

**XXIIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS 2007**

SUISSE – RAPPORT NATIONAL

SEANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS1

**DÉFIS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU
SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER**

Office fédéral des routes
www.astra.admin.ch

1. INTRODUCTION

La Confédération helvétique est en train de mettre sur pied des modifications importantes dans le domaine du financement des infrastructures routières. Cela s'inscrit dans le cadre d'une révision de la répartition des tâches et péréquation financière dans de nombreux domaines. Seules les conséquences pour les routes sont présentées ci-dessous.

Le principe de base adopté est une reprise intégrale des routes nationales (pour l'essentiel autoroutes) par la Confédération.

La première partie du rapport décrit les influences générales de ce projet sur le financement des routes.

A cela s'associe une mise sur pied d'un système de gestion du trafic dont le niveau national sera également entièrement géré par la Confédération. Cette partie est décrite au chapitre 3.

D'autre part, en parallèle de cette nouvelle péréquation et répartition des tâches, la Confédération a mis sur pied un fonds d'infrastructure comme nouvelle forme de financement des routes. Si les routes nationales sont les principales affectations de ce fonds d'infrastructure, les villes et les agglomérations en profitent également, ainsi que les routes principales et les régions de montagne.

2. LA REORGANISATION DE LA PEREQUATION FINANCIERE ET DES TACHES (RPT) ET SES CONSEQUENCES POUR L'OFFICE FEDERAL DES ROUTES (OFROU)

2.1. La péréquation financière suisse – Pilier du fédéralisme

La péréquation financière constitue un pilier important de la cohésion dans le fédéralisme suisse. Elle sert essentiellement à égaliser les différentes capacités financières des cantons. Pour ce faire on a recours à une péréquation financière verticale, ce qui veut dire que la Confédération, en tant que collectivité supérieure, subventionne les cantons, collectivités inférieures. On distingue trois différentes mesures : d'un côté on alloue aux cantons des quotes-parts sur les recettes de la Confédération, de l'autre les cantons reçoivent des subventions pour les dépenses courantes ou des investissements, enfin certaines tâches sont transférées des cantons à la Confédération.

2.2. Augmentation des coûts et doubles emplois – un nouveau départ nécessaire

En 1958 la péréquation a été ancrée dans la Constitution. Pourtant, même si les subventions fédérales aux cantons ont connu une forte augmentation et qu'en 2000 elles représentaient près d'un quart de toutes les dépenses fédérales, on n'a pas encore pu réduire les disparités financières entre les cantons, en particulier en ce qui concerne les charges fiscales.

C'est en 1991 que les défauts du système de péréquation financière sont apparus évidents. De sorte qu'en 1994, il y a 13 ans, on s'est attelé à la révision de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT).

Les principaux buts de la RPT sont la réduction des disparités entre les cantons à forte et les cantons à faible capacité financière, ainsi que la création de structures plus efficaces et moins coûteuses permettant la coopération entre la Confédération et les cantons. Afin d'élargir la marge de manœuvre des cantons, ceux-ci devraient disposer de plus de liberté de moyens au lieu de contributions liées à des buts spécifiques. En outre, les remboursements effectués par la Confédération ne devraient pas s'appliquer seulement aux charges exceptionnelles dues aux conditions topographiques des régions de montagne, mais aussi aux charges exceptionnelles socio-démographiques des cantons du centre de la Suisse.

Le 28 novembre 2004, la RPT – c'est-à-dire un des plus grands et des plus importants projets de réforme du fédéralisme helvétique – a été acceptée par votation fédérale avec 64,4% de oui.

2.3. Conséquences de la RPT sur les routes nationales et l'OFROU

Dès le début du projet global RPT, on s'est vite rendu compte que le domaine des routes allait en devenir un des piliers. Les routes nationales constituent jusqu'à présent une tâche de partenariat entre la Confédération et les cantons. Les cantons sont les propriétaires, les maîtres d'ouvrage et les exploitants de ce réseau routier. Et pourtant le financement des tâches provient essentiellement de la Confédération (la participation fédérale s'élève en moyenne à 87% pour la construction et le gros entretien, et à 67% pour l'entretien courant).

Ce système des routes nationales en vigueur jusqu'à présent engendre d'innombrables facteurs de coût et de doubles emplois. Surtout du fait que les cantons se sont vus contraints de ne pas prendre d'abord en charge les tâches qu'ils considéraient eux-mêmes nécessaires, mais ils avaient tendance à faire en priorité celles qui déclenchaient la manne fédérale. De plus, la charge financière et la responsabilité de maître d'ouvrage se trouvent en des mains différentes, ce qui entraîne des surcoûts.

La RPT confie à la Confédération, à partir du 1^{er} janvier 2008, l'entière responsabilité du réseau des routes nationales, c'est-à-dire la responsabilité à la fois de l'accomplissement des tâches et de leur financement. C'est ainsi qu'entre en vigueur le principe suivant : celui qui paye doit porter l'entière responsabilité des tâches et être investi des compétences qui en découlent.

Ce transfert des compétences des cantons à la Confédération signifie qu'à l'avenir, la Confédération exercera réellement les fonctions incombant au maître d'ouvrage et au propriétaire des routes nationales. Au nombre de ces tâches figurent la spécification des exigences des projets, le pilotage de projets élaborés par des tiers, l'établissement du cahier des charges pour les travaux de planification et de construction, la gestion des soumissions, la décision des adjudications et la négociation des contrats, le contrôle de gestion à tous les niveaux, le suivi des chantiers, la réception des ouvrages et la surveillance des travaux sous garantie.

L'Office fédéral des routes (OFROU) doit se réorganiser, se structurer et renforcer son personnel dans la perspective de ces tâches supplémentaires. Son budget prévoit que le personnel d'environ 170 collaborateurs actuellement passera finalement à plus de 400 collaborateurs.

L'OFROU a la chance de ne pas devoir commencer à zéro dans la procédure de recrutement, mais de pouvoir recourir à du personnel hautement qualifié auprès des

cantons et des services des ponts et chaussées. De fait, la nouvelle organisation retranche certaines tâches aux cantons, notamment celle de maître d'ouvrage, ce qui libère des ressources humaines. Et il a été convenu avec les cantons que leurs employés auraient la priorité dans le recrutement à l'OFROU. Toutefois à long terme, l'OFROU aura besoin de moins de personnel pour les routes nationales qu'il n'y en a à l'heure actuelle dans tous les cantons.

2.4. L'OFROU fonde cinq filiales

Ce n'est pas seulement au niveau du personnel que l'OFROU subit des modifications radicales. Pour maîtriser ses nouvelles tâches, l'Office fédéral des routes crée cinq filiales. Les compétences sont réparties judicieusement entre le siège principal et les cinq filiales qui occuperont chacune entre 25 et 45 collaborateurs. Le découpage géographique des cinq zones et l'emplacement des filiales se sont fait de manière à permettre une proximité optimale du lieu d'accomplissement des tâches et, d'autre part, un volume d'investissement suffisant pour être géré efficacement.

Les filiales seront chargées de la gestion proprement dite des projets et exerceront dans ce sens les fonctions classiques de maître d'ouvrage, mais elles seront également chargées du contrôle de gestion à travers les organismes responsables. En revanche, les activités stratégiques suivantes incombent au siège principal : la définition des routes nationales (type, taille, capacité du réseau routier), l'établissement des normes techniques, la garantie du financement ainsi que la réglementation de l'accès et de l'utilisation du réseau.

Les cantons prennent en charge aujourd'hui l'entretien courant sur leur territoire. Sous la RPT, le réseau entier est divisé en 11 zones appelées "unités territoriales". Il est prévu que les cantons partageant la même unité territoriale se regroupent au sein d'un organisme responsable qui accomplira cette tâche (d'entretien courant) par le biais de contrats de prestation pour le compte de la Confédération. À côté de l'entretien courant, les organismes responsables devraient aussi prendre en charge le gros entretien non lié à des projets. On entend par là les travaux de construction qui peuvent être réalisés sans avoir à élaborer de grands projets et avec des moyens financiers relativement modestes.

2.5. Changement de compétences en matière de gestion de la circulation routière

La responsabilité pour la gestion du trafic incombe actuellement en premier lieu aux cantons et, selon le canton, elle est partagée entre les offices des ponts et chaussées et la police. À cet égard, la RPT accorde également plus de compétences à la Confédération, mais dans les limites du réseau des routes nationales. La gestion du trafic comprend la canalisation, la direction et la conduite de la circulation ainsi que l'information routière. La Confédération développera à cet effet une centrale de gestion du trafic, un système de données relatives à la circulation et une centrale d'information routière.

Pour le moment, l'OFROU est en train d'acquérir les surfaces nécessaires au siège de l'Office, et, pour ses cinq filiales, il procède à l'aménagement des bâtiments et au recrutement progressif du personnel supplémentaire, de sorte que l'Office peut prendre en charge opérationnellement ses nouvelles tâches pour la date prévue de mise en vigueur de la RPT – probablement le 1^{er} janvier 2008.

3. CONCEPT DE TELEMATIQUE DES TRANSPORTS ITS-CH 2012 ET PROJET GESTION DU TRAFIC EN SUISSE VM-CH

3.1. Concept de télématique des transports ITS-CH 2012

3.1.1. *Application de la télématique des transports au soutien de la gestion du trafic*

Le concept ITS-CH 2012 représente un état idéal d'un avenir lointain ; l'année 2012 indique l'échéance dans le temps. Ce concept montre de quelle manière les applications de la télématique peuvent contribuer à atteindre les objectifs de politique des transports fixés par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) dans les transports sur les routes publiques, et définit ce que la Confédération pourrait offrir à long terme en termes de télématique des transports routiers. L'abréviation internationale ITS désigne la télématique des transports et correspond à "Intelligent Transport Systems". Le concept énonce ce qui suit :

- La Confédération coordonne les activités des cantons, des communes et des particuliers dans le domaine de la télématique des transports, dans la mesure où des intérêts nationaux sont concernés.
- La Confédération veille à mettre en place la gestion du trafic sur les routes nationales, avec les fonctions principales de régulation et de guidage du trafic et d'information routière.
- La Confédération soutient l'information routière multimodale.
- La Confédération fixe les conditions générales requises et crée les préalables nécessaires (mise aux normes, etc.) pour mettre en place, entretenir et exploiter des systèmes de télématique des transports.
- La Confédération peut participer au développement d'applications de télématique des transports et à des projets pilotes correspondants, dans la mesure où ces applications contribuent à la mobilité durable au sens des objectifs de la Confédération.

3.1.2. *Délimitation du concept*

Sur le plan *géographique*, le champ d'application du concept couvre l'ensemble du territoire suisse. Le concept prévoit son intégration dans les réseaux internationaux de transports, de communications et d'information. Sur le plan des *compétences*, le concept couvre celles de la Confédération en vertu de la législation nationale, décrit les organes responsables de la gestion nationale du trafic dont l'information routière nationale (en matière de construction, d'entretien et d'exploitation) ainsi que ceux responsables du soutien et de l'élaboration de la multimodalité dans l'information routière. Enfin, le concept décrit le rôle de la Confédération face à des applications ultérieures de systèmes de télématique routière destinées à améliorer la sécurité routière, protéger de l'environnement et assurer la perception électronique des taxes.

Sur le plan de la *circulation*, le concept traite de la circulation sur les routes publiques empruntées par les véhicules automobiles, dont les transports publics routiers (trams et bus), les véhicules non motorisés et les piétons, ainsi que du trafic ferroviaire, dans la mesure où celui-ci concerne les services d'informations en rapport avec tous les modes de transport. La VM-CH, en revanche, se limite aux routes nationales.

Sur le plan *concret*, le concept aborde la construction, l'entretien et l'exploitation des installations de technologie de l'information et de la communication aussi bien dans les véhicules, que dans l'espace routier ou sur les sites stratégiques.

3.1.3. La RPT, une condition préalable à la mise en œuvre du concept

Avec la RPT, la construction de quelque 2000 km de routes nationales (à l'exception de l'achèvement du réseau déjà décidé), leur extension, leur entretien et leur exploitation relèveront intégralement des compétences de la Confédération à compter du 1^{er} janvier 2008. Cela touche aussi bien le financement que la réalisation des missions. Parmi les tâches de l'exploitation des routes nationales figure non seulement l'entretien courant, mais aussi la gestion du trafic. Celle-ci inclut à la fois la régulation du trafic par le biais de sa gestion opérationnelle, de sa direction et de son guidage, et l'information routière. Selon la RPT, la gestion du trafic en Suisse doit être opérationnelle au moment de l'introduction de la RPT au 1^{er} janvier 2008.

La RPT constitue ainsi un préalable essentiel à la mise en œuvre du concept ITS-CH 2012. Elle constitue la base juridique du projet de VM-CH. La révision de la loi sur la circulation routière LCR prévoit que la gestion du trafic des routes nationales sera désormais assumée par la Confédération sans tenir compte des frontières cantonales. De ce fait, la gestion du trafic, qui relève du domaine de compétence de la Confédération en tant qu'exploitant des routes nationales, devra obligatoirement être dissociée de la répression (application du respect des règles de circulation), relevant du champ de compétence des organes de police cantonaux.

3.1.4. Modifications de la loi sur la circulation routière (LCR)

Dans le sillage de la RPT, divers articles de la LCR seront reformulés.

Dans le cadre de ses nouvelles compétences, la Confédération est responsable de la gestion du trafic sur les routes nationales. Elle assume cette responsabilité en créant et en exploitant un centre national de données sur les transports ainsi qu'une centrale nationale de gestion du trafic. Elle diffuse les informations routières aux usagers de la route, aux cantons et aux exploitants d'autres modes de transport.

Elle n'est pas obligatoirement tenue d'assumer ces tâches et fonctions elle-même, mais peut, le cas échéant, les confier entièrement ou partiellement à des cantons ou à des tiers.

Les cantons et les exploitants d'autres modes de transport peuvent disposer des informations du centre national multimodal de données sur les transports (VDV-CH) et des informations routières. Cela permet ainsi de dégager à l'échelle de toute la Suisse des synergies qui justifient les investissements supplémentaires. Le financement de ces systèmes incombe à la Confédération.

Alors que c'est la Confédération qui est responsable de la gestion du trafic (VM) sur les routes nationales, la responsabilité de la VM sur les routes subordonnées, y compris les routes régies par la VM des routes nationales, incombe aux cantons. Ces derniers établissent alors des plans de gestion du trafic (VMP), qui doivent être approuvés par la Confédération.

Les contrôles du trafic lourd sur les routes (y c. sur les routes nationales) incombent aux organes de police cantonaux responsables de la répression.

3.2. Intention et mandat du concept de gestion de trafic VM-CH

Avec le projet Gestion du trafic en Suisse VM-CH, l'OFROU se propose de mettre en œuvre des parties essentielles du concept ITS-CH 2012, et de saisir les chances offertes par le nouveau cadre juridique général conformément à la RPT. Sur le plan stratégique, l'intention est de pouvoir exploiter la VM-CH à compter du 1er janvier 2008 sur la base des dispositions juridiques applicables à cette date.

La situation initiale est constituée d'une part par le concept ITS-CH 2012 considéré comme une perspective d'avenir, d'autre part par la réalité observée en 2005. Compte tenu de la faisabilité juridique, technique et financière ainsi que du contexte général, fixés par les systèmes et structures existants, il convenait de formuler l'objectif 2012 et de concevoir une situation de base en 2008. Celui-ci se caractérise par des fonctions de gestion du trafic qui peuvent être réalisées en 2006 et 2007 et permettent ainsi une première mise en œuvre de la VM-CH en 2008, tout en autorisant un développement ultérieur aboutissant à l'objectif 2012.

Le présent concept VM-CH 2005 inclut la présentation de la situation de base en 2008 et de l'objectif 2012. Il sert de base de décision à la phase de réalisation prévue pour 2006/2007. Les thèses conceptuelles représentent le fondement des appels d'offres appelés à déclencher les travaux techniques nécessaires de la phase de réalisation ainsi que de la mise en œuvre organisationnelle et institutionnelle.

3.2.1. Situation de base en 2008

Pour la situation de base en 2008, les exigences fondamentales et les projets partiels suivants seront mis en œuvre :

(1) Prescriptions générales de l'OFROU, tels que les principes d'action

Les exigences fondamentales incluent d'une part les prescriptions générales de l'OFROU. Il s'agit de textes contraignants déterminant les processus de planification et d'exploitation de la gestion du trafic des routes nationales. Ces prescriptions incluent en particulier :

- les principes d'action pour la conception du contenu des VMP et les mesures ad hoc
- les instructions sur la conduite à tenir pour le processus d'établissement des VMP
- des directives visant à assurer la cohérence de l'information routière, ainsi que des manuels pour la bonne collaboration des partenaires à divers processus.

(2) Normes techniques et directives

Les exigences fondamentales incluent d'autre part :

- des normes techniques visant à uniformiser les systèmes, telles que normes suisses SN dans le domaine de la gestion du trafic et de la télématique des transports,
- des directives sur la gestion des bandes d'arrêt d'urgence (en préparation à l'OFROU) ou sur les panneaux à messages variables, etc.
- des normes de qualité pour les données du trafic.

(3) Vue d'ensemble de la situation en matière de qualité du trafic sur la base de données en ligne

Dans la VMZ-CH, une vue d'ensemble de la qualité du trafic sur tout le réseau des routes nationales est représentée sur la base de données en ligne. On obtient ainsi une base d'analyse permettant d'exploiter la gestion du trafic de manière uniformisée et à grande échelle. Seule une telle vue d'ensemble permet de réguler et de guider le trafic de manière fondée et fiable sur de grandes distances.

(4) Calcul des temps de trajets

Les temps de trajets pour l'ensemble du trafic sont calculés à l'aide des techniques avancées de détection. La comparaison entre ces temps de trajets et ceux enregistrés lorsque la circulation est fluide sert à mieux évaluer le débit du trafic, à détecter les incidents et donc à augmenter la qualité de l'information routière. Cette technologie n'est pas en contradiction avec la protection des données, puisque les données ne peuvent qu'être réutilisées sous forme anonyme.

(5) Transmission par vidéo streaming

En vue de contrôler la situation du trafic à des points névralgiques du réseau des routes nationales et de consolider la situation du trafic évaluée à partir des compteurs en ligne et des informations routières, la VMZ-CH a accès à des images vidéo sélectionnées. La technologie retenue, la vidéo streaming, combine l'avantage des images vidéo en mouvement (avec transmission en léger différé et qualité d'image légèrement réduite) avec une largeur de bande réduite pour la transmission.

(6) Uniformisation de la qualité des informations routières pour les routes nationales

Pour compléter les annonces sur le trafic émanant de la police et d'autres informateurs, des données télématiques en ligne saisies de manière systématique permettent de diffuser des informations plus fiables et uniformisées. Celles-ci sont complétées, le cas échéant, par des recommandations sur le comportement à tenir dans la circulation. Les informations routières pertinentes pour le réseau des routes nationales sont achetées à des tiers (fournisseurs de contenu) par le biais de conventions de prestations, ou recueillies directement à l'intérieur de la VMZ-CH. Les informations routières sont transmises aux usagers de la route par le biais des fournisseurs de service.

(7) VM pour les chantiers destinés au gros entretien et à l'entretien courant

La gestion du trafic des chantiers permet de systématiser et d'optimiser la planification et l'exploitation du guidage du trafic en liaison avec la gestion de l'entretien des routes nationales. Avec la VMZ-CH, les responsables de cette dernière non seulement possèdent un excellent système de planification spécialisé, mais peuvent aussi compter sur des processus et des instruments uniformisés et mettre à profit de manière efficace des expériences faites sur l'ensemble du territoire.

(8) Plans de gestion du trafic VMP

La situation de base s'appliquera dès 2008 dans toute la Suisse et à tous les VMP ayant un caractère national et international. Ceux-ci sont élaborés par l'OFROU. Les décisions relatives à ces VMP reviennent à la VMZ-CH. La mise en œuvre se fait, pour des raisons

techniques, principalement par les centrales cantonales de gestion (KLZ). Après 2008, la mise en œuvre des VMP pourra progressivement passer des KLZ à la VMZ-R resp. à la VMZ-CH.

Sur tout le périmètre des routes nationales et sur le réseau des routes nationales régi par la VM, des VMP locaux et régionaux sont élaborés pour les tronçons surchargés ; à cet effet, les états d'exploitation existants sont examinés par les cantons. Les VMP des cantons pour le réseau important pour la VM des routes nationales sont approuvés par la Confédération. Pour l'élaboration des VMP, des procédures d'harmonisation poussée avec les cantons sont nécessaires.

(9) Axe nord-sud : Autoroute A2 Bâle - Chiasso

Le long de l'autoroute de transit nord-sud A2, les fonctions de la VM-CH sont intégrées dans la VMZ-CH dans la mesure appropriée et techniquement réalisable d'ici 2008. A cet effet, les VMP ayant un caractère local et régional sont également établis et harmonisés avec les modes d'exploitation existants. Sur le plan géographique, l'objectif est d'intégrer dans la VMZ-CH l'ensemble de l'A2 d'une frontière à l'autre. Toutefois, sur la base des conditions générales du système en place, seules certaines parties pourront être techniquement intégrées et mises en réseau d'ici la fin 2007.

(10) Centre national de données sur les transports VDV-CH

Le centre national de données sur les transports VDV-CH constitue l'épine dorsale de l'infrastructure de communication de l'ensemble des partenaires impliqués dans la VM-CH. Il est mis en place en s'appuyant sur des technologies Internet éprouvées. L'infrastructure physique est louée par des fournisseurs et protégée contre les accès non autorisés de l'extérieur par des techniques de Virtual Private Network (VPN). De facto, c'est un intranet VM-CH qui est mis en place.

(11) Organisation et VMZ-CH

La centrale nationale de gestion du trafic prévue (VMZ-CH) assumera une responsabilité générale dans la surveillance et la régulation du trafic sur le réseau des routes nationales. À cet effet, on dispose de moyens de visualisation, d'outils de gestion et de systèmes de commande.

De ce fait, le trafic sur l'ensemble du réseau des routes nationales peut être lu par la VMZ-CH avec des niveaux d'accès différents, et le trafic sur le réseau des routes nationales peut être directement ou indirectement géré, dirigé et régulé. En particulier, la VMZ-CH peut déclencher des VMP nationaux ou internationaux sur la base des informations exhaustives et actuelles relatives à la fluidité du trafic. La répartition des rôles prévue entre les divers acteurs d'ici à l'objectif 2012 au sera déjà mise en place dès 2008.

3.2.2. Objectif 2012

L'objectif 2012 inclut les progrès suivants par rapport à 2008 :

- centralisation plus poussée de la gestion opérationnelle du trafic en déchargeant intégralement les KLZ de la VM des routes nationales
- perfectionnement général des fonctions de VM sur le plan du contenu, en fonction des expériences

- extension géographique du périmètre d'utilisation des diverses fonctions de VM sur le réseau des routes nationales, en fonction de l'accroissement de l'intensité des problèmes
- étapes d'automatisation plus poussées recourant à des systèmes télématiques en fonction des expériences et des progrès techniques

Glossaire et abréviations

FCD	Floating Car Data (saisie de données sur les transports passant par le recensement des mouvements de véhicules individuels)
KLZ (VM)	Centrale cantonale de gestion (avec fonctions de VM) : Ne sont considérées que les KLZ qui assurent également l'exploitation opérationnelle de la gestion du trafic. Le personnel employé par les KLZ est responsable des mesures de régulation du trafic sur le périmètre qui lui est affecté (le plus souvent le territoire d'un canton). Une KLZ inclut les équipements techniques nécessaires (postes de travail, appareils de représentation graphique, ordinateurs, mémoires de données et un raccordement au VDV-CH) et est hébergée dans un bâtiment (ayant une adresse postale spécifique). Selon l'éventail des tâches qui lui sont confiées, une KLZ individuelle est appelée centrale d'intervention de la police, centrale d'exploitation, centrale d'alarme, etc.
Réseau important pour la VM des routes nationales	Il s'agit principalement des routes principales cantonales, éventuellement municipales ou communales, ainsi que, dans le cas du tunnel du Grand St-Bernard, des routes privées, qui présentent une étroite interaction avec les routes nationales, en particulier à la suite d'incidents
TUZ	Sous-centrales techniques (ne font pas partie de la VM-CH, mais sont indiquées pour des raisons d'exhaustivité)
VDV-CH	Centre national de données sur les transports dans le cadre de la VM-CH
Gestion du trafic	Ensemble des mesures de conception, d'organisation, techniques et juridiques appropriées dans le temps et dans l'espace pour agencer au mieux l'ensemble de la circulation routière pour les usagers, les exploitants et les personnes concernées. (selon SN 640 781).
Plan de gestion du trafic (VMP)	Les plans de gestion du trafic régissent, pour des scénarios de trafic spécifiques dépendant des lieux et des événements, les actions ou mesures nécessaires à prendre, l'ordre dans lequel elles doivent être engagées ainsi que les compétences des acteurs impliqués
VI-CH	Information routière sur le réseau des routes nationales et le réseau important pour la VM des routes nationales dans le cadre de la VM-CH
VIZ-CH	Centrale d'information routière dans le cadre de la VM-CH
VM	Voir Gestion du trafic
VMP	Voir Plan de gestion du trafic
VM-CH	Gestion du trafic en Suisse. On entend par là la gestion du trafic sur le réseau suisse des routes nationales et sur les routes importantes pour la gestion du trafic des routes nationales.
VMZ-CH	Centrale de gestion du trafic en Suisse (également appelée „centrale nationale de gestion du trafic“) : Le personnel employé par la VMZ-CH est responsable des mesures qui agissent sur le trafic sur le réseau suisse des routes nationales. La VMZ-CH inclut les installations techniques nécessaires (postes de travail, appareils de représentation graphique, ordinateurs, mémoires de données ainsi qu'un raccordement au VDV-CH). Il est possible que dans le cadre d'un concept d'exploitant et d'exploitation, une partie des tâches indiquées ci-dessus soit déléguée à une ou plusieurs VMZ-R.
VMZ-R	Centrale régionale de gestion du trafic : Le personnel employé par une VMZ-R est responsable des mesures qui agissent sur le trafic dans le périmètre du réseau des routes nationales attribué à la VMZ-R en question (région). Une VMZ-R inclut les installations techniques nécessaires (postes de travail, appareils de représentation graphique, ordinateurs, mémoires de données ainsi qu'un raccordement au VDV-CH).

4. FONDS D'INFRASTRUCTURE, FORME NOUVELLE DE FINANCEMENT

4.1. Système actuel

4.1.1. Recettes (origine des ressources)

La Confédération encaisse les recettes suivantes en matière de circulation routière :

Recettes (2004)	Millions de CHF	Affectées aux routes
Produit de l'impôt sur les huiles minérales	2'926	1'463
Surtaxe sur les huiles minérales	1'979	1'979
Droits de douane sur les véhicules importés	235	–
Vignette autoroutière	274	274
Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations	694	–
Part de la TVA	77	–
Total	6'185	3'716

Les recettes sont en grande partie à affectation obligatoire. Elles sont portées au crédit du financement spécial « circulation routière » (FSCR) et sont comptabilisées avec les dépenses.

Le FSCR est un compte financier de la Confédération. Constituant un fonds non autonome qui est crédité des recettes à affectation obligatoire et débité des dépenses routières liées, il permet de comparer les montants qui alimentent la caisse fédérale pour les routes en vertu de l'appareil institutionnel et ceux qu'elle leur alloue. Les excédents de l'impôt sur les huiles minérales qui y sont versés ou les déficits qui y sont prélevés servent à assurer le financement durable de ces tâches.

4.1.2. Dépenses (affectation des ressources)

Les ressources sont affectées comme suit :

Dépenses (2004)	Millions de CHF
Routes nationales	2'106
Routes principales	195
Mesures techniques (587 millions de CHF pour le trafic combiné et la NLFA)	745
Mesures autres que techniques	497
Administration	39
Total	3'582

Les dépenses montrent que les routes nationales en forment le volet le plus important. L'excédent de recettes, de 135 millions de francs, a été porté au crédit du FSCR (réserves).

Les recettes ayant dépassé les dépenses au cours de chacune de ces dernières années, les réserves du FSCR n'ont cessé d'augmenter. Elles devraient atteindre environ 4,3 milliards de francs à fin 2007.

4.2. Modification justifiée par les problèmes actuels

Retard pris par l'achèvement du réseau en raison de la situation des finances fédérales : en dépit de l'excédent théorique réalisé par le financement spécial au cours de ces dernières années, ces capitaux n'ont en fait pas été entièrement disponibles. En effet, l'insuffisance des ressources de la Confédération s'est traduite, entre autres, par des

coupes dans les dépenses affectées aux routes nationales et par une affectation modifiée des recettes.

Mise en danger de la fonctionnalité du réseau des routes nationales : la croissance du trafic crée un engorgement de plusieurs points névralgiques du réseau des routes nationales. C'est l'ensemble de ce dernier qui risque de perdre sa fonctionnalité si des moyens ne sont pas alloués spécifiquement et en première priorité pour lutter contre ce phénomène.

Problèmes accrus de trafic dans les agglomérations : l'incessante croissance du trafic cause de plus en plus de bouchons dans les villes et les agglomérations. Celles-ci n'ont toutefois pas assez de moyens financiers pour résoudre à elles seules ces problèmes locaux et régionaux qui ont des incidences négatives immédiates sur les réseaux routiers et ferroviaires principaux.

4.3. Le fonds d'infrastructure

4.3.1. Objectifs

Le fonds d'infrastructure est destiné à supprimer les problèmes actuels en poursuivant les objectifs que voici :

- Consolider la planification et le financement
- Assurer le financement à long terme
- Créer de nouvelles ressources pour le trafic d'agglomération, également « non routier »
- Fixer les priorités pour l'attribution des ressources, peu abondantes
- Réduire la réserve du financement spécial

4.3.2. Affectation

Le fonds d'infrastructure fixe les priorités au niveau fédéral pour ce qui est des routes : il s'agit d'achever le réseau des routes nationales, d'en supprimer les goulets d'étranglement et d'améliorer l'infrastructure des transports (y compris publics) dans les villes et les agglomérations. Le Parlement a prévu les montants suivants à cet effet :

Tâche / but	CHF
Achèvement du réseau des routes nationales	8,5 mia.
Suppression des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales	5,5 mia.
Amélioration de l'infrastructure des transports dans les villes et les agglomérations	6,0 mia.
Subventionnement des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques	0,8 mia.
Total (2008–2027)	20,8 mia.

Ainsi, le fonds d'infrastructure permettra désormais de disposer de ressources tirées du financement spécial « circulation routière » pour réaliser, dans les villes et les agglomérations, des projets concernant aussi bien les routes que les transports publics.

4.3.3. Financement du fonds d'infrastructure

Le fonds d'infrastructure sera alimenté par des ressources à affectation obligatoire tirées de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Un premier apport de 2,6 milliards de francs provient des réserves du financement spécial. Comme celles-ci sont en

grande partie une « dette » fédérale contractée face au FSCR, la Confédération devra prélever les ressources nécessaires dans sa caisse générale ou se les procurer sur le marché monétaire.

Pour le reste, le fonds sera alimenté par des tranches annuelles provenant du FSCR (et donc des recettes à affectation obligatoire) et s'élevant chacune, à environ 1 milliard de francs selon les prévisions actuelles. En l'introduisant, le Parlement l'a doté d'un crédit global de 20,8 milliards de francs.

Le fonds d'infrastructure ne doit pas s'endetter. Sa durée est limitée à vingt ans.

4.3.4. Financement extérieur au fonds

Le fonds d'infrastructure repose sur une réorganisation du FSCR. Il servira à financer l'achèvement du réseau, la garantie de sa fonctionnalité et une sélection de projets de trafic d'agglomération, tandis que l'exploitation, l'entretien et le réaménagement de ces axes routiers tout comme le subventionnement des routes principales, les mesures techniques et les mesures autres que techniques continueront de relever du FSCR.

4.4. Principaux chiffres concernant le réseau des routes nationales et principales (2005)

- | | |
|---|----------|
| • Routes nationales en service au 31.12. | 1 758 km |
| • Routes nationales restant à réaliser | 134 km |
| • Nombre de tunnels du réseau des routes nationales | ≈ 200 |
| • Nombre de ponts du réseau des routes nationales | ≈ 3 000 |
| • Routes principales | 2 282 km |