

Office fédéral des routes OFROU
Monsieur Erwin Wieland, vice-directeur
Division Réseaux routiers
Planification du réseau
3003 Berne

Zurich, le 1 avril 2009

**Procédure de consultation:
Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets
d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des
moyens financiers nécessaires**

Monsieur le vice-directeur,
Mesdames, Messieurs,

La Fédération Infra est l'organisation des constructeurs suisses d'infrastructure et représente à ce titre les intérêts de quelque 250 entreprises membres. Nous vous remercions de la possibilité qui nous est donnée de prendre position sur l'arrêté fédéral proposé concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires. C'est bien volontiers que nous structurons notre prise de position en fonction de votre questionnaire.

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

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

Pour garantir la compétitivité d'une économie nationale ouverte, des routes nationales performantes, avec des constructions d'infrastructures bien entretenues à long terme, sont d'une importance primordiale. C'est la raison pour laquelle nous attendons de la politique qu'elle accorde l'importance de mise aux extensions imminentes de capacité de nos routes nationales ces prochaines années.

L'évaluation de la durabilité (p. 29) effectuée par vous indique clairement que le programme préconisé d'élimination des goulets d'étranglement présente, sur le plan économique, un solde positif annuel de 65 millions de francs, en d'autres termes qu'un bénéfice économique net de 1,33 francs correspond à chaque franc investi.

2. Approuvez-vous le contenu proposé de l'«Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau de routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires» ?

⇒ **La Fédération Infra approuve le contenu proposé aux conditions suivantes:**

- A. Les travaux de planification concernant les projets du module 2 sont à pousser de telle manière que le montant du crédit résiduel bloqué (3,745 milliards de francs) puisse être débloqué en 2013 en tant que somme totale par un second Arrêté fédéral.**
- B. En supplément aux adaptations nécessaires concernant la surtaxe sur les carburants (voir les questions 4 et 5), il convient d'augmenter la taxe d'utilisation des routes nationales au 1er janvier 2012 de CHF 40.- à CHF 100.-.¹ Le revenu supplémentaire de CHF 60.- par vignette autoroute vendue est à utiliser via le fonds d'infrastructure exclusivement pour l'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales.**

¹ Dans le cadre des délibérations sur la loi concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (LURN), une minorité de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-CN) demande de fixer le prix d'une vignette autoroute à CHF 120.-. La Fédération Infra ne peut pas se rallier à une autre proposition minoritaire exigeant que la moitié du produit net de la taxe soit consacrée au financement des transports publics.

Concernant le point A:

Le présent projet d'Arrêté fédéral démontre clairement la grande nécessité d'agir en matière de réseau des routes nationales suisses. L'analyse des goulets d'étranglement que vous avez effectuée, avec les trois degrés de surcharge, reflète les défis de politique des transports auxquels nous serons confrontés jusqu'en 2020. Sur 1 800 km à peine du réseau des routes nationales, quelque 400 km ou 22% de la longueur du réseau (!) seront systématiquement surchargés dans 10 ans. Il n'est pas tenu compte en l'occurrence des goulets d'étranglement avec des surcharges saisonnières durant les périodes principales de déplacement ou en fins de semaines. Il s'agit de prévisions imposant à la politique fédérale d'agir sous peu, en tenant compte des longues procédures de planification et d'autorisation.

Nous appuyons l'intention du Conseil fédéral d'utiliser les 5,5 milliards de francs disponibles tirés du fonds d'infrastructure pour éliminer les goulets d'étranglement les plus graves en se fondant sur des critères clairs. Nous considérons comme correcte et pertinente l'affectation des projets de construction à quatre modules différents. Nous ne pouvons pas juger dans notre optique si les deux modules 1 et 2 contiennent les bons projets. Nous faisons par la présente confiance à vos analyses et prévisions.

Les moyens ci-après sont débloqués avec l'Arrêté fédéral proposé:

- 1,58 milliard de francs pour la réalisation des quatre projets suivants: Goulet d'étranglement de Crissier, élargissement à 6 voies entre Wiggertal et Härkingen, élargissement à 6 voies du contournement nord de Zurich ainsi qu'entre Blegi et Rütihof ;
- 175 millions de francs pour le traitement d'autres projets d'élimination de goulets d'étranglement.

Un crédit résiduel de 3,745 milliards de francs reste bloqué ou doit être débloqué dans le cadre de nouveaux arrêtés fédéraux. Comme les projets du module 2 sont également importants et urgents, nous demandons aujourd'hui déjà que les 3,745 milliards de francs soient libérés en bloc en leur faveur au plus tard en 2013. La Fédération Infra est consciente du fait que cette exigence, en maintenant l'actuelle législation, respectivement les ressources nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales et à la réalisation des programmes urgents de trafic d'agglomération, induit les conséquences suivantes:

- L'art. 9 de la loi sur le fonds d'infrastructure, dictant que le fonds ne doit pas s'endetter, est enfreint.

- Jusqu'à l'expiration de la LFI² en 2028 (éventuellement en 2033), aucune ressource ne pourra plus être libérée à partir du fonds d'infrastructure pour l'élimination de goulets d'étranglement!

Dans le rapport destiné à la consultation, vous signalez que les projets du module 3 présentent une bonne qualité et que leur réalisation sera bientôt d'importance pour la fonctionnalité du réseau. Comme expliqué plus haut, les projets du module 3 ne pourront être commencés qu'à partir de 2028 à défaut de modification de la législation actuelle. Si la surcharge que vous prévoyez de notre réseau de routes nationales devenait réalité jusqu'en 2020, un effondrement du trafic dans l'ensemble du Plateau suisse serait dès lors inéluctable.

Concernant le point B:

De nouvelles ressources doivent être trouvées sans tarder pour éliminer les goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales. Nous proposons par conséquent de relever le prix de la vignette autoroute au 1er janvier 2012 de CHF 40.- à CHF 100.-. L'adaptation du prix valable depuis 1995 de 40 à 100 francs permettrait de réaliser des recettes supplémentaires de quelque 480 millions de francs par année. Cette mesure signifierait une augmentation annuelle des coûts par véhicule de 0.6% seulement.

De même, en comparaison internationale, une augmentation du prix de la vignette peut se justifier. C'est ainsi qu'une vignette annuelle en Autriche, dont le réseau de routes payantes (2 000 km) est comparable à celui de la Suisse, coûte CHF 120.- par année. En Hongrie, CHF 249.- doivent même être déboursés par année pour l'utilisation de 500 km de routes.³ Enfin, en étendant la comparaison aux États d'Europe méridionale, un prix de vignette de CHF 100.- peut être considéré comme avantageux, puisque les péages d'autoroute, dépendant la plupart du temps de la distance parcourue, représentent CHF 10.- pour 100 km.

Par rapport à une augmentation de la surtaxe sur les carburants, telle que déjà proposée dans le rapport destiné à la consultation pour le financement d'autres tâches, le relèvement de prix de la vignette autoroute présente les quatre avantages suivants:

1. Les éliminations de goulets d'étranglement et d'éventuels nouveaux éléments de réseau sont payés directement par les usagers des routes nationales, aussi bien par les automobilistes suisses qu'étrangers.

² Voir l'art. 13, Dissolution du fonds: le Conseil fédéral dissout le fonds dès que le réseau des routes nationales et les programmes prévus aux art. 6 et 7 sont achevés, mais au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il peut prolonger ce délai de cinq ans au plus.

³ Lire à ce sujet le message relatif à la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, p. 1345.

2. Il est possible d'éviter les résistances régionales et sociopolitiques dont il faudrait s'attendre en cas d'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales ou de la surtaxe sur les carburants.
3. Les transporteurs déjà fortement grevés par la RPLP ne seraient pas priés de passer une nouvelle fois à la caisse.
4. Les recettes tirées de la vignette autoroute, à la différence de la surtaxe sur les carburants, ne sont en principe pas concernées par une baisse possible de la consommation de carburant (voir le rapport de consultation, p. 36).

Les excédents de recettes sont à attribuer entièrement au fonds d'infrastructure et à utiliser exclusivement à l'élimination de goulets d'étranglement sur nos routes nationales.

La Fédération Infra est persuadée qu'une majoration de prix de la vignette autoroute a une chance sur le plan politique, pour autant que la politique puisse argumenter de manière crédible que les excédents de recettes seront affectés en exclusivité à l'amélioration des infrastructures des routes nationales. Toute utilisation détournée, par exemple en faveur des transports publics ou de la caisse générale de la Confédération, susciteraient selon toute probabilité des résistances politiques. En regard de coûts plus élevés, les automobilistes et transporteurs attendent une véritable contre-prestation.

3. Que pensez-vous de la proposition de construire des compléments au réseau afin d'éliminer les deux goulets d'étranglements les plus sérieux dans la région de Lausanne (contournement de Morges) et la région de Zurich (Glattalautobahn)?

⇒ La Fédération Infra soutient la réalisation des deux nouveaux compléments au réseau dans les régions de Lausanne et de Zurich.

Selon votre appréciation, l'efficiencia et l'efficacité des ressources engagées dans la réalisation des deux nouveaux éléments de réseau sont nettement meilleures que si l'on se contente de compléments de voies sur les tronçons existants des routes nationales. Les moyens financiers très serrés pour les routes nationales l'imposant, seules les solutions les plus efficaces doivent être recherchées.

4 a. Approuvez-vous l'adaptation partielle de la surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants au renchérissement afin de couvrir les dépenses dues au «surcroît des besoins ordinaires» du Financement spécial pour la circulation routière?

⇒ La Fédération Infra soutient une augmentation de la surtaxe sur les carburants de 7 centimes par litre dès 2013 afin de couvrir les «besoins supplémentaires ordinaires».

4 b. Approuvez-vous l'adaptation partielle de la surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants au renchérissement afin de couvrir les dépenses dues à la réalisation de nouveaux éléments de réseau afin d'éliminer les goulets d'étranglements les plus sérieux sur le réseau des routes nationales?

⇒ La Fédération Infra soutient une augmentation de la surtaxe sur les carburant de 3 à 4 centimes par litre pour pouvoir réaliser de nouveaux éléments de réseau (notamment le contournement de Morges/Lausanne et l'autoroute du Glattal).

5. Que pensez-vous des trois possibilités présentées pour l'éventuelle intégration de près de 400 kilomètres de routes existantes au réseau des routes nationales, notamment de l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales d'environ 3 centimes par litre qui en découlerait?

⇒ La Fédération Infra soutient l'option b (compensation partielle) et ainsi une augmentation de la surtaxe sur les carburants de 3 centimes par litre.

Dans la procédure de consultation sur l'adaptation de l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11), la Fédération Infra a déjà pris la position suivante en automne 2008:

1. La Fédération Infra accueille favorablement l'intégration 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 pour la circula-

tion routière (SFSV)» doit être adapté au moins dans le cadre des tâches transférées et alimenté par des moyens supplémentaires de financement.

L'option b que vous mettez en discussion (compensation partielle) correspond ainsi entièrement à la position de la Fédération Infra.

6. Quelles tâches du Financement spécial pour la circulation routière considérez-vous comme prioritaires, au cas où il ne serait pas possible de financer toutes les dépenses supplémentaires envisagées?

⇒ **Outre l'élimination de goulets d'étranglement existants ou se précisant, la Fédération Infra considère comme absolument prioritaire le maintien de la valeur du réseau existant des routes nationales.**

Du fait de l'admission de camions de 40 tonnes et du volume croissant du trafic, la sollicitation de nombreux tronçons des routes nationales ayant pris de l'âge a augmenté massivement ces dernières années. De plus, selon vos renseignements, 71% des routes nationales ont aujourd'hui déjà plus de 30 ans (rapport destiné à la consultation, p. 35). Si l'on veut donc maintenir la valeur, la qualité et la fiabilité du réseau des routes nationales, nous devons les entretenir et les assainir en permanence. Il est décisif en l'occurrence que les mesures nécessaires soient planifiées en temps utile et que les moyens financiers soient disponibles.

7. Avez-vous d'autres remarques concernant le projet mis en consultation?

⇒ **La Fédération Infra rejette l'introduction d'une taxe sur le CO₂ sur les carburants.**

La Fédération Infra soutient l'augmentation de la surtaxe sur les carburants afin de couvrir le surcroît des besoins ordinaires, la réalisation de nouveaux éléments de réseau et le besoin d'aménagement des 400 km de routes à intégrer dans le réseau des routes nationales conformément à l'Arrêté sur le réseau qui a été proposé. Une éventuelle taxe sur le CO₂ de l'ordre de 15 centimes par litre de carburant aurait ainsi en matière de demande à peu près le même effet d'incitation que l'augmentation de la surtaxe sur les carburants représentant au total 13 à 14 centimes par litre. En partant du principe que les projets d'élimination de goulets d'étranglement du module 3 doivent être financés par une nette augmentation du prix de la vignette autoroute, la charge financière imposée aux automobilistes et aux transporteurs se rapproche déjà très près de la limite d'admissibilité politique.

Nous vous remercions d'un examen bienveillant de nos requêtes et de tenir compte de notre prise de position. Nous restons à votre entière disposition pour toute question.

Veillez recevoir, Monsieur le vice-président, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Fédération Infra

CN Urs Hany
Membre du comité

Dr Benedikt Koch
Directeur

Copie à: Société suisse des entrepreneurs SSE, Zurich
constructionsuisse, Zurich
routesuisse – Fédération routière suisse FRS, Berne
TCS, Berne
economiesuisse, Zurich
Conférence suisse des Directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire
et de la protection de l'environnement DTAP, Zurich