

Prise de position concernant le projet de trafic marchandises: renvoi au Conseil fédéral

## Pour une nouvelle orientation

**Berne, 16.10.2006 – Pour routesuisse – Fédération routière suisse FRS, le projet de trafic marchandises est un instrument inapte et inefficace pour la future politique de transfert route-rail. Elle renvoie donc ce texte au Conseil fédéral en l’invitant instamment à rechercher une dynamisation du processus de transfert. Le gouvernement est aussi prié de tenir compte dûment de la situation de la branche suisse des transports et de son mandat d’assurer l’approvisionnement du pays.**

routesuisse est d’avis qu’il vaudrait mieux réorienter fondamentalement la politique de transfert – qui est synonyme de politique des transports en Suisse – que de multiplier les restrictions, réglementations, pénalisations et discriminations du trafic routier privé (de marchandises).

Pour cette raison, routesuisse rejette l’objectif politique général du projet de trafic marchandises qui vise à assurer et à promouvoir des transports ferroviaires attractifs et performants en Suisse. Ce projet est unilatéral, il n’est pas conforme à l’accord sur les transports terrestres et il viole le principe de la durabilité (primauté évidente de l’écologie).

### **Un système dynamique plutôt que rigide**

routesuisse continue d’approuver le transfert de la route au rail des transports de marchandises sur des longues distances (dès 500 kilomètres environ). Toutefois, la politique suisse de transfert devrait aujourd’hui passer du stade de l’exercice statique à celui d’un processus permanent et dynamique dans le sens d’une planification continue.

La politique de transfert n’est en effet pas une science exacte – beaucoup s’en faut – même si on s’efforce de suggérer le contraire à la population par la définition des trajets et des destinations. routesuisse suggère donc de renoncer à la fixation de tels objectifs.

Il vaudrait infiniment mieux adapter la politique de transfert à la dynamique économique du marché intérieur européen au lieu de lui imposer un carcan rigide, donc de la forcer dans un système plafonné. De plus, il faut cesser de pratiquer la politique de transfert sur le dos des entreprises de transport indigènes.

En d'autres termes, cette politique doit se référer non seulement à l'euro-compatibilité du point de vue de la législation nationale, mais aussi à l'euro-compétitivité du point de vue de l'économie suisse.

Partant de ce raisonnement, routesuisse s'oppose à l'introduction de ladite «bourse du transit alpin» ainsi qu'au renforcement substantiel de la «chaussée roulante». La première n'est autre chose qu'une mesure d'économie planifiée même si ses auteurs prétendent le contraire et alors que la «chaussée roulante» est une aventure financière qui n'a guère de chances de déclencher une demande sur le marché.

### **Priorité de l'accord sur les transports terrestres**

Pour routesuisse, il est évident que l'accord bilatéral sur les transports terrestres est prioritaire par rapport à l'article sur la protection des Alpes et que la Suisse doit respecter les engagements pris à l'égard de l'Union européenne (UE) selon le principe juridique «pacta sunt servanda».

Du point de vue du droit international public, il n'est pas nécessaire de concrétiser l'accord sur les transports terrestres par une loi fédérale. Si, pour des motifs de politique intérieure, une telle loi devait néanmoins s'avérer nécessaire, elle devrait s'inspirer en priorité de l'accord Suisse-UE et non pas de l'article sur la protection des Alpes.

De plus, l'UE compte aujourd'hui 25 membres et non plus seulement 15. D'une part, les rapports de force politiques y donc ont considérablement changé, d'autre part, l'attention économique s'est déplacée vers les nouveaux membres UE d'Europe de l'Est qui représentent un énorme potentiel de croissance encore inexploité (par exemple, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie qu'on appelle aussi les «tigres baltes»).

Il est prévisible qu'à long terme le trafic connaîtra une croissance plus élevée sur l'axe est-ouest que sur l'axe nord-sud. Le problème du transit alpin de marchandises risque donc d'être relégué au second plan par l'UE et de devenir une affaire purement régionale pour laquelle il sera difficile de trouver de la compréhension et encore moins des majorités politiques.

### **Achèvement du tunnel routier sous le St-Gothard**

Le projet de trafic marchandises concerne une période allant jusqu'à l'an 2020. Aussi, les options routières doivent-elles également être prises en compte dans les réflexions sur le transit alpin de marchandises. Il s'agit notamment de l'achèvement du tunnel routier sous le St-Gothard par l'aménagement de la galerie est qui sert actuellement de voie de fuite.

routesuisse demande l'achèvement du tunnel routier du St-Gothard jusqu'en 2020 au plus tard, essentiellement pour des raisons de sécurité et en vue de l'assainissement global que devra subir dans un avenir prévisible cet ouvrage et qui entraînera la fermeture totale de la galerie existante. On ne voit pas pourquoi le standard de sécurité dont bénéficie le rail dans le tunnel de base de Ceneri ne serait pas appliqué à la route et plus particulièrement au tunnel du St-Gothard.