

Perspectives quant à la politique des transports 2022

Moult projets en cours

Agenda 2022 de la politique des transports: l'an prochain, la loi fédérale sur la circulation routière pourrait faire parler d'elle. De nombreux projets sont par ailleurs à l'ordre du jour. La tarification de la mobilité promet également des nouveautés. Raoul Studer

Les élections fédérales se sont tenues il y a un peu plus de deux ans, en octobre 2019. Les Verts et les Vert'libéraux ont alors remporté bon nombre de sièges. Toutefois, ils n'ont pas réussi à retourner complètement la Suisse, puisque la majorité des citoyens ont rejeté la loi révisée sur le CO₂ le 13 juin 2021. Il s'agit là d'un indice montrant que notre pays a majoritairement le cœur à droite.

Période calme pour la politique des transports

2021 a été une année plutôt calme en matière de politique des transports. Aucune votation importante n'a eu lieu à ce sujet, et aucune n'est actuellement prévue pour l'an prochain. Mais cela ne signifie pas qu'il ne s'est rien produit. Durant l'année, les activistes du climat ont régulièrement tenté de se faire entendre en paralysant le trafic et en attirant l'attention sur le fait que, face au changement climatique, il est urgent de changer de cap. Il était manifeste qu'ils visaient ainsi le trafic motorisé. Faire de ce

dernier le bouc émissaire des émissions de gaz à effet de serre est plutôt facile, mais ne colle pas à la réalité, même s'il a sa responsabilité.



Retards dans les travaux

Dans l'ensemble, les travaux effectués sur le réseau suisse des routes nationales avancent. Ainsi, fin septembre 2021, le premier coup de pioche du second tube routier du Gothard a été donné. Il était plutôt de nature symbolique, car les travaux ont débuté au printemps déjà. Les opérations d'excavation

commenceront à l'été 2022, le percement est prévu pour 2026 et le tunnel doit entrer en fonction dès 2029. Sur l'A9, l'inauguration du tube nord du tunnel de Viège est prévue au printemps prochain et l'ensemble du contournement sud pour 2024.

L'élargissement à six voies de l'A1 entre l'échangeur A1/A5 de Luterbach et l'échangeur A1/A2 de Härkingen n'est pas encore près d'aboutir. L'Office fédéral des routes (OFROU) a mis le projet à l'enquête publique en mai 2018. Des recours ont été introduits contre la décision d'approbation des plans de décembre 2020 auprès du Tribunal administratif fédéral. Les responsables estiment que les travaux pourront débuter au plus tôt en 2024. Selon la planification actuelle, près de huit ans de travaux sont prévus.

La réfection du tunnel du Belchen, sur l'A2, connaît elle aussi quelques lenteurs. Une galerie dite d'assainissement est construite pour remettre en état les deux tubes existants.

tants. Actuellement, les équipements d'exploitation et de sécurité y sont mis en place (notamment l'éclairage, l'aération et les portes ainsi que leur câblage). Leur intégration dans le système de gestion de l'exploitation requiert toutefois plus de temps que prévu. Par conséquent, l'ouverture de la galerie d'assainissement au trafic est reportée; elle interviendra probablement à l'été 2022.



Dernière ligne droite pour la révision de la LCR

Le 17 novembre 2020, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR). Il s'agit d'introduire davantage de proportionnalité dans les mesures anti-chauffards du programme « Via sicura » et d'éviter ainsi des cas de rigueur inutiles. La révision vise aussi à promouvoir des technologies respectueuses de l'environnement en admettant des exceptions à la longueur maximale et aux poids maximaux prévus par la loi pour les véhicules qui en sont dotés. Enfin, la nouvelle mouture de la LCR ouvre la voie à la conduite automatisée: le Conseil fédéral pourra désormais déterminer dans quel cadre les véhicules sans conducteur pourront être admis à la circulation sur des tronçons prédéfinis.

La loi sur les voies cyclables est quasi-prête

Le 23 septembre 2018, le peuple et les cantons avaient approuvé à une grande majorité l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables, soit le contre-projet direct à l'initiative sur ce sujet. Lors de la dernière session d'automne, le Conseil des États a accepté la nouvelle loi sur les voies cyclables en sa qualité de conseil prioritaire. La Confédération obtient ainsi la compétence non seulement de définir les principes applicables aux réseaux de voies

cyclables, mais aussi de soutenir et de coordonner les mesures prises par les cantons, les communes et d'autres acteurs. Le Conseil des États a toutefois biffé du projet le droit de recours des organisations cyclistes. La Commission des transports du Conseil national s'est elle aussi prononcée contre celui-ci. Sur d'autres points, ses décisions divergent de celles du Conseil des États.



On recherche: nouveau financement des routes

Assurer à long terme l'infrastructure routière et le budget de l'État est une préoccupation politique majeure. Les recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales reculent à mesure que les voitures électriques gagnent du terrain. Le Conseil fédéral a donc chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et le Département fédéral des finances d'élaborer, pour remplacer cet impôt, un concept de redevance liée aux prestations. Il s'agira aussi d'examiner si d'autres redevances routières comme la vignette autoroutière ou l'impôt sur les véhicules automobiles peuvent être remplacées par une redevance liée aux prestations. L'OFROU a pris la direction des opérations. La prochaine étape sera une note de discussion pour le Conseil fédéral.



Loi sur le CO₂: prochaine tentative

Après le rejet par les citoyens de la loi révisée sur le CO₂ en juin 2021, le Conseil fédéral

a décidé de mettre en consultation, d'ici la fin de l'année, un nouveau projet de loi qui s'appuie sur la loi sur le CO₂ en vigueur. Ce projet ne prévoit ni nouvelles taxes, ni augmentation des impôts. Dans le domaine de la mobilité, il s'agira notamment de favoriser l'extension de l'infrastructure pour les voitures électriques. Ces efforts seront complétés par une adaptation des valeurs cibles de CO₂ pour l'importation de véhicules. Néanmoins, le Conseil fédéral s'en tient à l'objectif selon lequel la Suisse doit réduire de moitié ses émissions d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990.

Pour un trafic plus fluide

L'OFROU s'efforce de fluidifier le trafic sur les routes nationales au moyen de diverses mesures comme l'harmonisation des vitesses et l'avertissement de danger (HVAD), mais aussi grâce à d'autres éléments comme des installations de gestion des rampes sur les routes nationales (feux de circulation aux entrées d'autoroute, comme sur l'A1 à Kirchberg (BE) en direction de Berne) ou la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU), une mesure déjà mise en place (à Villars-Sainte-Croix et à Cossonay (VD)) ou sur le point de l'être (sur l'A6 à Wankdorf-Muri (BE) et sur l'A1 à Winterthur). L'OFROU examine par ailleurs si des parkings relais aux abords des entrées d'autoroute pourraient encourager le covoiturage. L'analyse s'achèvera en 2023.



La tarification de la mobilité se concrétise

En février 2021, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet relatif à la tarification de la mobilité. Il s'agit de créer les bases légales afin que la Confédération puisse cofinancer des projets pilotes de cantons, de communes et d'autres cercles intéressés. Le Conseil fédéral décidera de la marche à suivre après l'évaluation des prises de position. Cela pourrait avoir lieu en 2022. <