



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

ARE
Section Politique des transports

3003 Berne

Vernier/Genève, le 31 octobre 2013
OFA/ PGO

Procédure de consultation

Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

Prise de position du TCS

Madame, Monsieur,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour l'invitation à prendre position sur l'objet cité en titre et vous prie de trouver ci-après ses remarques détaillées.

Remarques générales

Depuis 2008, le Parlement a déjà libéré un peu plus de CHF 4 milliards en faveur des projets du programme d'agglomération, notamment pour la réalisation des projets urgents (CHF 2.6 milliards) et des projets de la première phase « transport et urbanisation » (CHF 1.5 milliards). Sur les 6 milliards de francs alloués au programme d'agglomération, il reste donc encore quelque CHF 1.9 milliards disponibles. Le Conseil fédéral propose de libérer 1557 millions de francs pour l'étape 2015-18 du programme d'agglomération. Après cette libération de crédit, il ne restera que 370 millions de francs disponibles. Avec cela, près de 95% des crédits alloués jusqu'à 2028 seront ainsi épuisés dès 2018.

Constatant que les projets routiers représentaient 42% des projets soumis mais qu'ils n'ont obtenus que 24% des crédits lors de la première phase (2009), le TCS avait pris position pour que des critères tels que le degré d'autofinancement, l'utilité économique, ainsi que la rentabilité soient pris en compte de manière appropriée dans l'évaluation des projets afin d'arriver à une certaine équité entre rail et route. Il constate aujourd'hui, au vu des projets sélectionnés, que

rien n'a été changé à ce sujet. En comptant les mesures proposées de l'étape 2015-18, la part des projets destinés aux transports individuels motorisés ne représentera que 12% du total. C'est largement insuffisant pour un programme financé à 100% par les usagers de la route.

Le TCS s'oppose donc au projet soumis à la consultation. Les mesures en faveur des transports individuels motorisés ne représentent qu'une toute petite partie du total des moyens libérés pour la période concernée : 110 millions de francs sur un total de 1557 millions, c'est-à-dire moins de 10% des crédits que le Conseil fédéral veut libérer entre 2015 et 2018. Pourtant, en parallèle, les besoins routiers dans les agglomérations et localités sont énormes et demeurent non-couverts. Il convient de mentionner tout particulièrement les nombreux contournements d'agglomérations de petite et moyenne taille. Il n'est pas normal que de nombreuses routes de contournement d'agglomérations soient couvertes par le financement spécial « circulation routière » et une augmentation de la vignette autoroutière, et non pas par le programme d'agglomération.

La quasi-éviotion des besoins routiers du programme d'agglomération est symptomatique du report continu des problèmes de financement du rail sur les contribuables routiers. Le TCS demande que la Confédération opère un rééquilibrage de l'utilisation des recettes existantes, avant d'augmenter les taxes frappant l'utilisateur de la route. En particulier, le TCS s'étonne du fait que certains projets routiers soient visiblement insuffisants pour le programme d'agglomération (pour obtenir un financement fédéral de 35% à 40%), mais que les mêmes projets soient ensuite jugés suffisants pour être couverts à 100% par le biais d'une augmentation de la vignette autoroutière.

Le TCS insiste donc pour que la Confédération adapte ses critères de sélection des projets, de sorte à garantir un juste équilibre. Dans ce contexte, il convient de prendre d'ores et déjà en compte le futur fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), seul instrument destiné à l'avenir à financer des projets ferroviaires, y compris dans les agglomérations. Partant, il n'est pas justifié d'inclure encore des projets ferroviaires représentant quelque 460 millions de francs, c'est-à-dire environ la moitié des mesures prévues dans le programme d'agglomération entre 2015 et 2018. Ces crédits devront être réaffectés en faveur de projets bénéficiant directement aux usagers de la route.

Remarques détaillées

Respecter l'égalité de traitement route – rail dans les agglomérations

Le TCS dénonce le déséquilibre inacceptable entre les projets profitant aux transports individuels motorisés d'une part, et les transports publics d'autre part. Il demande qu'au minimum un ratio d'environ 50:50 entre la route et le rail soit maintenu au sein de l'actuel programme d'agglomération. Le TCS relève que si la Confédération réaffecte les 460 millions de francs prévus pour le rail, en faveur de projets routiers (notamment des routes de contournement), alors la part totale des transports publics ferroviaires passerait de 64% à 56%. Le ratio équitable 50:50 route-rail serait donc mieux respecté.

Financer les projets ferroviaires avec les moyens ferroviaires

Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport, mais de séparer les financements. Les besoins ferroviaires doivent être couverts par le biais des instruments dédiés aux infrastructures ferroviaires, notamment définis par le projet de Financement et Aménagement de l'Infrastructure Ferroviaire (FAIF). Le TCS rappelle que les usagers de la route contribuent déjà lourdement au financement du rail par le biais de l'actuel fonds ferroviaire. Cette contribution sera même augmentée avec le futur FIF. Dans ce contexte, et vu les besoins routiers urgents dans les agglomérations, il n'est pas envisageable de continuer à financer le rail par le biais du programme d'agglomération. Le TCS demande par conséquent à la Confédération de proposer une solution de financement alternative au moyen des instruments appropriés.

Adapter les critères de sélection

La Confédération utilise principalement les critères du rapport coût-utilité des projets, ainsi que leur degré de maturité pour effectuer la priorisation. Or, l'utilité des projets est évaluée par les 4 critères suivants : 1) Amélioration de la qualité du système de transports ; 2) Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ; 3) Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources ; 4) Accroissement de la sécurité du trafic. Il convient de relever que des critères plus rationnels, tels que le degré d'autofinancement et la rentabilité (notamment à l'exploitation) des projets font encore défaut. Or, ces critères sont indispensables pour que les investissements ciblent les projets les plus efficaces et pour que les moyens disponibles ne soient pas gaspillés simplement en faveur des premiers projets arrivés à maturité. Les critères actuels biaisent les résultats au détriment des transports individuels motorisés. Il est urgent d'adapter ces critères, afin de garantir l'égalité entre les différents modes de transports.

Objectif du programme d'agglomération

Dans le rapport explicatif, il est stipulé que le programme d'agglomération est destiné « à entraîner un transfert des déplacements vers les transports publics et la mobilité douce et à rendre aussi supportable que possible le trafic individuel motorisé restant. » (p.6). Ni la Constitution, ni la Loi sur le Fonds d'infrastructure (RS 715.13) n'énoncent de tels objectifs. Le TCS demande ainsi de retirer cette formulation sans base légale et résultant d'une interprétation arbitraire des objectifs du fonds d'infrastructure.

Remarques conclusives

Jusqu'à présent, le programme d'agglomération a fait la part belle aux transports publics, notamment ferroviaires. Compte tenu de l'introduction imminente d'un fonds d'infrastructure ferroviaire, il est temps de financer dès à présent une part plus équitable des besoins routiers au travers du programme d'agglomération. Les projets routiers d'agglomération, notamment les routes de contournement et les parkings aux abords des gares et lignes de transports publics, devront être davantage encouragés.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président Central