

Préparer les routes suisses pour l'avenir

dossier politique

18 août 2014

Numéro 4

Routes nationales et trafic d'agglomération

La route mène dans tous les coins de Suisse et reste, de loin, le mode de transport le plus utilisé par les personnes et pour les marchandises. La qualité des infrastructures routières suisses est très élevée en comparaison internationale, mais elle accuse une baisse selon le dernier classement du World Economic Forum. Des surcharges de trafic de plus en plus nombreuses remettent en question le fonctionnement de l'infrastructure routière. Il s'agit de relever des défis de taille, en particulier dans les agglomérations. Le Conseil fédéral a reconnu la nécessité d'agir et élaboré une proposition sur les moyens de développer le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. Afin de garantir la pérennité du principal mode de transport, différentes corrections sont nécessaires – tant en ce qui concerne les sources de financement que leur utilisation.

Position d'economiesuisse

- ▶ Des moyens financiers supplémentaires doivent servir à investir dans des projets concrets et pas à créer des réserves.
- ▶ Il s'agit d'éliminer rapidement les goulets d'étranglement, selon des priorités fixées sur la base de critères clairs. Quant à l'arrêté sur le réseau, il a sa place dans le projet de développement stratégique de l'infrastructure routière.
- ▶ Au chapitre de la gestion du réseau de routes nationales, il s'agit d'exploiter davantage les potentiels d'efficacité. L'utilisation de technologies de l'information et de la communication modernes permettrait de mieux exploiter les capacités, aujourd'hui comme demain.
- ▶ L'introduction d'un péage pour contribuer au financement de la réfection du tunnel routier du Gothard permettrait d'élargir la marge de manœuvre financière dans le domaine routier. Il convient par ailleurs d'accroître l'efficacité des projets d'agglomération.

La route, épine dorsale du système suisse des transports

► Toutes les régions du pays sont reliées par un réseau routier aux mailles serrées.

Plus de 70 000 kilomètres de route sillonnent le pays

D'un point de vue social et économique, le réseau routier est indispensable aux niveaux national, régional et local. Et les routes nationales forment les axes principaux de la mobilité routière des personnes comme des marchandises. Elles relient entre eux les centres économiques du pays et assurent les liaisons avec l'étranger. Le réseau des liaisons routières d'importance nationale représente 1 800 kilomètres à l'heure actuelle, dont la responsabilité revient à la Confédération.

Aux routes nationales vient s'ajouter le maillage serré des routes cantonales, qui représentent quelque 18 000 kilomètres. Elles assurent les liaisons régionales et suprarégionales ainsi que l'accès au réseau de routes nationales. Les cantons en assument la charge, mais la Confédération les cofinance via le financement spécial pour la circulation routière (FSCR).

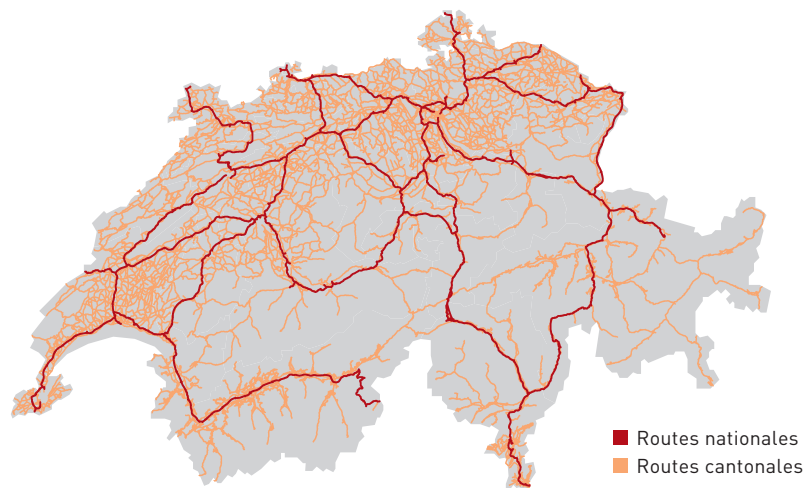
Les routes communales assurent l'accès aux zones urbaines. Elles relient des quartiers, des zones industrielles et artisanales de même qu'elles servent de voie d'accès pour l'agriculture et la sylviculture locales ainsi que pour le tourisme. Avec plus de 51 000 kilomètres, les routes communales constituent le réseau capillaire qui assure l'accès local sur tout le territoire.

Figure 1

► Les routes nationales relient entre eux les centres du pays et assurent les liaisons avec l'étranger, tandis que les routes cantonales assurent les liaisons régionales et suprarégionales.

Les routes mènent dans tous les recoins de la Suisse

Vue d'ensemble des routes nationales et cantonales



Source : Office fédéral des routes (2014)

La route, principal mode de transport

La route est de loin le principal mode de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises. Si l'on considère les prestations de transport¹, plus des trois quarts des déplacements de personnes sont effectués par la route. Le rail en représente 16 % et les autres modes de transport (mobilité douce, trafic

¹ Définition de l'Office fédéral de la statistique : Les *prestations de transport* sont la somme des kilomètres parcourus par des personnes et renseignent sur les prestations fournies par un moyen de transport (personnes ou tonnes x kilomètres).

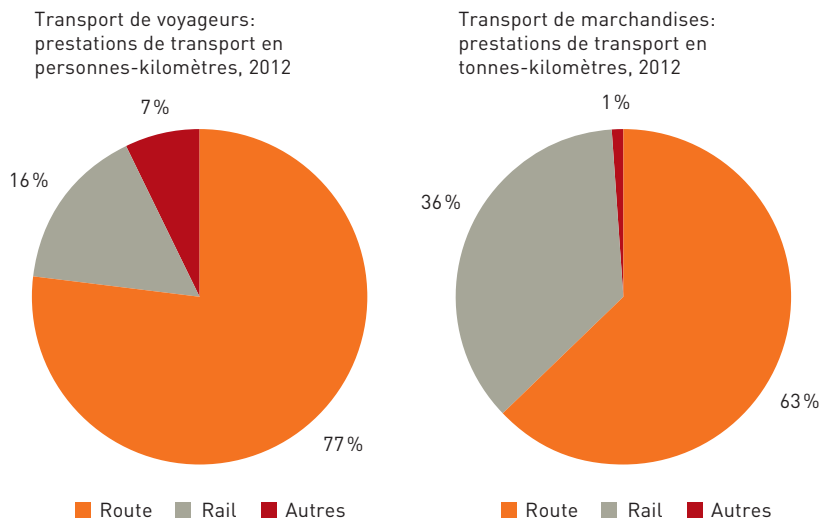
fluvial, transport à câble] 7%. La situation est similaire en ce qui concerne le transport de marchandises : 60% passent par la route et un bon tiers par le rail.

Figure 2

► Les individus effectuent plus des trois quarts de leurs déplacements par la route. La part du transport de marchandises empruntant la route dépasse les 60%.

La grande majorité des prestations de transport passent par la route

Comparaison entre la route et le rail



Source : Office fédéral de la statistique (2012)

Près de la moitié des kilomètres parcourus le sont sur les routes nationales² (43%), alors même qu'elles représentent moins de 3% du réseau routier. Les autres routes (cantonales et communales) absorbent le reste du trafic.

Tableau 1

► Quelque 43% des kilomètres parcourus l'ont été sur les 3% de routes nationales.

L'importance du réseau de routes nationales

Longueur du réseau et kilomètres parcourus (2012)

	Longueur du réseau	Part au réseau total	Part des kilomètres parcourus
Routes nationales	1 809 km	3 %	43 %
Routes cantonales	18 013 km	25 %	57 %
Routes communales	51 691 km	72 %	
Total	71 513 km	100 %	100 %

Source : Office fédéral de la statistique (2014) et ASTRA (2014)

² Définition de l'Office fédéral de la statistique : Les *prestations kilométriques* correspondent aux trajets parcourus par les véhicules durant une période déterminée, indépendamment de leur taux d'occupation.

► La Suisse figure dans le top 10 des pays classés en fonction de la densité de leur réseau routier.

Le réseau routier en comparaison internationale: densité élevée, qualité en baisse

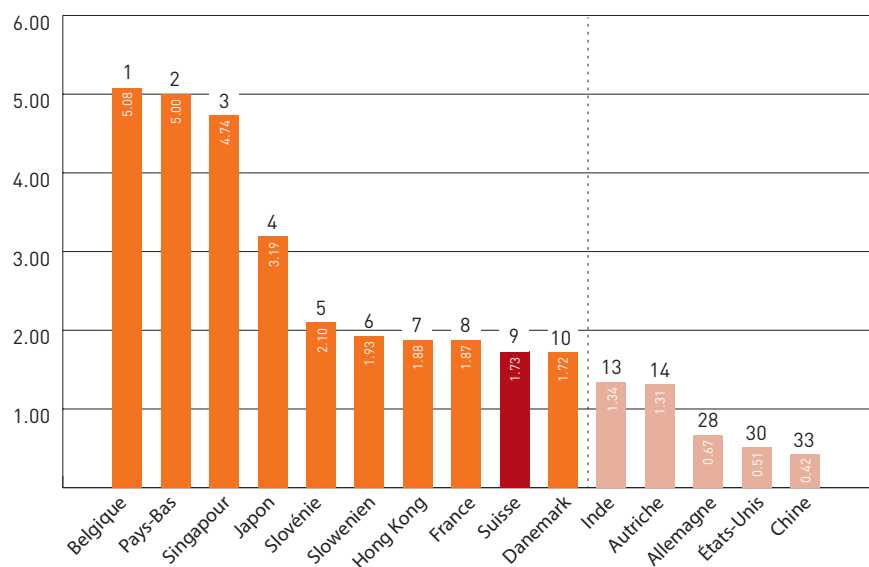
Une comparaison internationale de la densité des réseaux routiers montre que le réseau helvétique est relativement dense par rapport à la surface du pays (cf. figure 3). D'après l'International Institute for Management Development (IMD), ce dernier est parmi les dix plus denses au monde (sur 51 pays examinés). Le rapport est de 1,73 kilomètre de route par kilomètre carré de surface. La Belgique, les Pays-Bas, Singapour et le Japon possèdent des réseaux routiers nettement plus denses. La Slovénie, Hong Kong, la France et le Danemark ont des réseaux d'une densité comparable au nôtre. Signalons à titre indicatif que les réseaux routiers des grands pays (Inde, États-Unis, Chine) affichent une densité nettement inférieure. Les réseaux allemand et autrichien sont également moins denses que le suisse.

Figure 3

► Pour la Suisse, le rapport est de 1,73 kilomètre de route par kilomètre carré de surface.

Densité du réseau routier : La Suisse dans le top 10

Nombre de kilomètres de route par kilomètre carré de surface



Source : International Institute for Management Development (2010)

Le classement de la compétitivité publié chaque année par le World Economic Forum (WEF)³ examine entre autres la qualité des infrastructures de transport. Dans le dernier classement (2013/14), la Suisse se positionne au huitième rang sur 148 pays examinés pour ce qui concerne la qualité de ses infrastructures routières. Dans le classement de 2008/09, elle occupait encore le deuxième rang, ce qui signifie un net recul au cours des cinq dernières années. À titre de comparaison, signalons que les infrastructures ferroviaires se sont maintenues au deuxième rang et qu'elles ont occupé la plus haute marche du podium en 2008/09 et 2012/13.

Le réseau routier helvétique reste bien placé en comparaison internationale. Cependant, compte tenu du terrain récemment perdu dans le classement du WEF, il convient d'accorder à nouveau une importance accrue à la qualité des routes suisses. L'entretien et le développement des infrastructures routières sont dans l'intérêt de l'économie et de la population, compte tenu de son rôle prépondérant pour les déplacements des personnes et le transport de marchandises. Dans des pans entiers du pays, aucun autre mode de transport ne pourrait la remplacer.

³ Global Competitiveness Report. <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

Les défis de la route

Le développement de l'infrastructure routière ne suit pas l'augmentation du trafic

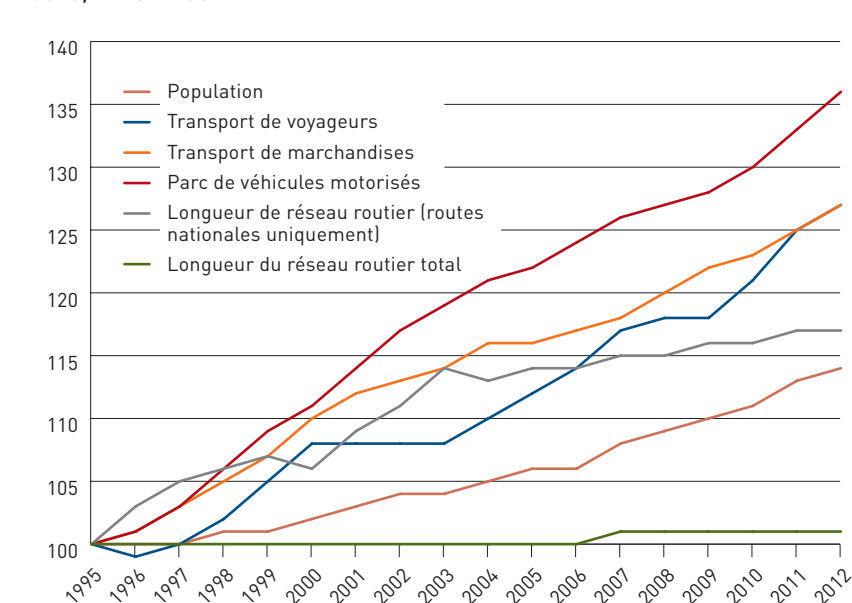
La longueur totale du réseau routier suisse est restée presque constante depuis 1995. Seul le réseau de routes nationales s'est allongé de 17% entre 1995 et 2012. Pendant la même période, la population suisse a augmenté de 14% environ et le parc de véhicules motorisés de 36%. Sous l'effet de la croissance démographique et de l'accroissement de la mobilité individuelle, les distances parcourues par les personnes ont progressé de 27% depuis le milieu des années 1990. Le transport de marchandises a enregistré une hausse équivalente.

La figure 4 montre que, au cours des 20 dernières années ou presque, l'infrastructure routière se développe lentement par rapport à l'augmentation du trafic. Un nombre croissant de personnes emprunte de plus en plus souvent le réseau routier pour se déplacer de plus en plus loin, alors qu'il n'a pratiquement pas évolué depuis 1995.

Figure 4

► Depuis 1995, le transport de personnes et de marchandises a augmenté de 27%. Pendant la même période, le réseau de routes nationales s'est allongé de 17%.

Le trafic augmente plus vite que l'infrastructure routière ne se développe



Source : Office fédéral de la statistique (2014)

► Le nombre d'heures d'embouteillage a doublé depuis 2008 et atteint les 20 000 heures.

Le réseau routier est de plus en plus surchargé

Cette évolution entraîne une surcharge croissante du réseau, avant tout des tronçons de route nationale situés entre les grandes agglomérations du pays et dans celles-ci. Depuis 2008, le nombre d'heures d'embouteillage sur les routes nationales a doublé. En 2013, l'Office fédéral des routes a comptabilisé 20 596 heures d'embouteillage, ce qui représente une hausse de 3,4% par rapport à l'année précédente. Les surcharges de trafic représentent les trois quarts de ces blocages (17 144 heures), ce qui en fait de loin la cause principale. Le reste se répartit entre les bouchons provoqués par des accidents, des chantiers ou autres.

D'après les calculs de la Confédération, les embouteillages ont occasionné pour près de 1,5 milliard de francs de coûts en 2005. Ceux-ci résultent de la perte de

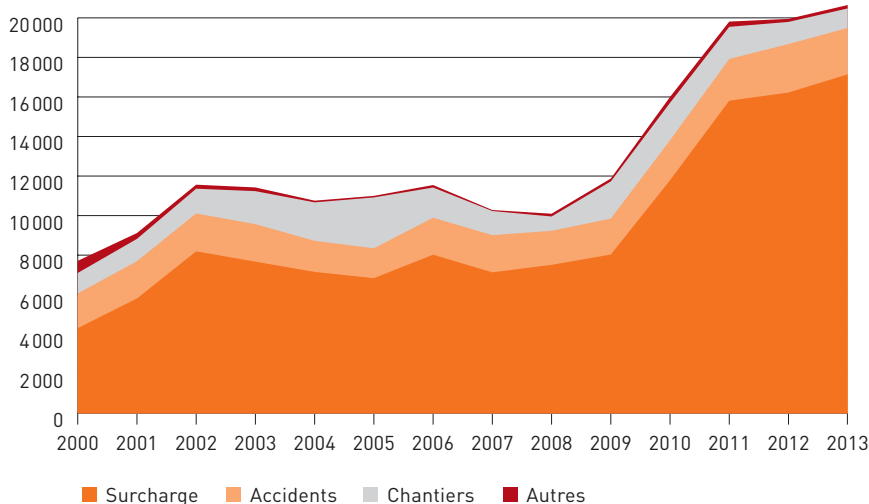
temps et d'énergie, de la pollution et des accidents⁴. Depuis, le nombre d'heures d'embouteillage a plus que doublé. Et les coûts vraisemblablement aussi.

Figure 5

► En 1995, l'Office fédéral des routes comptabilisait moins de 4 000 heures d'embouteillage. Aujourd'hui, elles atteignent les 20 000, soit plus du quintuple.

Évolution du nombre d'heures d'embouteillage

De 1995 à 2013, ventilées par cause



Source : Office fédéral des routes (2014)

La réponse du Conseil fédéral : le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Une refonte du financement routier semblable à celle du rail

Les défis liés à la route sont nombreux, le Conseil fédéral l'a reconnu. Pour y répondre, il a soumis en consultation, au printemps 2014, le projet en vue de la création d'un fonds pour les routes nationale et le trafic d'agglomération (FORTA). Selon les prévisions de la Confédération, l'actuel financement spécial de la circulation routière (FSCR) deviendrait déficitaire à partir de 2018. De plus, la réorganisation du financement ferroviaire acceptée en votation en février 2014, en même temps que le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), a fait germer l'idée d'une refonte du financement routier sur le modèle de celui adopté pour le rail.

Dans les faits, les dépenses du FSCR étaient supérieures à ses recettes ces dernières années (cf. figure 6). Une grande partie des infrastructures des routes nationales, y compris quelque 3000 ponts et passages ainsi que 229 tunnels, ont été construits dans les années 1970 et 1980 et doivent être assainis. À cela s'ajoute que la hausse du trafic accroît les besoins en matière d'assainissement et de développement du réseau routier⁵.

► Le financement de la route présente des défis de taille.

⁴ Office fédéral du développement territorial, 2007. Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz: Aktualisierung 2000/2005

⁵ Site Internet de l'Office fédéral des routes, 29.07.2014

Tâches actuelles du financement spécial de la circulation routière (SFCR) :

- Exploitation, entretien et adaptation des routes nationales
- Contributions aux routes principales/cantons
- Contributions au rail (trafic combiné, fonds d'infrastructure ferroviaire)
- Protection de l'environnement, de la nature et du paysage
- Recherche et gestion
- Transferts au fonds d'infrastructure

Tâches actuelles du fonds d'infrastructure (20 milliards de francs environ depuis 2008 pour 20 ans) :

- Acheter le réseau de routes nationales : 8,5 milliards de francs
- Éliminer des goulets d'étranglement sur les routes nationales : 5,5 milliards de francs
- Améliorer le trafic d'agglomération : 6 milliards de francs
- Maintenir la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques : 0,8 milliard de francs

► Financement spécial de la circulation routière : des dépenses supérieures aux recettes.

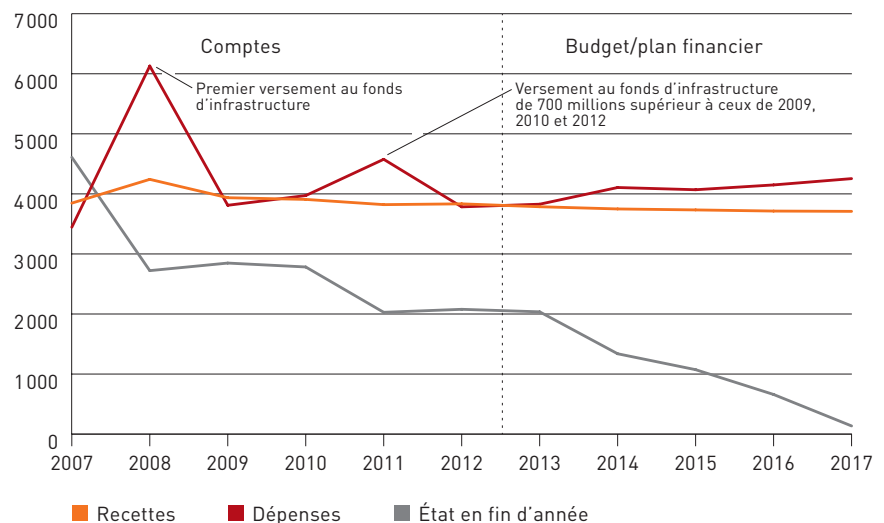
Au-delà du fait que les dépenses pour la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau de routes nationales ne cessent de s'alourdir, le financement temporaire d'autres tâches par le fonds d'infrastructure a nettement pesé sur la «caisse routière». Depuis 2008, entre 800 et 1700 millions de francs ont transité chaque année du FSCR vers le fonds d'infrastructure, ce qui a considérablement amoindri les réserves du FSCR. En 2012, elles avoisinaient les 2 milliards de francs, alors qu'elles totalisaient encore 4,6 milliards de francs en 2007. Dans le même temps, les recettes affectées du FSCR – les recettes de l'impôt sur les carburants pour l'essentiel – ont légèrement diminué, suite à la baisse de consommation des véhicules.

Figure 6

► Les transferts en faveur du fonds d'infrastructure pèsent sur le financement spécial de la circulation routière.

La caisse routière se vide

Évolution des recettes et des dépenses du financement spécial de la circulation routière



Source : DFF 2007-2013 et DETEC 2014

Le projet FORTA du Conseil fédéral

Le projet FORTA mis en consultation par le Conseil fédéral présente trois volets principaux⁶ :

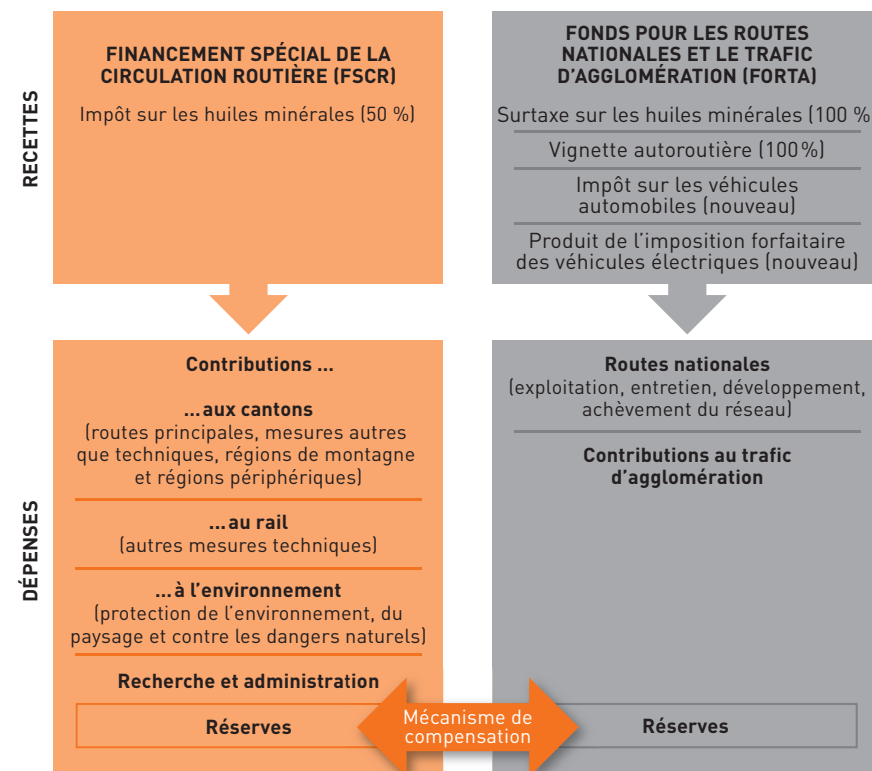
Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

L'idée est de créer, au niveau constitutionnel, un fonds illimité pour financer les routes nationales et les contributions de la Confédération au trafic d'agglomération. Le financement spécial de la circulation routière (FSCR) serait maintenu. Il ne financerait cependant que des contributions de la Confédération (aux coûts du réseau de routes principales et au financement de mesures techniques du rail, par exemple). Les tâches liées aux routes nationales seraient transférées à FORTA.

Figure 7

► Selon la proposition du Conseil fédéral, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération regrouperait les tâches liées aux routes nationales.

Recettes et dépenses futures du financement spécial de la circulation routière et du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération



Source : DETEC, rapport explicatif, 26 février 2014. Propre illustration

Développement stratégique de l'infrastructure de routes nationales

Le projet de développement stratégique de l'infrastructure de routes nationales doit permettre de planifier à long terme le développement du réseau en tenant compte des possibilités financières de FORTA. Les extensions et développements nécessaires du réseau de routes nationales seront priorisés puis réalisés progressivement.

Défaut de financement

D'après les modélisations effectuées par le Conseil fédéral, le financement de la route présentera des lacunes à partir de 2018. Le Conseil fédéral propose plusieurs mesures pour y remédier. Pour ce qui est des recettes, il envisage de relever le supplément sur les huiles minérales de 12 voire 15 centimes par litre,

► Le Conseil fédéral souhaite relever l'impôt sur les huiles minérales de 12 voire 15 centimes.

⁶ Rapport explicatif de la consultation sur FORTA

de les adapter périodiquement au renchérissement, d'affecter (partiellement) l'impôt sur l'importation de véhicules automobiles et de prélever une taxe sur les véhicules utilisant des techniques de transmission alternatives. Pour ce qui est des mesures axées sur les dépenses, le projet mise avant tout sur les gains d'efficacité et l'échelonnement des dépenses.

Projets d'agglomération

Les projets d'agglomération cofinancés sur une base temporaire via le fonds d'infrastructure seront transférés à FORTA, moment à partir duquel ils ne seront plus limités dans le temps.

Position de l'économie suisse à l'égard des projets du Conseil fédéral

Fondements du nouveau financement des transports du point de vue d'économiesuisse

La consultation du Conseil fédéral au sujet du projet FORTA s'est achevée le 20 juin 2014. economiesuisse a remis une prise de position élaborée en collaboration avec les associations membres et d'autres milieux⁷. Aux yeux d'économiesuisse, le projet FORTA devrait poursuivre les objectifs fondamentaux suivants :

Assurer durablement le financement d'infrastructures de transport plus performantes

► Renforcer le principe de « l'utilisateur payeur » dans le financement des transports.

Il n'est pas encore clair si et dans quelle mesure de nouvelles sources de financement sont nécessaires pour assurer la qualité des infrastructures routières et leur développement en fonction des besoins. Quoi qu'il en soit, il faut veiller à ce que les ressources financières supplémentaires ne servent pas à constituer des réserves, mais répondent aux besoins effectifs. economiesuisse est favorable à un renforcement du principe de « l'utilisateur payeur » dans le financement des infrastructures. Il faut savoir que les usagers de la route couvrent aujourd'hui déjà les coûts des infrastructures routières, ce qui n'est pas le cas des usagers du rail.

Démêler les flux de financement, les simplifier et les rendre plus transparents

L'architecture financière doit être la plus simple possible afin que la provenance et l'utilisation des ressources soient traçables. Le nombre de pots de financement doit être limité et les interdépendances doivent être évitées. Il faut tendre à supprimer l'utilisation à d'autres fins de ressources allouées à la route.

Trouver un équilibre pour le développement des infrastructures de transport

La route – de loin le principal mode de transport de marchandises et de personnes – a besoin, tout comme le rail, de bases de financement pérennes et d'un programme de développement stratégique (PRODES). Les infrastructures routières urgemment nécessaires doivent pouvoir être réalisées rapidement.

Mise en concurrence des ressources

► L'exploitation, l'entretien et le développement du réseau doivent être financés par la même caisse.

Les ressources affectées au financement des infrastructures routières doivent être mises en concurrence. L'exploitation, l'entretien et le développement du réseau doivent être financés par la même caisse. Tous les coûts liés au cycle de vie des infrastructures routières peuvent ainsi être pris en compte dès la décision d'investissement. Cela oblige en outre à fixer les bonnes priorités dans le cadre d'un programme de développement stratégique.

7

Prise de position d'économiesuisse: http://www.economiesuisse.ch/de/PDF%20Download%20Files/VNL_NAF_20140620.pdf

Priorisation objective et transparente

Les projets de développement doivent être sélectionnés sur la base de critères clairs, objectifs et compréhensibles, afin d'éviter les mauvais investissements et les surinvestissements. La fixation de priorités permet d'éliminer le plus efficacement possible les goulets d'étranglement et d'optimiser le rapport coût/utilité des investissements.

Demandes formulées par l'économie lors de la consultation

Les objectifs esquissés pour un financement pérenne des routes nationales et du trafic d'agglomération montrent que le projet FORTA doit être adapté. Seul l'objectif de mise en concurrence des ressources fait l'unanimité, dans la mesure où FORTA regroupe toutes les tâches liées aux routes nationales et où le PRODES vise une meilleure coordination entre les moyens financiers et le plan de développement du réseau.

Les demandes de l'économie concernant le financement et le développement des infrastructures sont présentées en détail ci-après.

Financement

► **Ne pas constituer de réserves:** economiesuisse rejette le relèvement de 12 à 15 centimes par litre de la surtaxe sur les huiles minérales. Un financement pérenne des routes nationales et du trafic d'agglomération adapté aux besoins nécessite probablement des ressources financières supplémentaires. C'est pourquoi economiesuisse approuve l'affectation à ce projet de la totalité de l'impôt sur les véhicules à moteur. Il convient cependant de limiter au maximum les redevances supplémentaires sous la forme de hausses des taxes ou des impôts. Les ressources ne doivent pas servir à alimenter les réserves, car les usagers de la route couvrent aujourd'hui déjà l'intégralité des coûts liés aux infrastructures routières.

Aux yeux d'economiesuisse, il serait parfaitement envisageable d'augmenter graduellement la surtaxe sur les huiles minérales selon les besoins de financement effectifs ou de l'avancement des projets. Ces derniers dépendent de l'évolution des recettes et des dépenses du FORTA. Le Parlement doit décider d'un relèvement de la surtaxe tous les quatre ans, lors de l'adoption du programme de développement stratégique.

► **Architecture financière simple et transparente:** L'organisation institutionnelle de la nouvelle solution de financement doit être simple et transparente, mais cet aspect n'est pas prioritaire pour economiesuisse. L'organisation faïtière de l'économie approuve l'inscription dans la Constitution de la solution de fonds proposée, malgré des réticences liées à la politique financière. Afin de clarifier encore davantage le financement des transports, l'économie est cependant favorable à la suppression du financement spécial du trafic routier et au transfert des ressources et des tâches correspondantes dans le budget général.

Il en résultera une simplification supplémentaire de l'architecture de financement et une amélioration de la sécurité du financement des tâches du FORTA et du FSCR, car le mécanisme de compensation prévu entre les deux caisses deviendra caduc.

► Les projets d'agglomération doivent de toute urgence devenir plus efficaces

► **Remanier les projets d'agglomération:** Les projets d'agglomération constituent un instrument important pour le développement des infrastructures et la coordination entre l'urbanisation et le développement des transports dans les principaux centres économiques du pays. Si les projets d'agglomération sont maintenus, ils doivent de toute urgence être structurés de manière à être plus efficaces et plus efficaces. Il faut en outre éviter de détourner de leur but

d'autres ressources allouées à la route. economiesuisse est disposée à soutenir le cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération aux conditions suivantes :

- Les dépenses en relation avec l'infrastructure ferroviaire (trams, par exemple) devront à l'avenir être cofinancées par le fonds d'infrastructure ferroviaire.
- Le critère de la prestation de transport devra désormais être mieux pris en considération lors de la sélection des projets. L'ancienne répartition des ressources financières soulève des questions en ce qui concerne le montant effectif consacré à la résolution des problèmes d'engorgement du trafic dans les agglomérations.
- Comme condition pour la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires pour le trafic d'agglomération, economiesuisse exige par ailleurs un contrôle d'efficacité transparent des projets de la première et de la deuxième génération déjà cofinancés.
- Lors de la sélection des projets, il faudra accorder davantage d'attention au financement à long terme de l'exploitation et de l'entretien. Les frais d'exploitation et d'entretien attendus par les cantons et les villes devront être présentés de façon explicite et pris en compte lors des décisions concernant le cofinancement du projet.

► Un péage au Gothard permettrait d'économiser des moyens financiers pour des projets plus urgents.

► **Dégager des marges de manœuvre pour les goulets d'étranglement majeurs :** L'introduction d'un péage routier au Gothard permettrait d'économiser des moyens financiers qui pourraient être alloués à des programmes d'élimination des goulets d'étranglement plus urgents dans les centres économiques et urbains. La perception d'un péage au tunnel du Gothard est une voie médiane qui permettrait, d'une part, d'alléger la charge financière du FORTA et, d'autre part, de renforcer le principe du pollueur payeur dans le trafic de transit.

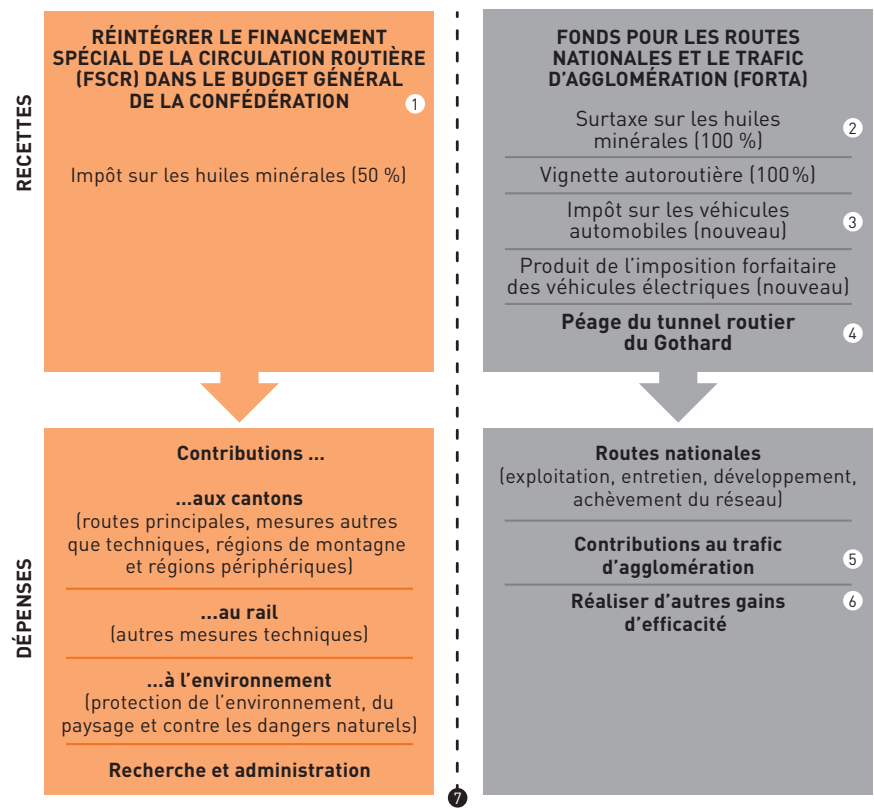
► **Réaliser des gains d'efficience supplémentaires :** Il faut exploiter le potentiel d'économie subsistant après la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons dans le cadre du remaniement de la péréquation financière. Les gains d'efficience attendus de la centralisation de la responsabilité du réseau de routes nationales ne se sont pas matérialisés. Cela soulève la question de la responsabilité future des routes nationales. Le transfert des activités opérationnelles de l'OFROU (construction, financement et planification du réseau de routes nationales) dans une entreprise fédérale distincte permettrait de réaliser d'autres économies urgentement nécessaires et de dépolitiser le développement de l'infrastructure routière nationale.

Mis à part le projet FORTA, l'initiative de la « vache à lait » est une proposition de financement alternative visant à assurer le financement des infrastructures routières sans imposer de charges supplémentaires aux usagers. En cas d'acceptation de l'initiative, un relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales et l'affectation obligatoire de recettes supplémentaires à l'infrastructure routière deviendraient caducs.

Figure 8

► economiesuisse réclame une architecture financière plus simple et plus transparente dans le cadre du nouveau financement des routes, notamment une séparation du FORTA et du FSCR.

Nouvelle organisation du financement routier, selon la proposition d'economiesuisse



- 1 Simple et transparent: réintégrer le FSCR (tâches et ressources) dans le budget général de la Confédération
- 2 Pas de chèque en blanc: Relèvement progressif en fonction des besoins financiers effectifs
- 3 Affectation intégrale de l'impôt sur les véhicules automobiles
- 4 Élargir la marge de manœuvre financière pour des goulets d'étranglement à supprimer en urgence
- 5 Revoir les projets d'agglomération
- 6 Confier la gestion opérationnelle des routes nationales à une entreprise fédérale
- 7 Désenchevêtrer: pas de mécanisme de compensation

Source : propre illustration

Développement des infrastructures

► **Éliminer rapidement les goulets d'étranglement :** Selon le rapport de consultation, les programmes d'élimination des goulets d'étranglement doivent être reportés et étendus dans le temps. economiesuisse admet les restrictions budgétaires et les retards de planification qui ont conduit à cette réflexion. Compte tenu de la surcharge de trafic croissante, il faudrait cependant s'attaquer le plus rapidement possible à l'élimination des goulets d'étranglement du réseau routier national. Une accélération des procédures de planification, de recours et de réalisation constitue la condition préalable.

► **Intégrer le nouvel arrêté sur le réseau dans le FSCR :** Une vision globale du développement du réseau routier national doit englober l'arrêté sur le réseau. economiesuisse approuve le transfert des compétences des cantons à la Confédération, à condition toutefois que les cantons compensent intégralement les coûts d'exploitation et d'entretien désormais à la charge de la Confédération. Si les cantons ne compensent que partiellement ces coûts, seuls les projets les plus urgents dans une optique de réseau national doivent être intégrés dans le réseau routier fédéral.

▶ Grâce aux technologies d'information et de communication modernes, il est possible d'utiliser les infrastructures existantes ou nouvelles de manière plus efficiente.

▶ **Fixer correctement les priorités :** Les projets doivent être sélectionnés en fonction des besoins et du rapport coûts/bénéfices économiques. La loi devrait définir des critères clairs, transparents et compréhensibles sur lesquels le programme de développement stratégique pourrait se fonder. Le développement du réseau routier serait ainsi dépolitisé et plus objectif.

▶ **Davantage d'intelligence :** La construction de capacités supplémentaires constitue sans doute le principal levier pour éliminer les goulets d'étranglement et faire face à l'augmentation attendue du trafic. La Confédération est par ailleurs invitée à proposer des solutions permettant d'utiliser de manière plus efficiente les infrastructures nouvelles ou existantes grâce aux technologies d'information et de communication.

Pour toutes questions :

dominique.rochat@economiesuisse.ch

kurt.lanz@economiesuisse.ch