

Office fédéral des routes  
Abteilung Strassennetze  
Bereich Netzplanung  
3003 Bern

Zurich, le 29 septembre 2008

## **Consultation sur l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11)**

Mesdames, Messieurs,

La Fédération Infra est l'organisation des constructeurs suisses d'infrastructure et représente à ce titre les intérêts de quelque 250 entreprises de construction. Nombreux sont nos membres actifs dans la construction de routes. De ce fait, la conception du réseau des routes nationales et la question des compétences sont d'une importance décisive pour la Fédération Infra et ses membres. Nous profitons de l'occasion donnée pour nous exprimer sur l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11).

- 1. La Fédération Infra accueille favorablement le transfert dans le réseau des routes nationales des 19 tronçons de routes proposés par la Confédération.**
- 2. La Fédération Infra adhère à la proposition de compenser les dépenses supplémentaires annuelles pour l'exploitation et l'entretien par une réduction des contributions au financement de mesures autres que techniques et des contributions globales aux routes principales auprès des cantons dégagés de leurs obligations financières.**

3. **Les projets d'aménagement en revanche sont à définir et à financer entièrement par le nouveau propriétaire, à savoir la Confédération. Le «financement spécial de la circulation routière (SFSV)» doit être adapté au moins dans le cadre des tâches transférées et alimenté par des moyens supplémentaires de financement.**

Conformément à votre demande, nous formulons notre prise de position sur la base de vos questions ci-après.

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

⇒ **La Fédération Infra est d'accord avec les grandes lignes du projet.**

La Confédération doit garantir la capacité fonctionnelle d'un réseau des routes d'importance nationale. Il est juste et important que la question de la propriété de tronçons de routes déterminés soit clarifiée aussi rapidement que possible et que clarté soit également faite sur les demandes de transfert de routes cantonales dans le réseau des routes nationales déposées ces dernières années au Parlement. À défaut, si les rapports de propriété et les modalités de paiement devaient rester confus de moyen à long terme, trop peu d'importance serait alors accordée aux travaux nécessaires de maintien de la valeur et d'aménagement. Une clarification rapide repose non seulement dans l'intérêt de la Confédération et des cantons; les usagers de la route et les contribuables en profitent aussi.

***2. Êtes-vous d'accord avec l'application des critères et avec l'ajout de liaisons routières existantes au réseau des routes nationales?***

⇒ **La Fédération Infra est d'accord avec les critères et les transferts préconisés.**

Il est pertinent de définir dans un premier temps le futur réseau des routes nationales en se basant sur des critères fonctionnels, en neutralisant tout intérêt particulier de nature régionale ou relevant de la politique financière. En transférant les 19 tronçons de routes proposés dans le réseau des routes nationales, la Confédération a défini un réseau satisfaisant à notre avis aux futures exigences d'un réseau de base national. Nous nous permettons d'insister ici sur la garantie de la sécurité du réseau sur les axes principaux, en d'autres termes sur la redondance. En raison d'un trafic toujours plus dense, avec des temps et zones tampons en évanescence, la fonctionnalité du réseau des routes nationales ne peut être garantie que si des possibilités de contournement plus importantes peu-

vent être proposées au moins pour une partie des usagers de la voie publique en présence d'événements de plus grande portée tels que des accidents, des assainissements de tunnel ou la présence de grands chantiers.

Les messages des programmes «Élimination des goulets d'étranglement» et «Trafic d'agglomération» sont également d'une importance essentielle dans la garantie d'un réseau opérationnel de routes nationales. La plus grande importance doit en l'occurrence être accordée à l'aménagement du réseau de base aux endroits critiques.

### ***3. Que pensez-vous des processus proposés pour couvrir les besoins financiers supplémentaires de la Confédération:***

#### ***a) pour l'exploitation et l'entretien?***

⇒ **La Fédération Infra est d'accord avec les processus proposés de couverture des besoins financiers supplémentaires de la Confédération occasionnés par l'entretien et l'exploitation.**

Si la Confédération prend en charge les 400 km de routes proposés, non seulement la propriété, mais également la responsabilité d'entretien et d'exploitation lui sont transférées. Les budgets cantonaux sont allégés directement et durablement par la cession de ces tronçons de routes. Les charges supplémentaires de la Confédération sont à compenser en conséquence. Nous ne pouvons adhérer à l'allégation des cantons voulant que la cession des 19 tronçons de routes à la Confédération ait déjà été prise en considération dans la conception de la RPT. En définitive, il n'était pas clair jusqu'à la présente consultation quels tronçons de routes satisferaient aux critères de la Confédération en matière de transfert dans le réseau des routes nationales.

L'exploitation et le petit entretien ne sont pas exécutés par la Confédération ou par l'Office des routes OFROU, mais confiés aux 11 organismes créés par les cantons. Cela signifie que les cantons répondront à l'avenir également de l'exploitation et de l'entretien des 19 tronçons de routes repris par la Confédération. Au lieu d'indemniser les cantons comme jusqu'ici par des contributions au financement de mesures autres que techniques et des contributions globales aux routes principales, leurs charges d'exploitation et d'entretiens seraient indemnisées par le biais des accords de prestations adaptés. En fin de compte, ce changement de paradigme devrait représenter un jeu à somme nulle tant pour la Confédération que pour les cantons concernés. Cela ne sert à rien à notre avis de se poser des questions sur une compensation de 150 mio. CHF ou moins pour l'exploitation et l'entretien des 19 tronçons transférés.

## ***b) pour l'aménagement***

⇒ **La Fédération Infra n'est pas d'accord avec la procédure proposée de couverture des besoins financiers supplémentaires de la Confédération occasionnés par l'aménagement.**

Avec la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT), la Confédération a endossé la responsabilité exclusive et intégrale des routes nationales. Ceci inclut également qu'elle est compétente en matière de conception du réseau et de l'aménagement correspondant de tronçons de routes nationales. À notre avis, les cantons ne peuvent du fait de la RPT plus être rendus coresponsables d'aménagements de tronçons de routes nationales. En tant que propriétaire des routes nationales, la Confédération doit dans l'optique nationale choisir les projets contribuant de manière décisive à l'amélioration de la fonctionnalité du réseau et présentant un degré élevé d'urgence.

La Confédération ne pourra pas financer les aménagements nécessaires des 400 km de routes en discussion également avec des ressources de toute manière déjà extrêmement serrées. Nous sollicitons donc du Conseil fédéral qu'il recherche des possibilités supplémentaires de financement en faveur de l'aménagement du réseau actuel de routes nationales de même que pour les 19 tronçons de routes à transférer. Si les orientations requises ne sont pas prises sous peu dans ce domaine, le danger existerait que la capacité de rendement de notre réseau des routes nationales fléchisse de manière significative ces prochaines années par une surcharge permanente sur les axes principaux à grand trafic et dans les agglomérations, la place économique suisse perdant alors nettement de son attractivité.

## ***4. Êtes-vous d'accord avec la réglementation proposée aux cantons sans routes nationales?***

⇒ **La Fédération Infra est d'accord avec la réglementation proposée aux cantons sans routes nationales.**

## ***5. Que pensez-vous des adaptations légales présentées (transfert de la propriété, reprise des projets en cours)?***

⇒ **La Fédération Infra est d'accord avec les modifications de loi proposées (transfert de propriété, reprise de projets courants) dans la mesure où la Confédération, à la**

**date de transfert des 19 tronçons de route, reprend également les autres coûts de projet et de construction.**

**6. Y a-t-il d'autres remarques que vous souhaiteriez ajouter au projet de consultation?**

⇒ **La Fédération Infra exige une vue d'ensemble nationale étendue du futur développement de l'infrastructure routière nationale (ZES) par analogie à celle du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) ou du futur ZEB II.**

En comparaison au ZEB, il manque pour le futur développement de l'infrastructure routière une vue d'ensemble analogue avec un aperçu des projets d'investissement existants, développant les répercussions sur la fonctionnalité du réseau. Cette vue d'ensemble doit non seulement tenir compte du réseau de base national, mais également des tronçons d'importance du réseau des routes principales et des interfaces correspondantes.

Nous vous remercions de bien vouloir considérer notre prise de position.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Fédération Infra

CN Urs Hany  
Membre du Comité

Dr Benedikt Koch  
Directeur

Copies à: Société suisse des entrepreneurs SSE  
routesuisse  
constructionsuisse  
economiesuisse  
Conférence suisse des Directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire  
et de la protection de l'environnement DTAP