

DETEC - Département Fédéral de l'Environnement,
Des Transports, de l'énergie et de la Communication
OFROU - Office fédéral des routes
3003 Berne
rene.sutter@astra.admin.ch

Berne, le 30 juin 2017

Prise de position de l'ATE Association transports et environnement

Procédure de consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, de l'ordonnance sur les routes nationales, de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier et de l'ordonnance concernant les routes de grand transit

Chères Mesdames, chers Messieurs,

Nous vous remercions d'avoir invité notre organisation à prendre part à cette consultation. Nous vous renvoyons volontiers nos remarques. De manière générale nous soutenons les propositions de modifications des ordonnances, conséquence logique de la création du futur fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Nous émettons néanmoins quelques critiques et quelques propositions d'améliorations sur des questions ponctuelles.

Ordonnance redevance sur le trafic des poids lourds

Pas de commentaires

Ordonnance sur les routes nationales

- **Art. 3a:**

La liste des éléments à indiquer dans le rapport sur le programme de développement stratégique est incomplète. Nous regrettons que dans cette planification, les potentialités et les chances offertes par la digitalisation soient prises en compte de façon insuffisante. L'arrivée de la voiture autonome, entre autres, aura un fort impact sur notre mobilité et modifiera durablement tant le comportement des usagers en matière de choix modal, que l'utilisation du véhicule et le choix du parcours à effectuer. De plus, la concrétisation de projets comme le Mobility Pricing pourraient à terme atténuer les effets de surcharge en heure de pointe, notamment par une amélioration du taux de remplissage des voitures (actuellement de 1,1 personnes par voiture de pendulaires). Enfin, le fait de pouvoir contrôler à distance une voiture autonome permettrait de mieux gérer les vitesses et les choix des parcours de l'ensemble des voitures en circulation, ce qui devrait contribuer à diminuer les surcharges ponctuelles du réseau. De même, la digitalisation offre des chances en matière de sécurité, notamment en matière de prévention des accidents. Il est évident que des tronçons aujourd'hui estimés comme dangereux (p.ex le tunnel du Gothard), à l'avenir présenteront un risque quasi nul d'accidents, si les technologies

ATE Association transports et environnement

adéquates sont soutenues ou imposées. Compte tenu de ces constats, nous vous prions de procéder à une analyse plus détaillée des effets de la digitalisation sur la mobilité et sur les besoins en matière de mobilité individuelle motorisée. Sur la base de cette analyse, il serait nécessaire de revoir les modèles de surcharge du trafic et réfléchir à la pertinence de certains projets d'élimination des goulets d'étranglement, qui pourraient à terme se révéler surdimensionnés.

Nous vous proposons de rajouter le point suivant

Art. 3a, let. e. : (nouveau)

e. une étude des effets des nouvelles technologies sur la mobilité routière, de leur implémentation et de leur impact sur les besoins réels d'aménagement des capacités autoroutières.

- **Art. 7 :**

Nous soutenons la possibilité de mettre en place des installations de distribution d'autres sources de propulsion, mais cela doit être aux frais de la société distributrice de l'électricité ou des autres sources alternatives. Ces installations de recharge doivent être dûment signalées sur les panneaux autoroutiers indiquant l'aire de repos concernée. Lors de l'octroi de la concession, il serait pertinent de prévoir des dispositions concernant les bornes de recharge pour les véhicules poids lourds électriques, dont l'arrivée sur le marché n'est plus qu'une question de temps.

Par rapport aux installations destinées au ravitaillement, nous soutenons les propositions telles que mises en consultation. En particulier, nous soulignons l'importance de l'interdiction de la vente de boissons alcoolisées et le caractère éphémère de ces points de ravitaillement. Nous demandons enfin des clarifications sur l'utilisation des rémunérations perçues par l'OFROU citées à l'alinéa 2.

Ordonnance sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales

- **Art. 4a**

Nous estimons que la formulation de l'alinéa 1 de cet article soit insuffisante, notamment en ce qui concerne la protection contre le bruit et les immissions atmosphériques nocives pour la santé et l'environnement. L'ATE dénonce depuis longtemps que les tests en laboratoire mesurant les émissions polluantes des véhicules ne correspondent pas à la réalité. Le scandale qui a concerné les véhicules diesel de Volkswagen n'est que la pointe de l'iceberg. D'ailleurs, l'EMPA, le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche, confirme que les émissions des dioxyde d'azote sont en réalité entre 8 à 15 fois supérieures aux nouvelles prescriptions qui rentreront en vigueur en septembre de cette année. Face à la répétition de ces constats alarmants, la Confédération devrait empoigner sérieusement le dossier et agir pour protéger la santé de sa population et l'environnement.

Les installations dont parle l'article 4a sont, certes, une des mesures de protection à adopter et à déployer, mais une action plus robuste doit être entreprise sans tarder. Les nuisances doivent être éliminées à la source, il n'est pas suffisant de vouloir mettre un pansement sur une jambe de bois.

Nous soutenons l'introduction de cet article dans l'ordonnance, mais nous souhaitons que la contribution allouée par la Confédération soit plus importante, si la mesure préconisée va dans le sens de protéger la population et l'environnement du bruit et des émissions atmosphériques nocives (notamment celles émises par les véhicules routiers dans le cas présent). Le surcout engendré par la réalisation de mesures de protection, comme par exemple la mise en tunnel de tronçons autoroutiers, sont largement compensés à long terme par les bénéfiques économiques et sociétales. L'ATE soutient,

en principe, les projets de couverture des autoroutes (tout comme d'autres projets qui vont dans le sens de protéger la santé de la population et l'environnement) et nous sommes de l'avis que la Confédération devrait s'engager davantage dans ce sens.

Amendements à l'article 4a :

Al.1, let. d (nouveau)

d. éventuels bénéfiques pour l'environnement et la santé de la population, notamment par la protection contre le bruit et par la protection de la qualité de l'air.

Al. 4, (amendements)

- a. pour les étapes d'aménagement au sens de l'art. 5, al. 1, let. a, ch. 2, de la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, d'après l'utilité supplémentaire que présente l'installation en comparaison avec l'option de base de la Confédération, *notamment en ce qui concerne la protection contre les immissions conformément aux articles 13 et 19 de la loi sur la protection de l'environnement* ;
- b. dans les cas restants, d'après l'utilité de l'installation pour les routes nationales *et pour la protection de l'environnement et de la santé de la population*

- **Art. 19, al.3**

C'est avec grand étonnement que nous avons lu la phrase suivante dans le rapport : « *Le principe énoncé dans la formulation actuelle de cet alinéa, selon lequel le DETEC peut adapter cette annexe lors de la fusion de communes (art. 19, al. 3, OUMin) est très difficilement applicable, car les fusions de communes ne sont pas forcément portées à la connaissance du DETEC.* » En effet, bien qu'étant rattaché au Département fédéral de l'Intérieur, l'Office Fédéral de la Statistique met régulièrement à jour son répertoire officiel des communes, notamment en répertoriant à la fin d'une année toutes les mutations du maillage communal. Le DETEC peut facilement obtenir ce document sur le site web de l'OFS.¹ Nous regrettons que l'annexe 4 n'ait pas été mis à jour, en intégrant par exemple les fusions communales qui concernent les agglomérations de Sierre, Sion ou de Bellinzona.

- **Art. 21 a**

Nous ne sommes pas opposés à l'introduction d'un mécanisme de financement forfaitaire pour les infrastructures liées à la mobilité douce. Néanmoins, compte tenu des moyens limités et insuffisants mis à disposition des agglomérations, nous demandons des clarifications et une meilleure définition dans l'ordonnance. Dans le rapport explicatif sont mentionnés des éléments qui ne figurent pas dans les alinéas de l'ordonnance. Il s'agit notamment des mesures de sécurisation de l'espace public ou des aménagements de voies réservées aux bus). D'ailleurs, nous notons que dans la version allemande est utilisé le terme « Sicherheit », qui est différent du terme français « sécurisation ». En ce qui concerne le financement, il serait nécessaire de tenir compte de facteurs supplémentaires dans la détermination du montant forfaitaire alloué : défrichages, structure géomorphologique des terrains touchés par l'infrastructure, contraintes liés au maintien du trafic routier ou ferroviaire lors de la construction de l'infrastructure, etc. En résumé, nous craignons que le mode de calcul soit trop générique et que le montant alloué soit trop faible pour cofinancer l'infrastructure de façon adéquate. Nous demandons enfin que la preuve de la réalisation de l'infrastructure et son décompte final soient établis et envoyés

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/bases-statistiques/repertoire-officiel-communes-suisse.html>

à la Confédération de façon systématique. Il faut à tout prix éviter que l'argent alloué pour une infrastructure de mobilité douce soit utilisé pour financer d'autres mesures. La Confédération doit continuer à veiller à la bonne utilisation de l'argent qu'elle dépense et nous regrettons qu'elle renonce dans le cas présent à tenir ses responsabilités. Si l'agglomération renonce à réaliser une infrastructure, la contribution financière doit être destinée au financement d'autres mesures de mobilité douce conformément à l'article 21a nouveau de la présente ordonnance.

Amendements à l'article 21a

¹ Dans le cas des catégories de mesures ci-après, les contributions fédérales sont versées sous forme forfaitaire pour les mesures dont les coûts d'investissement sont inférieurs à 5 millions de francs:

- a. mobilité douce;
- b. valorisation *et sécurisation* de l'espace routier, ~~et~~
- c. gestion du système de transport, *et*
d. aménagements facilitant la marche des transports qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports

² Les contributions forfaitaires sont calculées sur la base de coûts standardisés par unité de prestation, *avec des adaptations selon les spécificités du projet*

³ La qualité de la conception à la base des diverses catégories de mesures du projet d'agglomération est prise en compte pour le calcul des coûts standardisés.

⁴ *Le rapport de mise en œuvre, la preuve de la réalisation et le décompte final sont soumis à la Confédération une fois l'infrastructure réalisée.*

Sur les autres articles de la révision de l'ordonnance nous n'avons pas de commentaires particuliers à émettre, si ce n'est notre soutien à l'article 23a, alinéa 3, qui prends en compte les retards liés à une procédure de recours dans les délais d'exécution imposés par la Confédération.

- **Art. 23 a**

Nous soutenons les grandes lignes de cet article, mais nous estimons que le délai de 4 ans soit trop court, notamment pour des projets de grande envergure (nouvelle ligne de tram, réaménagement de l'espace routier avec mise en site propre des bus, etc.). Ces grands projets touchent un grand nombre d'acteurs privés et institutionnels et tissent souvent des liens étroits avec d'autres mesures du programme d'agglomération, voire même avec des projets indépendants de celui-ci. Un retard encouru dans une mesure peut retarder sensiblement la réalisation d'une autre. Il serait donc pertinent de rallonger ce délai à un horizon temporel de 8 ans. Afin d'éviter des contradictions avec des règles actuellement en vigueur, nous proposons que cela s'applique seulement à partir des programmes d'agglomération de troisième génération.

Ordonnance concernant les routes de grand transit

Pas de commentaires sur cette ordonnance

Nous vous remercions de votre attention et de bien vouloir prendre en considération nos remarques.
Dans l'attente des résultats de la procédure de consultation, nous vous adressons, Mesdames,
Messieurs, nos meilleures salutations.

ATE Association transports et environnement



Matthias Müller
Chef de Team
Communication & Public Affairs



Filippo Rivola
Coordinateur Secteur
Politique des Transports