versement des subventions en faveur du trafic marchandises ferroviaire de transit, pour un montant moyen de 70 millions de francs par année. Ces versements supplémentaires seront entièrement à la charge du FSCR.

La majorité de la Commission des transports et télécommunications du Conseil national (CTT-CN) soutient le projet du Conseil fédéral, qui consiste à augmenter de 180 millions le plafond de dépenses initial. Une minorité de la CTT-CN propose en revanche de maintenir le plafond de dépense au niveau actuel, tout en prolongeant le versement des subventions de trois ans – soit jusqu'en 2021.

Position du TCS

Le TCS rappelle que le financement spécial de la « circulation routière » (FSCR) manquera cruellement de moyen à l'horizon 2018 d'après les projections officielles de l'OFROU. Vu l'importance des besoins routiers futurs, le TCS refuse fermement toute nouvelle subvention transversale route-rail et s'oppose par conséquent à l'augmentation du crédit de 180 millions. Il accepte en revanche la proposition de la minorité de la CTT-CN consistant à prolonger ces versements jusqu'en 2021, sans augmenter le crédit total.



CONSEIL DES ÉTATS

13.077 Loi sur le transit routier dans la région alpine. Réfection du tunnel routier du Saint-Gothard

D'ici à 2020-25, l'actuelle galerie sous le St-Gothard devra être fermée pendant trois ans afin de réaliser d'importants travaux de réfection. Plusieurs variantes ont été examinées pour effectuer ces travaux, soit en prenant d'importantes mesures d'accompagnement, soit en construisant un second tube. Le Conseil fédéral a choisi la variante consistant en la construction d'un second tube au tunnel routier du St-Gothard, sans augmenter le nombre de voies de circulation. Chaque galerie sera exploitée sur une voie de circulation et sera dotée d'une bande d'arrêt d'urgence.

La majorité de la CTT-CE soutient le projet du Conseil fédéral. Trois propositions de minorité ont également été déposées. La première propose de renvoyer le projet au Conseil fédéral afin d'en examiner la constitutionnalité et la compatibilité avec les accords internationaux. La seconde consiste à renvoyer le projet au Conseil fédéral en lui demandant de garantir que le second tube ne portera aucun préjudice aux terminaux ferroviaires de Suisse centrale et qu'une seule voie par tube sera ouverte à la circulation. Quant à la troisième, elle demande également de renvoyer le projet au Conseil fédéral afin qu'il soumette un programme de renonciation à d'autres projets routiers.

Position du TCS

Le TCS soutient la position du Conseil fédéral et s'oppose aux trois propositions de minorité. Il estime que le tube d'assainissement souhaité par le Conseil fédéral constitue la seule variante acceptable pour effectuer l'assainissement de l'actuelle galerie bidirectionnelle.

Le montant nécessaire pour construire un tube d'assainissement et rénover le tunnel existant s'élève à 2,8 milliards de francs environ, soit 800 millions de plus que la variante d'assainissement sans tube d'assainissement. Cependant, cette dernière requerrait la mise en place d'un ferroutage avec des gares de transbordement temporaires (chaussée roulante courte pour le trafic lourd et le chargement des automobiles) et coûterait environ 2 milliards. Après la rénovation, les gares de transbordement devraient être détruites et le matériel roulant revendu. Sans tube d'assainissement, le même exercice se répétera dans 30 à 40 ans (assainissement suivant), avec un nouveau milliard de coûts inutiles pour financer les mêmes mesures d'accompagnement.



Le supplément pour construire le tube d'assainissement sera rapidement compensé par la facilité à effectuer les travaux d'entretien à venir. A l'inverse, la mise en place d'une chaussée roulante génèrerait des coûts élevés, sans bénéfice futur et resterait une mesure insuffisante. A noter que la mise en place d'une chaussée roulante risque également d'entrer en conflit avec les intérêts du trafic ferroviaire ordinaire.

Le TCS souligne par ailleurs que le risque de collision frontale ou latérale disparaîtra avec la construction d'une galerie d'assainissement. Après la rénovation, la circulation ne se fera que sur une seule voie et la deuxième voie servira de bande d'arrêt d'urgence. Police, pompiers et ambulances pourront ainsi se rendre rapidement et librement sur les lieux d'un accident. En cas d'incendie ou de catastrophe plus importante, le nombre de personnes exposées sera réduit de moitié. Les bénéfices en matière de sécurité pour les usagers sont importants.

En cas de travaux de réfection ou suite à un accident, le trafic pourra être dévié vers l'autre tube temporairement. Ceci réduira les embouteillages et les émissions polluantes des véhicules. En outre, la liaison par le tunnel routier du St-Gothard sera plus fiable.

Sans le tube d'assainissement, il faudra fermer le tunnel pendant plusieurs années et construire temporairement une infrastructure énorme, avec deux gares de transbordement comportant chacune jusqu'à huit voies de chargement pour le trafic des poids lourds. Ces deux gares temporaires occuperaient respectivement une surface au sol totale de 80 000 m² (environ 12 terrains de football) et 56 000 m² (environ 8 terrains de football). D'autre part, il serait nécessaire de lever l'interdiction de circuler la nuit pour les camions, ce qui créerait des nuisances sonores supplémentaires (horaires d'exploitation prévus: 04h00 – 24h00). Malgré ces mesures coûteuses, une partie importante du trafic routier emprunterait des itinéraires d'évitement, soit par les Grisons (San Bernardino), soit par le Valais (Simplon/Grand Saint-Bernard).

Finalement, ni l'article relatif à la protection des Alpes, ni la politique de transfert ne sont remis en cause par ce projet. L'utilisation d'une seule voie de circulation et le système du compte-gouttes sont ancrés dans la loi.



13.4186 Mo. Eberle. Avenir de l'arrêté sur le réseau

Cette motion charge le Conseil fédéral de mettre en vigueur l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Les aménagements et leur financement seront réglés dans le cadre de la stratégie de développement de l'infrastructure routière. Le Conseil fédéral devra notamment présenter différentes options de financement des besoins supplémentaires.

Position du TCS

Le TCS soutient cette motion qui vise à mettre en vigueur le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales. Ce dernier a été maladroitement lié à l'acceptation de la vignette à 100 francs et n'a pas pu être mis en vigueur suite au refus par le peuple de la hausse de la redevance autoroutière.

Parallèlement, il est important de mettre sur pieds un programme établissant la liste des projets à réaliser, des coûts et des horizons de réalisation. La priorité devra être accordée à la planification rapide des compléments de réseau autoroutiers (Morges et Glattal) ainsi qu'aux routes de contournement et aux jonctions dans les petites et moyennes agglomérations, parfois évincées du programme d'agglomérations du fonds d'infrastructure.

Il est essentiel que les régions périphériques ainsi que les petites et moyennes agglomérations trouvent leur compte dans le futur programme de développement stratégique de l'infrastructure routière. Sans le nouvel arrêté sur le réseau, leurs besoins seront exclus de la discussion et des projets essentiels pour la fonctionnalité du réseau des routes nationales resteront inutilement bloqués.

Quant au financement, le TCS relève qu'avec ses 9.5 milliards de recettes annuelles, la route génère d'ores et déjà suffisamment de moyens pour couvrir ses besoins (seuls 2.6 milliards sont actuellement investis au profit de l'infrastructure routière). Raison pour laquelle il s'oppose à toute hausse de la surtaxe sur les huiles minérales.

12.3421 Mo. Groupe RL. Empêcher la responsabilité solidaire des conducteurs novices en supprimant les cours obligatoires de formation complémentaire

Cet objet demande au Conseil fédéral de rendre obligatoires les cours complémentaires uniquement pour les conducteurs débutants qui se rendent coupables d'une infraction grave à la loi sur la circulation routière. Le Conseil national a décidé de donner suite à cette motion qui vise à supprimer la formation à la conduite complémentaire obligatoire.



Une large majorité de la CTT-CE (9 voix contre 1) recommande de ne pas donner suite à cet objet.

Position TCS

La formation complémentaire à la conduite, dite « formation 2-phases », a été introduite en 2005. Elle a pour but de réduire le risque d'accident des conducteurs débutants. Au moins 50% des jeunes conducteurs sont impliqués dans un accident de la route entre 18 et 24 ans, et cette catégorie de la population présente le taux d'accident le plus élevé. Les chiffres sont clairs et montrent qu'il ne s'agit absolument pas de cas isolés, comme le prétend l'argumentaire présenté conjointement à cette motion. D'autre part, dans 80% des accidents graves impliquant un dommage aux personnes causés par des conducteurs débutants, l'accident est imputable à un manque d'expérience ou à une erreur d'évaluation (erreur d'estimation concernant la vitesse à l'entrée d'un virage) de la part du conducteur.

De l'avis du TCS, cette motion va à l'encontre de l'intérêt général de la population en matière de sécurité routière. La motion propose de faire un pas en arrière totalement inacceptable. « *Mieux vaut prévenir que guérir* ». Dans le domaine de la sécurité routière cela est particulièrement vrai, car les conséquences pour les victimes d'un accident sont graves : décès, invalidités physiques et blessures graves, troubles psychologiques. Ces dommages sont irréversibles. Nous ne pouvons donc pas nous contenter d'attendre que les conducteurs débutants commettent une infraction grave pour intervenir dans la formation, comme le propose cette motion. Il convient de relever qu'un accident grave n'est pas obligatoirement lié à une faute grave.

Le TCS est persuadé que la prévention en matière de sécurité routière passe inévitablement par une bonne formation pour tous les conducteurs. Il est irresponsable d'attendre qu'un accident se réalise pour dispenser une formation adéquate aux conducteurs débutants.

Finalement, il convient de relever que la formation à la conduite est déjà en cours d'analyse et d'optimisation au sein d'un groupe d'experts (projet OPERA-3 de l'Office fédéral des routes). Le TCS soutient par conséquent la recommandation de la CTT-CE consistant à rejeter cette motion.