



Monsieur le Conseiller fédéral  
Hans-Rudolf Merz  
Chef du Département fédéral des finances  
Bundesgasse 3  
3003 Berne

Zurich, le 11 mars 2005

### **Péréquation financière et répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), gestion du trafic en Suisse – prise de position**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Suite au courrier que nous a adressé le Département fédéral des finances le 19 janvier 2005, nous vous remercions de nous avoir invité à nous exprimer sur les propositions émises par le Conseil fédéral en matière de gestion du trafic en Suisse. Après avoir consulté nos membres, nous sommes en mesure de vous faire part de notre prise de position.

#### **Notre position en résumé**

economiesuisse est favorable à la compétence fédérale exclusive en matière de gestion du trafic sur les routes nationales. Cette nouvelle répartition des tâches devrait simplifier et accroître l'efficacité de la gestion du trafic sur ces routes.

Toutefois, il est important que le mandat de la Confédération soit clairement défini. Pour l'essentiel, l'objectif doit être d'assurer un trafic fluide et un niveau de sécurité optimal sur le réseau routier. A ce titre, il faut éviter que ce nouveau mandat ne devienne un instrument général de politique des transports visant fondamentalement à influencer la demande et les choix en matière de moyens de transport.

De plus, les mesures contraignantes prises pour prévenir ou éliminer de graves perturbations du trafic doivent être déployées de façon à ne pas entraver de façon disproportionnée la mobilité des usagers. Généralement, il est préférable d'avoir recours à des systèmes d'alerte préventifs permettant aux usagers d'anticiper d'éventuelles congestions du trafic.

En ce qui concerne l'information routière, il est souhaitable que la Confédération prenne en considération les connaissances et les infrastructures existantes qui ont fait leur preuve. L'utilisation des capacités actuelles permettra de prévenir la formation de structures redondantes et coûteuses.

## 1. Considérations générales

Bien que la Suisse dispose d'infrastructures de transports publics particulièrement denses en comparaison internationale, le trafic motorisé individuel continuera de répondre à l'avenir à une part importante des besoins de mobilité de la population. De même, selon les dernières prévisions, l'augmentation planifiée de l'offre de transports publics ne mettra pas un terme à la croissance du trafic motorisé individuel.

Etant donné l'intensification avérée du trafic sur les routes nationales, il convient de mettre en place un système cohérent et efficace de gestion du trafic sur ces routes. Néanmoins, il faut être conscient que la surcharge de trafic perceptible sur certains axes ne pourra être résorbée sans l'accroissement ponctuel des capacités du réseau routier. Au final, il s'agit de veiller à ce que la qualité de l'offre actuelle soit maintenue à long terme.

### 2.2 Gestion de réseau

Nous sommes favorables à ce que la Confédération coordonne les mesures destinées à prévenir ou à éliminer de graves perturbations de la circulation sur le réseau des routes nationales. Une gestion adéquate, visant à accroître la fluidité sur le réseau, peut contribuer à une efficacité accrue et à une meilleure utilisation des infrastructures routières existantes.

Toutefois, la compétence fédérale en matière de gestion du réseau doit se limiter à assurer un trafic fluide et un niveau de sécurité optimal sur les routes nationales. A ce titre, il faut être conscient que la poursuite d'autres objectifs pourrait nuire à l'efficacité et à la crédibilité de l'intervention fédérale dans ce domaine. Par conséquent, nous **proposons d'exclure** du projet la deuxième partie de l'al. 2 let. b de l'Art. 57c (LCR) prévoyant que la Confédération peut émettre des recommandations quant à la gestion du trafic motorisé pour réaliser les objectifs de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic.

Quant à la dimension organisationnelle du projet, **nous proposons de centraliser** les compétences en matière de gestion du trafic au sein de l'établissement "Routes nationales suisses" qui sera créé dans le cadre de la RPT. Cet établissement, qui dirigera également les travaux de construction et d'aménagement des routes nationales, aura une connaissance approfondie du réseau et pourra donc intervenir efficacement en matière de gestion du trafic.

Enfin, d'une manière générale, nous considérons qu'il serait souhaitable de **définir plus précisément et plus simplement** les concepts de "gestion de réseau" et de "gestion opérationnelle et régulation du trafic".

### **2.3 Gestion opérationnelle et régulation du trafic**

Les mesures contraignantes, telles que celles régulant l'afflux et l'écoulement du trafic, doivent reposer sur des critères transparents et simples. En cas de perturbation du trafic, il est important que les usagers de la route soient informés le plus rapidement possible. En l'absence d'un système d'alerte efficace, la fermeture des routes au trafic peut engendrer des coûts considérables pour les usagers, notamment pour les entreprises de transports.

En ce qui concerne l'exploitation des rampes d'accès aux routes nationales et le pilotage des installations réglant le trafic aux interfaces entre les routes nationales et les autres routes, le projet ne précise pas quelle forme prendra la collaboration entre la Confédération et les cantons. Afin de prévenir tout risque de conflit, il serait judicieux que la législation distingue les compétences respectives de la Confédération, des cantons et des communes.

### **2.4 Information routière multimodale**

La diffusion d'informations aux usagers des routes nationales est sans conteste le moyen le plus adéquat pour gérer le trafic. Aujourd'hui, les différentes institutions participant à la collecte et à la diffusion d'informations routières exécutent leurs tâches avec succès. Il convient donc que la Confédération n'intervienne que subsidiairement dans ce domaine et s'abstienne de fonder des structures redondantes qui viendraient s'ajouter aux capacités existantes. Ainsi, le rôle de la Confédération devrait pour l'essentiel consister à coordonner les mesures mises en œuvre à ce jour.

### **2.5 Centre national multimodal de données sur les transports**

La gestion du réseau des routes nationales doit reposer sur l'analyse de données exactes et actuelles. Ainsi, nous saluons la volonté de centraliser la gestion des données au sein d'un organe de la Confédération.

Toutefois, nous n'estimons pas nécessaire de créer un centre national de données sur les transports. Tout comme pour la gestion du réseau (cf. 2.2 et 2.3) et pour les mêmes motifs, nous proposons que la collecte, l'analyse et la diffusion des données relatives au trafic sur les routes nationales soit du ressort de l'établissement "Routes nationales suisses".

Quant au type de données pertinentes pour la gestion du trafic, nous jugeons qu'il faut, dans la mesure du possible, se baser sur des données objectives et non manipulables. Pour ces raisons, il n'est pas souhaitable d'utiliser des indicateurs comme le volume d'émissions polluantes ou sonores qui ne dépendent pas uniquement du volume du trafic et peuvent varier selon l'endroit où la mesure est réalisée.

Touchant à la participation des cantons, il serait bon d'examiner si ceux-ci n'ont pas intérêt à collaborer entre eux, de façon à optimiser les coûts de gestion des données.

## 2.6 Coûts et financement

Concernant les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation liées à la gestion du trafic, nous acceptons une hausse de l'engagement financier de la Confédération, mais **à la condition que la hausse des dépenses s'avère neutre pour le budget**. Cette augmentation des dépenses fédérales peut être compensée soit dans le cadre du bilan global par un allègement des charges supportées par les cantons, soit au niveau du budget de la Confédération. Enfin, nous estimons également qu'une centralisation des compétences au sein de l'établissement "Routes nationales suisses" doit permettre d'alléger les dépenses allouées à ce groupe de tâches.

Globalement, nous sommes d'avis que le financement de la gestion du trafic doit s'inscrire dans le budget ordinaire des routes nationales. La gestion du trafic intéressant aussi bien le trafic motorisé léger que le trafic poids lourds, il n'est pas concevable que seul le produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) serve à financer cette nouvelle tâche fédérale.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce courrier, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

economiesuisse

Rudolf Ramsauer  
Président de la direction

Pascal Gentina  
Membre de la direction