

**59^e Assemblée générale ordinaire
de la Fédération routière suisse FRS
23 juin 2004**

Nous tenons parole et gardons notre cap

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

(Le discours prononcé oralement fait foi)

Le 8 février dernier, nous avons subi une défaite amère: le peuple et tous les cantons ont rejeté le contreprojet pourtant raisonnable à l'initiative avanti que nous avons lancée. Notre déception est grande et compréhensible, mais nous acceptons évidemment le verdict populaire sans discuter. Nous n'avons pas l'intention de minimiser la portée de ce vote. Avec tout le respect que l'on doit avoir pour ce «non» clair et net du souverain, nous devons tout de même constater que ce scrutin a annihilé des décennies de travail de recherche d'une solution aux lancinants problèmes de transport que connaît notre pays. Les membres de la FRS ont fait ces dernières années la preuve par l'acte qu'ils étaient capables d'agir sans allées idéologiques et de placer l'intérêt général au-dessus des intérêts particuliers. Et ils continueront sur cette voie.

Tous les milieux concernés doivent aujourd'hui participer à la nouvelle recherche de solutions aux problèmes de la politique des transports. Il faut en particulier éviter que l'on déduise du «non» au contreprojet avanti un «oui» à une politique unilatérale en faveur des transports publics et du trafic d'agglomération. Or, les tentatives dans ce sens se multiplient actuellement.

La votation sur le contreprojet avanti ne pouvait pas être gagnée

En analysant avec le recul nécessaire le scrutin du 8 février, il faut bien admettre aujourd'hui que la votation sur le contreprojet à l'initiative avanti ne pouvait tout simplement pas être

gagnée. Cet objet a dérivé très rapidement dans un champ de mines d'intérêts régionaux divergents et de considérations simplistes. Par exemple, les régions périphériques du pays craignaient que les moyens financiers libérés par ce projet ne profitent exclusivement aux grandes agglomérations de Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich, donc qu'elles ne soient oubliées une fois de plus. Ces craintes et ces inquiétudes ont été alimentées de manière ciblée non seulement par les adversaires du projet, mais aussi, de façon très intense, par de nombreux gouvernements cantonaux et municipaux.

La pensée à la mode empêche une solution globale

Nous vivons une époque où de larges couches de la population sont profondément insécurisées. Non seulement les citoyens ne font plus confiance à une «classe politique» systématiquement dénigrée depuis de nombreuses années, mais, en plus, ces mêmes citoyens ont tendance à croire les affabulations des virtuoses de la «terrible simplification». Ainsi, il suffit désormais de placer en grosses lettres des mots comme «tricherie» ou «gâchis» sur une affiche pour faire tomber des projets complexes qui exigent une certaine réflexion de la part des votants. J'ose croire qu'aujourd'hui un certain nombre des personnes qui ont voté «non» à l'époque commencent à se demander si elles n'ont pas été, elles, les victimes d'une tricherie. Mais voilà, cela ne sert à plus rien. La pensée à la mode a empêché ce projet utile de passer.

Une argumentation solide et objective ne suffit plus

Le comité avanti disposait d'arguments concrets, bien réfléchis et solides, donc d'arguments difficiles à contrer sur un plan objectif. D'ailleurs, nos adversaires n'ont guère, voire jamais, répondu à nos arguments. Ils ont volontairement campé sur le plan émotionnel. Rarement j'ai lu autant d'articles superficiels et mal fondés dans les journaux. Les auteurs de ces papiers se contentaient en général d'aviver les réflexes de jalousie qui existent forcément dans toute société.

Une des principales raisons de notre échec est que nous n'avons pas réussi à convaincre ledit centre politique de la justesse de nos arguments. Le centre politique a été emporté par un flot d'intérêts particuliers divergents. Ainsi a-t-on déclaré ouvertement dans les régions périphériques – par exemple, en Suisse orientale ou en Suisse occidentale – n'avoir aucun intérêt pour le problème aigu du St-Gothard. Le caractère global de notre projet n'a pas été compris. Bien au contraire, il a été interprété comme une atteinte aux intérêts légitimes des régions.

Sans plaignant, il n'y a pas de juge

Le wwf a combattu le contreprojet du parlement par une campagne coûtant des millions et financée par l'argent des donateurs. Comme souvent, cette organisation s'est contentée d'une action spectaculaire, simplificatrice à l'extrême et à la limite de la démagogie. Je me demande

pourquoi personne dans le public ne se pose aujourd'hui la question de l'utilisation abusive des dons pour des campagnes politiques. Mais quand il n'y a pas de plaignant, il n'y a pas de juge. Et comme de nombreuses rédactions ont rejeté collectivement le contreprojet à l'initiative avanti sans y réfléchir sérieusement, ma question restera encore longtemps sans réponse.

Discipline comme à l'époque du «petit père du peuple»

Les dernières élections parlementaires et surtout les élections au Conseil fédéral du 10 décembre 2003 ont provoqué un changement durable des rapports de force politiques. Il s'agissait donc pour de nombreux milieux de gauche et syndicaux – ils l'ont d'ailleurs ouvertement admis – bien plus de stopper l'avancée de la «droite bourgeoise» que de faire de la politique des transports. Le week-end de votation au début du mois février fut la première occasion à ce sujet.

La manière dont les adversaires de notre projet ont discipliné et aligné leurs rangs fut également une première politique dans nos latitudes. Des élus politiques bien connus ou des présidents d'organisations, qui avaient osé se prononcer pour le contreprojet avanti après en avoir pesé objectivement les avantages et les inconvénients, ont été rigoureusement alignés, publiquement mis au pas ou tout simplement interdits de parole. De toute ma carrière politique, je n'ai jamais vu cela. Si des milieux bourgeois avaient osé recourir à des méthodes aussi antidémocratiques dans leurs propres rangs, on leur aurait reproché à juste titre de pratiquer du «néo-stalinisme» sur le modèle du «petit père du peuple».

Décideurs en fuite

Je ne peux et je ne veux pas me plaindre de la collaboration au sein de la FRS. Malgré certaines difficultés, elle a plutôt bien fonctionné. Je tiens à vous en remercier cordialement. Mais ne nous leurrons pas: un soutien plus précoce et plus ferme de la part de l'économie, un engagement personnel plus convaincu des parlementaires favorables au contreprojet et un peu plus de cohérence dans les discours n'auraient pas été un mal. On n'a pas toujours fait tout ce qu'on aurait pu faire. J'ai été personnellement très surpris de voir certains décideurs politiques discrètement disparaître pendant la campagne, voire se distancer par rapport au contreprojet. Chose étonnante, car en septembre 2003 les résultats des sondages étaient encore clairement favorables à avanti. Ces chiffres avaient d'ailleurs mobilisé très rapidement nos adversaires et incité bon nombre de parlementaires à s'inscrire spontanément au comité de soutien.

Lorsque par la suite les sondages donnaient des tendances moins favorables, l'enthousiasme de ces milieux pour leur propre projet a rapidement baissé. Malheureusement, nous avons

aussi dû assister dans nos propres rangs à quelques défections et à quelques argumentations égarées. On ne peut reprocher à nos adversaires de s'en être servis.

Pas de raison de se moquer

Les critiques lancées contre notre campagne par un partisan d'avanti, membre du parlement et professionnel de la communication, n'ont sans doute pas trop influencé le résultat final du scrutin. Ce même professionnel de la communication a encaissé par la suite une défaite pesant plusieurs millions de francs en tant que chef de campagne pour les votations du 16 mai. Si je rappelle ce détail, ce n'est pas pour me moquer, mais pour être complet sur le plan historique.

Ne nous faisons pas d'illusion: nos organisations membres sont certes performantes dans leur secteur et sur le marché. Mais nous avons de la peine à mobiliser notre propre base pour une votation, à l'inverse de nos adversaires qui peuvent compter depuis des années sur une armée d'activistes hautement motivés. Nous devons vivre avec cette situation.

Nous tenons parole et gardons notre cap

Voilà pour cette analyse sommaire et également autocritique de la campagne perdue en faveur du contreprojet avanti. Il s'agit maintenant de regarder vers l'avant. Le «non» au contreprojet avanti n'a pas résolu un seul des problèmes lancinants de la politique des transports. Nous allons décevoir celles et ceux qui croyaient que notre volonté régulièrement affichée de participer à des solutions constructives n'était qu'un exercice-alibi. Nous tenons parole et nous gardons notre cap. Nous ne revenons pas sur nos déclarations en faveur d'une politique des transports axée sur l'avenir et impliquant tous les modes de transport. Toutefois, notre participation est subordonnée à des règles parfaitement claires qui valent pour tous les milieux concernés.

J'ai grand plaisir de vous saluer aujourd'hui et ici à cette 59^e assemblée générale de la Fédération routière suisse FRS. J'adresse une bienvenue particulière à nos nombreux hôtes et aux représentants de la presse qui ont suivi notre invitation.

Chers Hôtes et chers Membres de la Fédération routière FRS,

Je viens de le dire: notre pays et notre système politique souffrent de plus en plus des excès de la défense d'intérêts particuliers. Les milieux concernés par un projet campent sur leurs positions et empêchent la mise en place de solutions utiles à l'ensemble de la collectivité. Cette multiplication des intérêts particuliers et locaux est surtout manifeste dans le domaine

des transports, même si elle touche aussi d'autres secteurs. Malheureusement, elle ne débouche pas sur un ensemble positif. Ces intérêts particuliers, souvent basés sur une réflexion à courte vue, s'additionnent pour finalement boucher la vue sur les objectifs à long terme. La Suisse a un besoin vital d'une infrastructure de transport fiable et performante sur le rail et sur la route. Le succès et le développement de notre pays en dépendent.

Dans l'intérêt de la population et de l'économie, la politique des transports doit donc être libérée aussi rapidement que possible des serres des donneurs de leçons, idéologues et fondamentalistes de tout poil. Ces gens nous font perdre un temps énorme. Car, à l'image du chien qui est incapable de se constituer des réserves de viande, les idéologues n'ont ni la volonté, ni la capacité de jeter des ponts durables entre, d'une part, les exigences d'une société sensibilisée sur le plan écologique, mais aussi extrêmement mobile et, d'autre part, les conditions-cadres économiques et politiques qu'il s'agit d'observer.

Les voici donc, ces soucis auxquels nous sommes quotidiennement confrontés:

- a) le clivage croissant entre l'action de la politique et de l'administration, d'un côté, les besoins reconnus et réels de ceux qui sont chargés de financer les systèmes de transport, de l'autre côté;**
- b) la polarisation croissante entre les décideurs politiques;**
- c) le goût de plus en plus prononcé de nombreuses rédactions d'influencer les processus de formation de l'opinion par un journalisme de campagne (sans mandat des électeurs et sans aucune légitimation active, cela va sans dire).**

Dans ces conditions, des propositions concrètes et objectives ont de plus en plus de mal à être comprises et retenues par la population. La communication se limite malheureusement souvent aux prises de position extrêmes.

Les autoroutes ne sont pas des stades de football

Confronté à des contradictions fondamentalistes, on a du mal à distinguer l'intérêt général. Dire oui à la croissance de la population et de l'économie, c'est aussi dire oui à la croissance de la mobilité et la demande en matière de transport. On peut accepter que la capacité d'un stade de football soit limitée à environ 30'000 places, comme c'est, par exemple, le cas pour le nouveau stade du Wankdorf à Berne. Dans ce cas, le but est de rendre ces places plus attrayantes. Les rencontres de football et autres manifestations sportives doivent en effet se dérouler devant des gradins bien remplis. Mais tel ne peut pas être l'objectif pour l'infrastructure routière suisse, et notamment le réseau des routes nationales. Nous ne pou-

vons pas tout simplement geler ou plafonner la capacité routière. Contrairement au stade du Wankdorf, l'espace routier ne devient pas plus attrayant si on en limite la capacité. Bien au contraire, les ralentissements chroniques du trafic et les bouchons quasi permanents coûtent des centaines de millions de francs à l'économie.

Le libre choix du moyen de transport et la liberté de se déplacer sont des droits fondamentaux ancrés dans la Constitution. L'Etat ne peut et n'a pas le droit de prescrire aux citoyens où, comment, pourquoi, quand et combien de fois ils peuvent se déplacer. Les mesures de gestion du trafic débouchent trop souvent sur des mesures d'entrave au trafic face auxquelles nous devons nous montrer très critiques. Par contre, la possibilité d'assister à un match au stade du Wankdorf n'est pas un droit fondamental. Dans ce domaine, il appartient à l'organisateur de décider combien de places il entend mettre à disposition des spectateurs. La situation de l'infrastructure routière est tout autre: l'Etat a en effet l'obligation de tenir compte des besoins réels de l'économie et de la population et d'y adapter raisonnablement la capacité des infrastructures nécessaires.

L'Etat a ce devoir même après le rejet du contreprojet à l'initiative avanti. Il en est parfaitement capable. Preuve en est, par exemple, la récente réouverture du tronçon autoroutier inauguré il y a 50 ans, donc de la plus ancienne autoroute de Suisse qui relie Kriens à Horw dans le canton de Lucerne. Il semble que ces travaux de réfection soient juste venus à temps pour éviter que ce tronçon ne soit placé sous la protection des monuments historiques. Ces assainissements et adaptations de la capacité routière sont parfaitement possibles sur la base de la Constitution et des lois en vigueur. Mais pour lancer de tels travaux, il faut que les cantons et les régions concernés fassent une pression politique énorme. Ces processus durent beaucoup trop longtemps, si bien qu'il est devenu presque impossible de sauvegarder pour les générations à venir une infrastructure routière performante, sûre et répondant aux besoins croissants en matière de mobilité.

Seule une voie pragmatique conduit au but

Nous pouvons constater avec satisfaction que les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats s'efforcent d'exploiter le dynamisme déclenché par le contreprojet avanti. Les retards pris dans la construction routière en matière de rénovation et d'investissement doivent enfin être rattrapés. Les deux commissions entendent fort justement ne pas réinventer la roue, mais tirent leurs propositions pour l'essentiel du contreprojet à l'initiative avanti. Par ailleurs, nous attendons cette année encore le message sur le trafic d'agglomération que nous a annoncé le département Leuenberger à la «table ronde».

Le trafic d'agglomération concerne certes les transports publics, mais pas exclusivement. Les transports publics dans les agglomérations sont axés sur les centres. Ils ne satisfont donc que partiellement aux besoins de transport dans les agglomérations, car ce type de trafic se

déroule de plus en plus souvent de manière tangentielle entre les quartiers et les banlieues des villes. La route convient mieux au trafic tangentiel et elle est plus efficace à ce niveau que les transports publics. En d'autres termes, l'amélioration du trafic d'agglomération doit inclure et les transports publics et le trafic routier.

Une politique globale des transports doit viser un aménagement de la route et du rail conformément aux besoins réels et aux caractéristiques de chaque mode de transport. Il ne s'agit donc pas de choisir entre l'un et l'autre, mais de rechercher la complémentarité des deux. Cela fait des années que les associations routières pratiquent une telle vision globale des transports. En lançant l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes», puis en soutenant le contreprojet à cette initiative, nous avons montré que nous étions capables de voir plus loin que le bout de notre nez. Nous nous sommes battus pour que la Confédération soutienne l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières **et** ferroviaires.

En outre, pendant l'examen du programme d'allègement budgétaire 2003, nous nous sommes engagés sur une plate-forme commune avec les transports publics, les organisations faitières des villes et des communes ainsi que d'autres milieux concernés contre les mesures d'économie excessivement dures envisagées par la Confédération pour le rail **et** la route. Le prochain programme d'allègement budgétaire est devant la porte. A en croire les premières informations, il propose de nouvelles coupes claires dans le secteur des transports. Nous nous battons une fois de plus sur la plate-forme commune contre ces mesures d'économie. Il faut que l'infrastructure de transport soit enfin reconnue pour ce qu'elle est, c'est-à-dire une composante économique essentielle dans laquelle l'Etat n'a pas à tailler.

Faire tomber les œillères qui bouchent la vue sur l'ensemble

Le rail et la route doivent marcher de concert dans l'intérêt de la prospérité de tout le pays. Dans l'idée d'une mobilité complémentaire, les deux modes de transport doivent chacun avoir les moyens de remplir leur mandat à long terme. Car seule une infrastructure de transport performante et sûre est dans l'intérêt de tous et répond aux besoins croissants de la population et de l'économie. Nous avons besoin d'une politique des transports sans œillères idéologiques, d'une politique des transports axée sur les nécessités réelles.

Le CO₂ sera révélateur

Nous croyons aussi nous être engagés sur une voie politique raisonnable en matière de politique contre le CO₂. En collaboration avec l'Union pétrolière, les associations routières et d'automobilistes ont développé l'idée du centime climatique. Le but de cette mesure est de soutenir en Suisse et à l'étranger des mesures de réduction des émissions de CO₂. Conformément à la loi sur le CO₂, notre branche apporte ainsi une contribution facultative à l'objectif de réduction du CO₂ que s'est fixé la Suisse.

Un rapport d'experts demandé par la Confédération confirme que le centime climatique permet d'atteindre les objectifs CO₂ dans le domaine des carburants de la manière la plus avantageuse pour l'économie suisse. Cédant à la pression de milieux écologistes qui cherchent à éduquer les automobilistes suisses avec l'instrument de pénalisation qu'est la taxe CO₂ sur les carburants, le Conseil fédéral vient de décider de mettre en consultation plusieurs variantes de centime climatique et de taxe CO₂. Ainsi, notre projet subit un retard et les échéances imposées par la loi sur le CO₂ se rapprochent dangereusement. Nous saisissons néanmoins cette occasion pour montrer une fois de plus que le centime climatique facultatif est avantageux aussi bien pour l'économie que pour toute la population du pays dans la perspective d'une réduction des émissions de CO₂. Cette mesure a un effet réducteur sur les émissions de CO₂ beaucoup plus important et plus rapide qu'une taxe d'incitation qui se dirige en fait contre la mobilité et affecte ainsi la prospérité économique du pays et le bien-être de ses habitants.

Ne pas agir avant de comprendre

La Fédération routière suisse défend les intérêts de sa branche, donc les emplois qui y sont attachés. Ses organisations membres représentent plus de la moitié des usagers des modes de transport. Nous n'avons donc pas seulement le droit, mais nous avons surtout le devoir de développer ou de soutenir des propositions concrètes, des propositions qui conduisent à l'objectif visé tout en tenant compte des intérêts des consommateurs de prestations de transport.

Le fait que l'introduction d'une taxe CO₂ de 30 centimes par litre de carburant fera perdre à la Confédération quelque 600 millions de francs de recettes destinées à la construction routière, aux NLFA et à la caisse générale n'a pas encore été compris dans tous les bureaux de l'administration. L'idée du centime climatique dérange et provoque celles et ceux qui veulent imposer un contrôle étatique de la mobilité. Et, une fois de plus, la facture de cette mesure mal réfléchie devrait être payée par les consommateurs. «D'abord la bouffe, ensuite la morale» ou, en d'autres termes, va-t-on vraiment faire cracher les automobilistes au bassinnet avant de se rendre compte de l'ineptie de cette mesure? Nous le verrons bientôt. Le fait est que les bons arguments sont incontestablement dans notre camp. Mais cela suffira-t-il? Nous nous réjouissons en tout cas du débat.

Mesdames et Messieurs, je déclare ouverte cette 59^e assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS.