

Office fédéral des routes
M. Erwin Wieland
Directeur suppléant
3003 Berne

netzplanung@astra.admin.ch

Paudex, le 28 avril 2022
ep/mjb

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Réponse à la consultation

Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 03.02.2021 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Nous vous transmettons la présente sous une forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word).

1. Remarques générales sur le projet soumis à consultation

Sur le fond, nous pouvons soutenir ce projet, même s'il ne comprend aucun développement autoroutier en Suisse romande en général et sur l'Arc lémanique en particulier. Au sein du système suisse de transport, les routes nationales revêtent une grande importance. En ce sens, le projet soumis à la présente consultation permet de maintenir la disponibilité et la fonctionnalité de cette infrastructure, objectif primordial pour l'ensemble de l'économie.

Mais nous soulignons avant tout que le trafic sur les routes nationales a augmenté de 137% entre 1990 et 2019, c'est-à-dire nettement plus que la population, puisque cette dernière a crû de 28% durant la même période. Le fonctionnement du réseau des routes nationales est donc entravé en de nombreux points névralgiques. Ces perturbations du trafic entraînent un trafic d'évitement sur le réseau routier cantonal et local, en particulier dans les zones résidentielles. La fiabilité de l'ensemble du système de transport routier, en particulier la desserte des villes et des grandes agglomérations, est ainsi menacée.

2. Remarques détaillées sur le projet soumis à consultation

Voir nos réponses au questionnaire de l'Office fédéral des routes (OFROU), rempli en annexe de la présente.

3. Remarques sur des projets autoroutiers ne faisant pas partie de l'étape d'aménagement 2023

Nous déplorons la difficulté à réaliser les adaptations du réseau autoroutier décidées par le Parlement et comptons sur la meilleure collaboration possible entre l'OFROU, d'une part, et les cantons de Vaud et Genève, d'autre part, en ce qui concerne, premièrement, le projet de suppression du goulet autoroutier de Crissier (respect de la convention tripartite de 2021 entre, notamment, l'OFROU et le canton de Vaud) et, deuxièmement, le projet de 3^e voie autoroutière entre la frontière franco-genevoise et la ville vaudoise de Nyon.

Enfin, nous soutenons une nouvelle fois l'inscription de la Traversée du lac, à Genève, dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales « plan directeur autoroutier suisse ».

4. Conclusions politiques

Le Centre Patronal peut soutenir le projet soumis à la présente consultation, car ce dernier prévoit les moyens nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du réseau des routes nationales, ainsi qu'à cinq projets routiers visant à augmenter les capacités.

Cela posé, nous demandons des modifications relatives à des perspectives à long terme du réseau des routes nationales en fonction des besoins, à l'efficacité des multiples consultations des offices fédéraux, ainsi qu'à l'harmonisation des projets d'agglomération avec le développement du réseau des routes nationales, selon une vision réellement multimodale.

A l'heure d'une Suisse de bientôt 10 millions d'habitants, ainsi que d'une décarbonisation croissante du trafic routier, il est indispensable de développer le réseau des routes nationales à long terme, en tenant compte des besoins supplémentaires en infrastructures de toutes les régions de notre pays.

Dans ce contexte, nous demandons que la planification à long terme du réseau des routes nationales soit poursuivie, conformément aux besoins et selon le principe du développement durable qui repose sur la pondération des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et non sur la prise en compte exclusive des intérêts environnementaux/climatiques. En ce sens, nous relevons que la révision totale de la loi sur le CO2 a été rejetée par une majorité en votation populaire du 13.06.2021, alors que la quasi-totalité des autorités soutenait cette révision.

Enfin, nous demandons la meilleure collaboration possible entre l'Office fédéral des routes (OFROU), d'une part, et les cantons de Vaud et Genève, d'autre part, en ce qui concerne les projets autoroutiers décidés sur le territoire de ces deux cantons. En bonne logique, le Centre Patronal s'engage pour sa part à faciliter la réalisation de ces projets autoroutiers.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal

Patrick Eperon

Annexe : mentionnée (questionnaire / catalogue de questions OFROU rempli)

Catalogue OFROU de questions sur le projet mis en consultation

sur le plafond de dépenses pour les routes nationales 2024-2027,
sur l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales,
sur le crédit d'engagement et
sur l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Aspects généraux du projet mis en consultation

1. Etes-vous d'accord avec les grandes lignes du projet ?

Nous saluons ce projet, car celui-ci prévoit les moyens nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du réseau ainsi qu'à cinq projets routiers visant à augmenter les capacités. Toutefois, nous avons des doutes en ce qui concerne les perspectives à long terme du réseau des routes nationales, l'efficacité des consultations multiples des offices fédéraux, ainsi que l'harmonisation des projets d'agglomération avec le développement du réseau des routes nationales selon une vision réellement multimodale.

En ce sens, nous demandons que la planification à long terme du réseau des routes nationales soit poursuivie, conformément aux besoins et selon le principe du développement durable qui repose sur la pondération des intérêts environnementaux, sociaux et économiques.

2. Y a-t-il des thèmes qui, à votre avis, n'ont pas été suffisamment pris en compte ?

Adaptation du réseau des routes nationales en fonction des besoins

Sans justification, le développement à long terme du réseau des routes nationales n'est plus mentionné par rapport au dernier message du Conseil fédéral. Alors que l'image d'avenir proposée prévoyait d'élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2x3 voies à entre les zones métropolitaines et les grandes villes, le présent message renvoie ainsi à des "mesures visant à utiliser efficacement l'existant".

Il n'y a donc pas d'adaptation du réseau des routes nationales en fonction des besoins démographique et économique. Les mesures énumérées par le Conseil fédéral peuvent éventuellement contribuer à une meilleure utilisation du réseau existant, mais cette manière de procéder ne suffit pas face à la croissance de la population et à une augmentation encore plus importante de la charge de trafic sur les routes nationales, et ce depuis des années.

Nous demandons donc expressément que les routes nationales, infrastructure de transport la plus importante pour l'économie suisse, continuent de faire l'objet de perspectives à long terme, conformément aux besoins. Pour les générations futures, l'abandon d'une planification à long terme du réseau des routes nationales serait irresponsable, d'autant que le Parlement peut à tout moment abandonner un projet routier. Des travaux de planification, qui durent souvent des décennies, doivent moins être interrompus que le peuple et les cantons ont adopté largement, en votation populaire du 12.02.2017 (FORTA), l'article 83 Cst, dont la teneur est la suivante :

La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

En outre, la décarbonisation progressive du trafic routier motorisé et le rejet en votation populaire du 13.06.2021 de la révision totale de la loi sur le CO2 font qu'un blocage de la planification autoroutière au nom de la protection du climat n'est plus légitime.

Amélioration de l'efficacité lors de l'élaboration des projets routiers

Comme le constate le Conseil fédéral, la mise en œuvre des projets routiers décidés par le Parlement connaît malheureusement des retards.

En ce sens, si l'on examine concrètement les différents projets, on constate que certains processus internes à l'administration sont redondants. Ainsi, une consultation des offices fédéraux est lancée à plusieurs reprises à propos des différentes étapes de l'élaboration d'un projet, sans utilité évidente pour la collectivité.

Nous proposons donc de rationaliser nettement l'étude de projet sur cet aspect, afin que les projets routiers ne soient pas retardés par des processus internes à l'administration fédérale et que les décisions du Parlement soient mises en œuvre de manière efficace.

Une vision multimodale pour les projets d'agglomération et le PRODES Routes nationales

Lors de sa conception, le programme en faveur du trafic d'agglomération a été pensé comme une mesure parallèle au programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES Routes nationales), qui vise à maintenir la fonctionnalité du réseau des routes nationales, de sorte que le volume de trafic en nette augmentation dans les agglomérations puisse être maîtrisé.

Comme le Conseil fédéral l'a constaté dans son rapport en réponse au postulat Burkart 18.3606 « Résoudre le problème des interfaces entre les routes nationales et le réseau routier en aval », le problème des interfaces entre le réseau des routes nationales et le trafic d'agglomération s'est toutefois encore aggravé ces dernières années de nombreuses interfaces des grandes agglomérations sont surchargées aux heures de pointe. Les plus fortes surcharges sont constatées aux heures de pointe du soir, lorsque les trafics liés au travail, aux loisirs et aux achats se superposent.

Cela entraîne un risque accru d'accidents et se traduit par des bouchons jusque sur les ceintures autoroutières, ou par des embouteillages sur le réseau routier local, entravant ainsi les transports publics routiers (bus), ainsi que les déplacements à vélo.

Nous demandons donc que la Confédération (l'OFROU et l'ARE) veille, avec les cantons concernés, à une vision réellement multimodale dans les agglomérations, qui prend en compte l'importance de l'ensemble des modes et moyens de transport, y compris du trafic individuel motorisé qui doit idéalement pouvoir être reporté sur les ceintures autoroutières d'agglomérations (principe d'accessibilité par « poches », comme dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges / PALM).

Caractère contraignant pour les autorités de stratégies non approuvées par le Parlement

Le Projet de territoire Suisse, le Plan sectoriel des transports, les Perspectives de transport 2050, la stratégie climatique à long terme de la Suisse, la Stratégie Biodiversité Suisse et la Stratégie Sol Suisse sont mentionnés dans le message du Conseil fédéral - sous la rubrique "Stratégies du Conseil fédéral" - comme "stratégies et objectifs supérieurs de la Confédération", bien que ces documents internes à l'administration fédérale n'aient jamais été adoptés par le Parlement.

Il n'est donc tout simplement pas acceptable que ces documents dits contraignants pour les autorités à tous les niveaux, documents qui ne sont ancrés ni dans la Constitution fédérale (Cst) ni dans la loi (rejet en votation populaire du 13.06.2021 de la révision totale de la loi sur le CO2), soient contraignants en ce qui concerne le développement de l'infrastructure routière. D'autant que le peuple et les cantons ont adopté largement, en votation populaire du 12.02.2017 (FORTA), l'article 83 Cst, dont la teneur est la suivante :

La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

Enveloppe financière des routes nationales 2024-2027 pour l'exploitation et l'entretien ainsi que pour l'aménagement dans le sens d'adaptations

3. L'ampleur du plafond de dépenses Routes nationales 2024-2027 est-elle compréhensible ?

Oui, selon le rapport explicatif de la présente consultation, cette enveloppe budgétaire nous semble compréhensible.

Programme de développement stratégique des routes nationales

4) Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet en ce qui concerne l'ampleur des projets ?

Nous soutenons les projets routiers proposés, mais il s'agit d'un minimum permettant d'assurer le maintien d'une infrastructure routière fonctionnelle.

Compte tenu de la forte évolution de la population et du volume de trafic selon les différents scénarios des perspectives de trafic 2050, il est nécessaire que la planification et la réalisation des projets routiers puissent être accélérées, afin que l'infrastructure de transport de loin la plus importante en Suisse soit développée en fonction des besoins démographique et économique.

5) Comment jugez-vous l'attribution des projets d'extension aux horizons de réalisation et à l'étape d'aménagement 2023 ?

En principe, le projet du Conseil fédéral prévoit pour l'étape d'aménagement 2023 les projets d'extension qui présentent la maturité nécessaire en termes de planification.

Autres remarques

6. Quelles sont vos autres remarques concernant le projet mis en consultation ?

Nous déplorons la difficulté à réaliser les adaptations du réseau autoroutier décidées par le Parlement et comptons en ce sens sur la meilleure collaboration possible entre l'OFROU, d'une part, et les cantons de Vaud et Genève, d'autre part, en ce qui concerne, premièrement, le projet de suppression du goulet autoroutier de Crissier (respect de la convention tripartite de 2021 entre, notamment, l'OFROU et le canton de Vaud) et, deuxièmement, le projet de 3^e voie autoroutière entre la frontière franco-genevoise et la ville vaudoise de Nyon.

Nous soutenons par ailleurs une nouvelle fois l'inscription de la Traversée du lac, à Genève, dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (« plan directeur autoroutier suisse »).

Enfin, d'une manière générale et dans l'attente des projets d'augmentation de capacité des autoroutes programmés dans le canton de Vaud, nous soutenons le recours à l'activation des bandes d'arrêt d'urgence.
