

**57^e Assemblée générale ordinaire
de la Fédération routière suisse FRS
18 juin 2002**

Initiative AVANTI: quand la vérité officielle passe avant la vérité tout court

par Claude Gay-Crosier, président de la Fédération routière suisse FRS

(Le discours prononcé oralement fait foi)

Le Conseil fédéral a adopté il y a un peu plus d'un mois le message sur l'initiative AVANTI. J'en ai pris connaissance, mais je ne sais toujours pas si je dois me réjouir de la pauvreté manifeste des arguments du Conseil fédéral ou, au contraire, me mettre en colère devant l'obstination persistante du DETEC. On se souvient en effet que l'initiative AVANTI avait suscité l'ire et l'opposition résolue du ministre des transports longtemps avant le dépôt des signatures. Les adversaires de ce projet l'ont volontairement réduit à une initiative fermée sur l'avenir et exigeant exclusivement une deuxième galerie au St-Gothard. De toute évidence, les responsables du DETEC ne se sont même pas donné la peine de lire complètement le texte de l'initiative, persuadés qu'ils étaient de l'incapacité de cette initiative de réunir une majorité. Quelle erreur magistrale! Mais une erreur inévitable quand on fait passer la vérité officielle avant la vérité tout court.

Certaines affirmations centrales du message gouvernemental témoignent d'une perte aiguë de mémoire alliée à une perception fort sélective de la réalité. On ne peut les laisser passer sans réagir. Je me limiterai cependant à quelques points essentiels:

1. politique coordonnée des transports
2. article de principe de l'initiative AVANTI
3. engagement pour le trafic d'agglomération
4. financement du trafic d'agglomération dans le cadre de la RPT
5. programme intégré pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

6. goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales (transparent)
7. deuxième tunnel routier au St-Gothard
8. fonds d'investissement pour le trafic routier
9. entretien des bouchons en lieu et place d'une intervention chirurgicale de désengorgement

J'ai le plaisir de vous saluer au nom du Comité central FRS à cette 57^e assemblée ordinaire de la Fédération routière suisse. J'adresse une bienvenue particulière aux nombreux hôtes et représentants des médias qui ont accepté notre invitation.

1. Politique coordonnée des transports

Dans son message sur l'initiative AVANTI, le Conseil fédéral propose un contreprojet qui, selon son auteur, se fonde sur une politique coordonnée des transports. En vertu de cette politique, poursuit en substance le DETEC, il s'agit de développer de manière harmonieuse et équilibrée les réseaux routier et ferroviaire dans les domaines qui en ont le besoin le plus urgent et où les investissements sont les plus fructueux. Voilà la seule manière, conclut le DETEC, de réaliser une mobilité durable.

Alors que dans la question de la protection des Alpes, le DETEC ne rate pas une occasion pour rappeler la décision populaire prise à ce sujet, ce même département n'a jamais digéré l'échec de la base constitutionnelle de la Politique coordonnée des transports (PCT) du 12 juin 1988. Difficile, en effet, d'expliquer autrement qu'un message gouvernemental ose parler de politique coordonnée des transports en se référant à la volonté populaire. Il s'agit là non seulement d'une déformation de l'histoire, mais encore d'une provocation volontaire. Pour les associations routières, le rejet de la PCT par le peuple était une victoire de la raison. Les citoyens avaient alors clairement refusé que les transports publics soient financés aux frais du trafic individuel. La faute en incombait au DETEC qui, à l'époque déjà, n'avait pas pu s'empêcher de dénaturer unilatéralement les propositions équilibrées de la Conception globale suisse des transports (CGST).

Pour nous aussi, il est évident que certains secteurs de la politique des transports doivent être mis en harmonie. Nous avons, lors de plusieurs scrutins du passé, fait la preuve que les associations routières avaient la volonté et la force de voir au delà des limites de leurs intérêts particuliers. Cette objectivité et cette ouverture aux solutions intégrant les différents systèmes de transport nous a même valu des critiques sévères dans nos propres rangs. Malheureusement, nous devons constater que le DETEC, département responsable de ce domaine, est loin de ma-

nifester la même ouverture d'esprit dans certaines questions importantes. Les infrastructures de transport ne doivent pas seulement être administrées par les pouvoirs publics; elles doivent aussi être gérées. Ce processus est dynamique et implique de nombreux partenaires.

L'adaptation constante de la politique suisse des transports à celle de l'Europe est un élément de ce processus. – Nous en sommes cependant encore très loin. Les ministres des transports des pays voisins manifestent certes régulièrement beaucoup de compréhension pour les problèmes de transport spécifiques de la Suisse et ils approuvent fréquemment les principes de la politique helvétique. Mais ces belles paroles sont rarement suivies d'actes. Dès que l'on aborde la question du financement, les déclarations se font plus évasives et plus vagues. De toute évidence, les intérêts des Etats nationaux pèsent sensiblement plus lourd que les bonnes intentions.

2. Article de principe de l'initiative AVANTI

Nous avons constaté avec satisfaction que le Conseil fédéral avait repris à la lettre l'article de principe de l'initiative AVANTI dans son contreprojet. L'affirmation selon laquelle la nouvelle norme n'apporte rien aux routes nationales par rapport à la Constitution en vigueur et qu'elle correspond à la politique menée jusqu'ici par le Conseil fédéral ne peut être prise au sérieux et doit sans doute être rangée dans la catégorie des blagues du premier avril. Conçu comme un complément aux dispositions constitutionnelles actuelles sur les transports, cet article général contraint la Confédération de s'engager pour des infrastructures performantes. Lorsque cette disposition sera entrée en vigueur, il n'appartiendra plus à la Confédération de décider de s'engager ou non. Elle sera contrainte d'agir – notamment au niveau des routes compte tenu de la politique menée jusqu'ici.

Ainsi, cette initiative s'écarte d'un raisonnement basé essentiellement sur la répartition modale; elle est contraire à une politique qui consiste à privilégier l'un au l'autre moyen de transport; elle mettra fin à la préférence systématique donnée – sans base constitutionnelle explicite – à l'infrastructure ferroviaire. L'Etat devra cesser de négliger la route. Cette initiative se fonde clairement sur l'idée de la concurrence dans le domaine des transports. La question de la répartition modale, donc de l'allocation, doit être réglée par la concurrence, donc par les forces du marché. Le fait que le DETEC ait beaucoup de peine à admettre ce principe n'a rien d'étonnant, car «l'incapacité intellectuelle de régler la question de l'allocation est évidemment une des grandes faiblesses des conceptions collectivistes» (prof. Eisenhut).

3. Engagement en faveur du trafic d'agglomération

Selon son message sur l'initiative AVANTI, le Conseil fédéral a l'intention de renforcer son engagement en faveur du trafic d'agglomération. Je félicite le gouvernement fédéral d'avoir compris cette nécessité, même tardivement. Depuis de nombreuses années, et notamment pendant le débat sur le financement des transports publics (FinTP), les associations routières ont attiré l'attention sur les problèmes croissants que rencontre le trafic d'agglomération. Mais notre proposition détaillée de constituer un fonds d'investissement pour l'ensemble des transports publics s'est heurtée à l'opposition opiniâtre du Département fédéral des finances. La mise à l'écart du trafic d'agglomération était une des raisons principales de notre combat contre le projet FinTP. Aussi, le reproche selon lequel l'initiative AVANTI n'est pas assez différenciée et ne donne pas de réponse aux grands problèmes de trafic dans les agglomérations est-il totalement déplacé. Je dois le retourner à son auteur.

Premièrement, nous avons parfaitement identifié le problème et nous avons présenté des solutions réalistes aux autorités concernées. Malheureusement sans succès. Deuxièmement, il est urgent d'adapter la capacité des tronçons des routes nationales mentionnés dans les dispositions transitoires de l'initiative AVANTI. Troisièmement, et partant des deux précédents constats, le TCS a demandé, d'entente avec les organisations des transports publics, au Conseil fédéral de constituer une commission d'experts. C'est ce qui a été fait. Sous la direction du conseiller aux Etats Peter Bieri (ZG), cette commission a préparé quelques mesures raisonnables pour le financement du trafic d'agglomération.

Nous en arrivons maintenant à un détail piquant – ou plutôt gênant – de cette histoire: le même département qui, des années durant, s'est concentré sur le trafic de transit alpin et la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) reproche aujourd'hui aux auteurs de l'initiative les erreurs qu'il a lui-même commises. La stratégie du DETEC, devenue un véritable credo, est d'ailleurs fort révélatrice à ce propos. Elle ne parle pas du tout du trafic d'agglomération comme d'un défi nouveau et décisif en matière de politique des transports.

Ces constats montrent à l'évidence que le DETEC a perdu le sens des réalités. La solution des problèmes concrets en est considérablement compliquée. De plus, cette attitude n'est guère propice à l'indispensable collaboration des différents partenaires au delà du vote sur l'initiative AVANTI. Le DETEC s'est de toute évidence emmuré dans sa propre idéologie. Chargé d'étudier les problèmes du trafic lourd sur l'A2, le groupe d'experts qui a été dissout par le DETEC en sait quelque chose.

4. Financement du trafic d'agglomération dans le cadre de la RPT

L'idée que le département des transports se fait de la collaboration peut être illustrée par le sort qu'a connu le rapport élaboré par la commission Bieri: le DETEC s'est contenté de sélectionner et de concrétiser les mesures touchant aux transports publics alors que la liste dressée par la commission d'experts proposait un ensemble cohérent de mesures. Les autres propositions, malvenues aux yeux du DETEC, ont été examinées une nouvelle fois par un groupe de travail interne de l'administration. Partant des conclusions de ce groupe, le Conseil fédéral a arrêté la marche à suivre en matière de trafic d'agglomération. Mais le problème, c'est que ce groupe de travail interne n'a pas du tout élaboré un rapport fondé.

Suite à notre demande, nous avons constaté qu'il s'agissait purement et simplement d'un procès-verbal. Reste que nous avons manifestement mis le doigt sur la plaie, comme en témoigne cette réponse qu'on nous a donnée: «La direction de l'Office fédéral du développement territorial a discuté de votre demande et elle est arrivée à la conclusion qu'il serait sans doute utile de rédiger un bref rapport sur la marche à suivre et les décisions du Conseil fédéral. Ce rapport sera ensuite remis aux membres du groupe Bieri.» Voilà donc comment cela fonctionne: le Conseil fédéral décide sur la base d'un simple procès-verbal que l'on présente au public comme un rapport; si quelqu'un a des doutes et insiste, on rédige encore vite un petit rapport.

Quels sont les conséquences de cette procédure gouvernementale pour le trafic d'agglomération? Le Conseil fédéral a l'intention d'adopter une nouvelle disposition constitutionnelle dans le cadre de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Sur cette base, la Confédération pourra affecter un tiers environ des 350 millions de francs prélevés sur le produit des impôts sur les huiles minérales au financement des mandats de prestations donnés aux chemins de fer (les CFF, par exemple) alors que les deux autres tiers bénéficieront essentiellement aux transports publics. Ce procédé ignore complètement les besoins établis et justifiés du trafic routier. Je condamne énergiquement cette interprétation abusive du rapport Bieri en faveur des projets des transports publics. Les ressources financières limitées qui sont disponibles doivent au contraire être investies là où elles sont les plus utiles. Il s'agit en premier lieu d'améliorer l'infrastructure routière sur laquelle se déroulent en moyenne les deux tiers des transports publics – trams, trolleybus, autobus – des villes et agglomérations suisses.

J'invite donc le Conseil fédéral à affecter à l'infrastructure routière la moitié au moins des fonds réunis par les usagers de la route en faveur du trafic d'agglomération. En revanche, il faudra recourir au fonds FinTP pour financer des grands projets ferroviaires dans le trafic d'agglomération. Les réalisations purement ferroviaires doivent continuer de se baser sur la

législation correspondante: selon l'article 86 de la Constitution fédérale, la Confédération ne peut dépenser l'argent de la route que pour des projets en rapport avec le trafic routier. Il est grand temps de rappeler une fois de plus et avec force cette disposition.

A en croire le Conseil fédéral, le road pricing ne remplace pas l'extension de l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales en faveur du trafic d'agglomération. Cela dit, le gouvernement se garde tout de même cette possibilité en réserve. Une attitude hypocrite quand on connaît l'intention du Conseil fédéral d'ancrer également dans la RPT une norme permettant de prélever des péages routiers dans les agglomérations. Nous rejetons catégoriquement cette procédure qui revient sur le principe général de la gratuité des routes publiques. L'adoption d'une telle disposition constituerait un «casus belli» pour les associations routières.

5. Programme intégré

Selon les conclusions du message sur l'initiative AVANTI, le contreprojet à cette initiative en supprime les défauts et jette des bases nouvelles permettant de résoudre les problèmes difficiles du trafic d'agglomération. En d'autres termes, le Conseil fédéral renonce à modifier l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et remplace les dispositions transitoires de l'initiative AVANTI. Au lieu de viser d'abord la suppression des goulets d'étranglement sur l'A1 entre Genève et Lausanne et entre Berne et Zurich ainsi que sur l'A2 entre Erstfeld et Airolo, la disposition transitoire dans la version du gouvernement donne à la Confédération le mandat de mettre en place un programme dit intégré.

Ce programme, que le Conseil fédéral présenterait une année après l'adoption de l'article de principe, comprendrait une augmentation de la capacité de divers tronçons des routes nationales et des mesures améliorant le flux du trafic dans les régions urbaines. S'agissant de la deuxième partie de ce programme, les investissements bénéficieraient surtout aux projets des transports publics. Cela fait très joli sur le papier, mais c'est un pur exercice-alibi: dans la mesure où il ne concerne pas les réseaux nationaux, un tel programme dépend exclusivement de la bonne volonté des communes et des cantons.

Comme nous venons de le constater, le contreprojet du Conseil fédéral maintient sans changement l'article sur la protection des Alpes. Il me semble logique, dans ces conditions, que le gouvernement veuille renoncer à aménager le tronçon Erstfeld–Airolo sur l'A2. Par contre, je juge matériellement incorrect de vouloir inscrire l'amélioration du trafic d'agglomération dans la disposition transitoire de l'article de principe de l'initiative AVANTI (art. 81 al. 2 cst.). Si réellement il faut fixer ce détail dans la Constitution fédérale, il doit figurer dans une disposition tran-

site complétant l'article 86 cst. Car, en fin de compte, c'est avec cet article que le Conseil fédéral veut ancrer constitutionnellement, dans le cadre de la nouvelle péréquation financière (RPT), l'extension de l'affectation pour le financement du trafic d'agglomération.

Ce qui est certain, c'est que le Conseil fédéral n'a pas élaboré un contreprojet pour soutenir les idées de l'initiative AVANTI, mais bien pour les combattre. Voilà une raison suffisante pour se montrer très prudent devant l'apparente volonté du Conseil fédéral d'inclure dans son contreprojet une revendication des associations routières, à savoir le règlement des problèmes du trafic d'agglomération. D'un côté, nous sommes parfaitement ouverts à un dialogue constructif; mais de l'autre côté, les expériences du passé nous incitent à beaucoup de prudence devant les ruses du DETEC.

6. Goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales

Dans le dit programme intégré, le Conseil fédéral va désigner non seulement les goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération, mais aussi ceux du réseau des routes nationales. Le message sur l'initiative AVANTI «ne donne cependant que quelques premières indications sur les priorités ainsi que sur les tronçons et régions concernés» dont la capacité ne sera plus garantie en 2020 (transparent). Il s'agit en premier lieu des régions de Genève, Lausanne, Berne et Zurich, donc des grandes agglomérations du pays.

L'obligation faite à la Confédération de veiller à la capacité suffisante des infrastructures de transport présuppose évidemment l'achèvement du réseau des routes nationales. Les réseaux ne sont efficaces que s'ils peuvent fonctionner comme tels. Pour nous, il était d'emblée évident que la priorité revenait aux réseaux nationaux et liaisons internationales. Les problèmes de capacité aigus qui se posent près des agglomérations sont certes tout aussi importants, mais il est intellectuellement malhonnête d'opposer les problèmes les uns aux autres. La stratégie DETEC mentionnée tout à l'heure prévoit en effet, dans le dossier des routes nationales, qu'il «faut renoncer à l'aménagement de tronçons autoroutiers existants – mis à part les endroits névralgiques où une amélioration s'impose dans l'intérêt du bon fonctionnement du réseau routier et de la sécurité routière – jusqu'à l'achèvement du réseau approuvé des routes nationales». Or, deux études scientifiques commandées par le comité d'initiative AVANTI montrent clairement que cela n'est pas la bonne voie. Les élargissements annoncés dans le contreprojet ne permettent pas de résoudre les problèmes. Il faut donc maintenir les dispositions transitoires de l'initiative AVANTI.

7. Deuxième tunnel routier au St-Gothard

Les déclarations faites à plusieurs reprises par les partis gouvernementaux bourgeois concernant le deuxième tunnel routier du St-Gothard m'inspirent de l'optimisme. Il paraît en effet acquis que le Parlement va inscrire la seconde galerie dans le contreprojet à l'initiative AVANTI. Il s'agit là tout simplement d'un acte de bon sens comme je peux le confirmer en trois points:

1. depuis la mise en service du tunnel routier du St-Gothard en 1980, les associations routières n'ont cessé de relever les inconvénients de ce goulet d'étranglement sur le principal axe nord-sud d'Europe entre la Mer du Nord et la Méditerranée. Dans les années quatre-vingt déjà, plusieurs voix se sont élevées pour désigner les problèmes que pose le rétrécissement du tunnel routier du St-Gothard où une autoroute à quatre voies est réduite à une route à deux voies en trafic bidirectionnel. Ce rétrécissement des deux côtés du tunnel constitue un goulet d'étranglement et affecte la capacité de cet axe.
2. en l'an 2000, plus de 6,8 millions de véhicules ont roulé dans les deux sens à travers le tunnel routier du St-Gothard. 1,2 million étaient des véhicules transportant des marchandises. 50% de ces derniers transitaient de frontière à frontière. En clair, cela signifie que la capacité normale de ce tunnel est dépassée depuis fort longtemps. Même si la totalité des transports de marchandises étaient transférée sur le rail, on compterait toujours 5,6 millions de voitures de tourisme par an dans les deux sens, soit presque trois fois plus que prévu durant la phase de planification et de construction de ce tunnel.
3. la statistique d'exploitation du tunnel routier du St-Gothard annonce pour l'an passé 1'312 heures (environ 55 jours) de bouchon dans les deux sens. Malgré la fermeture du tunnel durant deux mois, cela fait 200 heures de plus qu'en 2000 et, de toute manière, plus qu'au tunnel du Baregg où une troisième galerie est en cours de construction. La comparaison des heures de bouchon n'est cependant pas totalement significative. On obtient une image plus précise en comparant les heures d'attente par usager. Sur ce plan, le tunnel du St-Gothard est en fort mauvaise posture. Alors qu'un bouchon moyen au Baregg rallonge la durée du trajet de cinq à dix minutes, la perte de temps peut facilement atteindre quatre à cinq heures au St-Gothard. En d'autres termes, il suffirait que le trafic augmente de 10%, pour que la durée moyenne des attentes dans les bouchons passe à huit heures par usager. Dans le cas d'un accroissement – plutôt vraisemblable – de 30% du trafic sur l'axe nord-sud, chaque automobiliste devrait patienter une vingtaine d'heures avant de pouvoir franchir la barrière des alpes au St-Gothard.

Les résultats de l'enquête sur les bouchons au St-Gothard, enquête demandée par la commission des transports du Conseil national, confirment notre propre étude: les premières conclusions montrent de toute évidence que les effets d'un deuxième tunnel sur l'augmentation du trafic sont limités. L'argument volontiers avancé selon lequel les bouchons se déplaceraient dans les agglomérations de Lucerne et de Lugano est faux et sa répétition n'y change rien. Cette allégation ne se fonde sur rien.

Je suis heureux de constater que même le ministre des transports a compris que le tunnel routier du St-Gothard s'était pas un mythe. Il ne l'a d'ailleurs jamais été pour nous qui savons que cette route est tout simplement la plus importante liaison routière ouverte toute l'année entre la Suisse alémanique et la Suisse italienne. La grande majorité de la population suisse partage d'ailleurs ce point de vue. Selon des sondages représentatifs, elle approuve nettement la construction d'un deuxième tunnel. Toutes les régions et le gouvernement tessinois sont d'accord avec ce principe. Les autorités cantonales tessinoises ont d'ailleurs soumis leur soutien au contreprojet à la condition que le deuxième tunnel routier au St-Gothard soit réalisé.

Cette revendication est compréhensible et elle est aussi économiquement fondée. Chiffrées selon les méthodes de calcul usuelles, les heures de bouchon au St-Gothard font perdre entre 15 et 70 millions de francs par an à l'économie selon le développement du trafic. Ce coût pourrait même atteindre 270 millions dans un cas extrême. Les bouchons au tunnel du Baregg entraînent actuellement des pertes économiques de l'ordre de 10 millions de francs par an alors que ce chiffre est aujourd'hui d'environ 30 millions au St-Gothard. C'est dire que l'obstacle volontairement maintenu au St-Gothard coûte très cher à la collectivité. Ces chiffres et le simple bon sens imposent une seule conclusion: ce lamentable goulet d'étranglement doit enfin être éliminé.

8. Fonds d'investissement pour le trafic routier

L'énorme importance du trafic routier privé est illustrée par le chiffre suivant: en 2000, ce moyen de transport représentait environ 83,5 milliards de kilomètres-personnes, soit quatre fois plus que tous les transports publics réunis sur la route et le rail. Ce fait à lui seul justifie la revendication de satisfaire les besoins financiers réels du trafic individuel motorisé. Le Conseil fédéral conclut d'ailleurs dans son message sur l'initiative AVANTI que «les dépenses provoquées par l'initiative et le contreprojet pour le financement spécial du trafic routier seraient supportables». Toutefois, poursuit le gouvernement en se référant au frein à l'endettement, les finances générales de la Confédération vont au devant de charges structurelles supplémentaires, si bien que ces dépenses ne sont quand même pas supportables.

Le Conseil fédéral est dans un dilemme. Nous pouvons l'aider à en sortir. La solution que nous proposons depuis de nombreuses années est fort simple: elle s'appelle «fonds d'investissement pour le trafic routier». L'affectation des recettes destinées au trafic routier privée est judicieuse des points de vue économique et politique. Pour encourager et garantir durablement le financement du trafic routier, qui joue un rôle économique et social fondamental dans le pays, il faut enfin créer un fonds d'investissement pour le trafic routier. Ce fonds doit être séparé du compte financier de la Confédération qui est marqué avant tout par des dépenses de consommation.

9. Entretien des bouchons en lieu et place d'une intervention chirurgicale de désengorgement

Il y a une année, cette assemblée avait demandé au Conseil fédéral de réorienter sa politique des transports en fonction des réalités, de cesser de procéder par emplâtres sur une jambe de bois dans le domaine des infrastructures de transport et de désengorger la route par une intervention chirurgicale rigoureuse. Le DETEC a mal jugé la force de persuasion des propositions contenues dans l'initiative AVANTI. «Avant de vaincre, il faut convaincre», dit la sagesse populaire. C'est précisément ce que nous avons fait.

L'initiative AVANTI est aujourd'hui considérée par les forces politiques déterminantes du Parlement comme une base valable d'une politique des transports à long terme. Les sondages représentatifs que nous effectuons régulièrement montrent qu'il y a parmi les électeurs des quatre partis gouvernementaux des majorités de plus en plus importantes en faveur des objectifs de l'initiative Avanti. Il n'en a pas toujours été ainsi. La situation intenable au St-Gothard prouve à l'évidence qu'on ne règle pas des problèmes de trafic en entretenant volontairement les bouchons.

L'initiative Avanti et le contreprojet seront prochainement débattus aux Chambres fédérales. Rien n'est encore gagné. Nous continuerons à nous battre avec détermination et compétence. Je suis particulièrement heureux de pouvoir compter sur le soutien actif de toutes les associations membres de la FRS. Je tiens à vous en remercier cordialement. Mais, je le répète: nous sommes encore loin du but. Le DETEC continuera sans doute son jeu du chat et de la souris. Nous levons ce défi. Nous serons durs, mais correctes. Et si nous travaillons bien, nous n'aurons pas seulement les meilleurs arguments, mais nous aurons aussi derrière nous la majorité du Parlement, du peuple et des cantons. Cet enjeu vaut la peine.

Nous avons toutes les raisons de garder confiance, mais il reste encore beaucoup à faire. Je déclare donc ouverte cette 57^e assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS.