

La Confédération et l'avenir du trafic routier

La route connaît un grand succès. Cependant, il est de plus en plus évident qu'elle aura de la peine à s'adapter à l'évolution des besoins si l'on ne prend pas des mesures efficaces. Des progrès substantiels ont été accomplis sur le plan de la sécurité et de la compatibilité. Il reste inversement beaucoup à faire en ce qui concerne la capacité du réseau, la fluidité du trafic et le financement.

Environ 85% des distances parcourues en Suisse par voie terrestre le sont sur la route. Depuis 1990, les prestations de transport ont augmenté d'environ 20% sur l'ensemble du réseau routier, dont la longueur dépasse 70 000 km. Tandis que le volume de trafic a légèrement diminué sur les routes communales et cantonales, il a doublé sur les routes nationales qui s'étirent sur quelque 1800 km. Or, elles assuraient déjà 43% de toutes les prestations de transport en 2012. En bien des endroits, le réseau national atteint la limite de ses capacités et les véhicules sont de plus en plus souvent bloqués dans des bouchons. Pour permettre le bon développement de la société et de l'économie, il est essentiel d'améliorer la fluidité du trafic et de la maintenir au meilleur niveau possible. C'est là une priorité absolue pour l'Office fédéral des routes (Ofrou).

Fluidité du trafic: les mesures les plus efficaces prennent beaucoup de temps

Les mesures susceptibles d'améliorer efficacement la fluidité du trafic – notamment de nouvelles voies de circulation et l'extension du réseau – demandent du temps. Le processus de planification et de mise en œuvre dure généralement plus de dix ans. De même, la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence ne peut pas déployer ses effets avant plusieurs années. Une telle solution n'est d'ailleurs que transitoire dans la plupart des cas. En bien des endroits, elle n'entre même pas en ligne de compte pour des raisons d'architecture. Les mesures réalisables à court terme – comme l'homogénéisation du trafic par la réduction de la vitesse autorisée ou l'interdiction de dépassement pour les poids lourds – ont un certain impact, mais elles ne résolvent pas le problème à sa source.

Si la mobilité routière a augmenté, c'est entre autres parce que son prix – surtout celui de l'utilisation des infrastructures – a baissé comparativement aux revenus de la population. Cette situation pose une question: ne faudrait-il pas agir aussi sur la demande à travers les prix? En raison notamment de problèmes structurels dans le financement des infrastructures de transport, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) d'élaborer un concept sur la tarifi-

cation de la mobilité («mobility pricing»)¹. Cette étude doit servir de base de décision.

Disponibilité: peu d'échappatoires

On tend à canaliser toujours plus le trafic vers les routes nationales, afin de le décongestionner dans les agglomérations. Pour autant que les capacités soient suffisantes, ce transfert est positif, car les grands axes peuvent améliorer la fluidité du trafic, le sécuriser et le rendre plus supportable. Il faut, toutefois, relever que si des surcharges ou des perturbations affectent les routes nationales, les échappatoires et les itinéraires de remplacement sont presque inexistantes sur le reste du réseau. Cela vient du fait que les routes secondaires, une fois décongestionnées, sont souvent démantelées ou affectées à d'autres utilisations. Peu à peu, le réseau national est donc contraint d'affronter seul les surcharges et les perturbations.

Sécurité: des progrès, mais le but n'est pas encore atteint

Des progrès considérables ont été réalisés dans le domaine de la sécurité routière. Le nombre de morts sur la route correspond aujourd'hui à environ un cinquième du triste record enregistré au début des années septante. Or, entre-temps, les prestations de transport ont doublé. Cela signifie que le risque de mourir dans un accident de la circulation a été divisé par dix. Malgré tout, nos routes tuent encore plus de 300 personnes chaque année. Une grande partie des victimes sont des piétons et des utilisateurs de deux-roues, en d'autres termes des personnes faiblement protégées dans le trafic. Il faut redoubler d'efforts pour continuer d'améliorer la sécurité de ces groupes cibles, d'autant que la tendance ne va pas dans la bonne direction.

Compatibilité: réduire les nuisances sonores et les émissions de CO₂

En ce qui concerne les émissions polluantes du trafic routier, de grands progrès ont été accomplis ces deux dernières décennies. Grâce à l'amélioration remarquable des moteurs à combustion, les voitures et camions de la nouvelle génération émettent très peu de substances nocives. Le remplace-

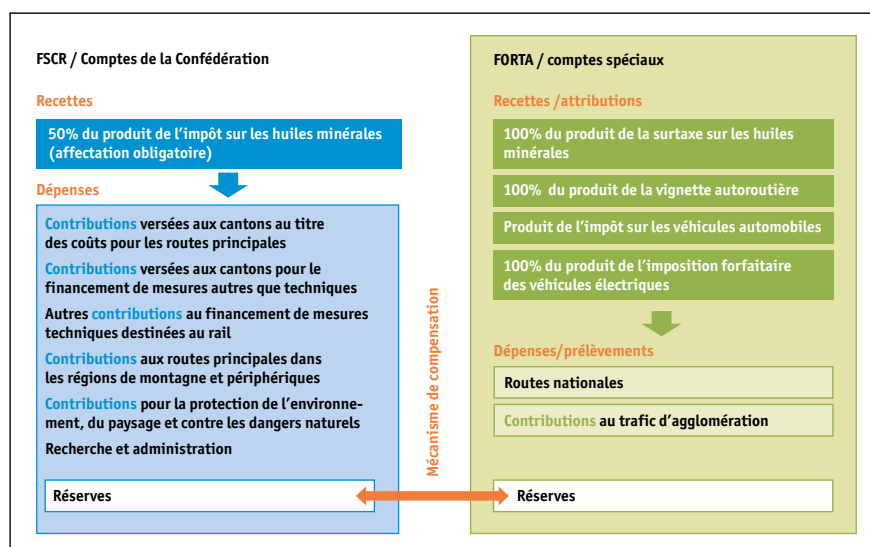


Rudolf Dieterle
Directeur de l'Office
fédéral des routes OFROU

¹ Voir l'article de Sarah Bochud, p. 14 de ce numéro.

Graphique 1

La nouvelle architecture financière des routes nationales, d'après le projet du Conseil fédéral



Légende: l'architecture financière proposée par le Conseil fédéral: à droite, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta) qui est inscrit dans la Constitution; à gauche, le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) qui continue d'exister et qui doit d'abord revêtir un rôle contributif.

Source: OFROU / La Vie économique

ment de la flotte actuelle par des véhicules propres est relativement rapide, si bien que cette thématique perd de son importance. Cependant, on ne peut pas encore annoncer la fin de l'alerte à tous les niveaux: la réduction des émissions sonores du trafic routier demeure un énorme défi; pourtant, des efforts importants sont déployés pour améliorer constamment le comportement des véhicules, des pneus et des revêtements en la matière, et pour construire des ouvrages antibruit sur le chemin de propagation.

La question de la compatibilité inclut également la consommation d'énergie. Une grande partie des besoins énergétiques de notre économie sont liés au transport routier et portent presque exclusivement sur les carburants fossiles. Étant donné l'épuisement programmé des ressources en pétrole, notre dépendance envers les fournisseurs de cette énergie primaire et la nécessité de limiter les émissions de CO₂, de grands efforts sont nécessaires pour améliorer l'efficacité énergétique du trafic routier.

Compenser les recettes perdues

Grâce aux recettes à affectation obligatoire, dont le volume croît en même temps que le kilométrage, le financement de l'infrastructure routière reposait jusqu'ici sur des bases solides. Les distances parcourues continueront certainement d'augmenter, mais l'efficacité énergétique des véhicules s'est tellement améliorée qu'ils consomment beaucoup moins d'énergie fossile. La tendance devrait encore se renforcer à l'avenir, en raison des nouvelles prescriptions à res-

pecter. Compte tenu de cette évolution et de la multiplication prévue des véhicules à motorisation alternative, on peut s'attendre à un recul substantiel de la consommation globale de carburants fossiles.

Le Conseil fédéral a l'intention de combler le manque de financement en combinant diverses mesures. Cette importante charge financière doit, en effet, être répartie. La principale variante prévoit les mesures suivantes:

- une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales, qui passera de 30 centimes par litre de carburant actuellement à 45 centimes (à partir de 2017 environ);
- l'affectation obligatoire au futur fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta) d'une partie des recettes provenant de l'impôt sur les véhicules automobiles, lequel alimente aujourd'hui le budget général de la Confédération;
- l'introduction d'une taxe forfaitaire annuelle sur les véhicules à motorisation alternative, comme les voitures électriques (au plus tôt à partir de 2020), qui sont actuellement exonérés de l'impôt sur les véhicules automobiles et ne paient pas de taxes équivalentes à l'impôt sur les huiles minérales;
- la possibilité d'adapter périodiquement les impôts sur les carburants au renchérissement.

Une nouvelle architecture financière pour la route

En même temps, le Conseil fédéral envisage de réformer l'architecture financière actuelle (financement spécial pour la circulation routière et fonds d'infrastructure). Le financement des routes nationales, réparti aujourd'hui sur deux comptes, sera regroupé en un seul fonds d'une durée illimitée, le Forta – par analogie avec le fonds d'infrastructure ferroviaire décidé par le Parlement. Le Forta financera la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau des routes nationales, ainsi que l'extension de ses capacités (voir *graphique 1*). Il remplacera l'actuel fonds d'infrastructure, limité dans le temps, et continuera à financer le dispositif d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Le nouveau fonds, inscrit dans la Constitution fédérale, sera directement alimenté par les recettes suivantes: surtaxe sur les huiles minérales, taxe sur les routes nationales (vignette autoroutière), une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles et la future redevance forfaitaire appliquée aux véhicules à motorisation alternative.

Encadré 1

Après le rejet du projet de vignette

Les citoyens devaient se prononcer le 24 novembre dernier sur une augmentation du prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs et sur la création d'une vignette valable deux mois à 40 francs. Le refus l'a nettement emporté à 60,5%. Les 400 kilomètres de routes principales qui devaient être transférés à la Confédération resteront à la charge des cantons.

Il convient maintenant de se concentrer sur le projet fédéral de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta). Il ne faut pas le confondre avec la vignette, même s'il s'agit dans les deux cas de financement. Comme le dit l'article ci-contre, on prévoit que le financement spécial pour la circulation routière sera en déficit pour des raisons structurelles: les dépenses augmentent lentement certes, mais les recettes fondent rapidement. Le Forta redessine l'architecture financière, est doté de nouvelles recettes et comprend une stratégie de développement pour l'infrastructure routière. Le problème numéro un sont les embouteillages quotidiens et s'étirant à l'infini, qui paralysent le trafic d'agglomérations. Le Conseil fédéral doit transmettre au Parlement son second programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales, durant le premier semestre 2014. Le Forta doit également assurer le financement des principaux projets qui y figurent.