

Fin de la consultation sur le plan sectoriel des transports

Le libre choix du moyen de transport est central

Les consultations concernant le nouveau projet de plan sectoriel des transports sont terminées. En mars prochain probablement, le Conseil fédéral adoptera cette planification englobant tous les moyens de transport. La Fédération routière suisse FRS est certes d'accord avec la version actuelle du plan sectoriel des transports, mais elle relève toujours l'absence, dans la stratégie gouvernementale, de principes essentiels et de déclarations programmatiques de fond concernant, par exemple, le libre choix du moyen de transport.

En septembre 2003, soit *après* l'analyse des résultats de la consultation concernant les deux projets d'un plan sectoriel Routes (partie stratégique) et d'un plan sectoriel Rail/Transports publics (partie stratégique) et *avant* la votation sur le contreprojet direct à l'initiative Avanti (février 2004), le Département fédéral des transports (DETEC) a décidé d'orienter les travaux vers un plan sectoriel des transports englobant tous les moyens de transport. Ce projet a été soumis aux cantons pour consultation jusqu'à mi-novembre 2005. Les autorités cantonales ont ainsi pu prendre position.

Une séance d'information et d'explication réunissant les offices fédéraux des routes (Ofrou), du développement territorial (ARE) et des transports (OFT) ainsi que diverses organisations intéressées, dont la Fédération routière suisse FRS, a eu lieu à la fin du mois de septembre dernier concernant le projet de plan sectoriel des transports (partie stratégique). Compte tenu de l'importance de ce projet pour le trafic routier privé, la Fédération routière suisse FRS a déposé en plus une prise de position écrite à l'intention de l'ARE.

Absence de principes centraux et de déclarations programmatiques essentielles

Dans sa prise de position, la Fédération routière suisse FRS relève que le plan sectoriel des transports, dans sa version actuelle, ignore certains principes essentiels et elle demande que les points suivants soient ajoutés au plan:

- la politique des transports (et des infrastructures de transport) s'oriente en fonction des principes constitutionnellement garantis de la liberté économique, de la liberté d'action et de la liberté de mouvement.
- la politique des transports limite les interventions de l'Etat aux normes de compétence expressément définies dans la Constitution.

- la politique des transports (et des infrastructures de transport) respecte la multitude de dispositions programmatiques déclamatoires de la Constitution concernant la prévention sociale, la protection de l'environnement, l'économie, la société, etc. en les considérant comme équivalents.

Par contre, la Fédération routière suisse FRS rejette catégoriquement une politique des transports (et des infrastructures de transport) qui s'inspire d'une interprétation excessivement large des articles constitutionnels concernant le but de la Constitution, la durabilité et la protection des Alpes (articles 2, 73 et 84 de la Constitution fédérale).

Par ailleurs, la Fédération routière suisse FRS relève dans la version actuelle du plan sectoriel Routes l'absence de déclarations programmatiques fondamentales. Elle demande que ces lacunes soient comblées. Voici en résumé ces déclarations manquantes:

- les transports et, partant, les infrastructures de transport sont des éléments de l'économie.
- il existe, en vertu de la Constitution fédérale, une concurrence équitable entre les différents modes de transport. Cela signifie non seulement que le rail et la route doivent être placés sur pied d'égalité, mais aussi que le principe de la durabilité doit être appliqué de la même manière aux deux modes de transport. On ne saurait donc imposer au seul trafic routier un bilan des coûts et des bénéfices externes pour améliorer la compétitivité du rail; cette comptabilité doit aussi s'appliquer aux transports publics.
- la concurrence entre les différents modes de transport et au sein même des fournisseurs de prestations de transport est une caractéristique essentielle de l'économie de marché sociale. Mais sur ce plan encore, il s'agit de soumettre tous les modes de transport aux mêmes critères d'appréciation.
- dans le domaine de la mobilité, l'offre (infrastructures de transport) doit être adaptée à la demande des usagers des transports (besoins du marché). Toute gestion de la mobilité par des mesures contraignantes doit être rejetée. D'ailleurs, il n'existe aucune base constitutionnelle justifiant une telle intervention, sauf en ce qui concerne le transit alpin de marchandises de frontière à frontière.
- le libre choix du moyen de transport est un droit réel parce que fondé sur la Constitution et ancré explicitement dans l'accord Suisse–UE sur les transports terrestres.
- la fonctionnalité des réseaux ainsi que les performances et la sécurité des infrastructures de transport doivent être garanties.
- les dommages résultant de la mobilité doivent être réduits sans que la mobilité ne soit restreinte pour autant.

Importance économique de la mobilité et des infrastructures de transport

La Fédération routière suisse FRS constate l'absence, dans la version actuelle du plan sectoriel des transports, d'un chapitre traitant de l'importance économique de la mobilité en général et de celle des infrastructures de transport en particulier. Le fait est que la mobilité et un développement ordonné de la mobilité sont une condition et un moyen du développement économique, social et culturel de notre pays. Des infrastructures de transport en état de marche, sûres et performantes sont donc indispensables à la croissance économique, à la prospérité et à la paix sociale. Par ses ramifications dans les régions périphériques et de montagne (notamment via la route), un réseau de transport performant contribue par ailleurs à un développement équilibré de l'habitat et revêt de ce fait une grande importance en politique générale et en politique régionale.

Dans le rapport explicatif accompagnant la révision de la signalisation du trafic individuel non motorisé (trafic lent), le DETEC a déjà chiffré l'importance économique de ce mode de transport, notamment dans les domaines des loisirs et du tourisme. Ainsi, le cyclisme suisse sur les seuls itinéraires nationaux représente un chiffre d'affaires annuel de 100 à 150 millions de francs, soit environ un franc par kilomètre-personne (pkm). S'agissant de la marche à pied, le produit serait même de Fr. 3.75/pkm. La Fédération routière suisse FRS demande au DETEC de calculer également le rôle économique du trafic privé motorisé et de le chiffrer en francs par pkm ou tkm (tonne-kilomètre).

La mobilité favorise non seulement les contacts et la détente, mais elle favorise aussi la division du travail, donc la croissance économique. Elle joue donc un rôle prépondérant et irremplaçable pour la sauvegarde et le développement de toutes les activités économiques. Le raisonnement inverse consisterait à dire qu'il faut renoncer à l'avenir à la croissance économique pour des raisons de politique des transports et de politique de protection de l'environnement. Une telle conclusion serait toutefois difficilement conciliable avec le principe de la durabilité que la Confédération avance habituellement comme maxime de développement et de comportement.

Libre choix du moyen de transport et concurrence entre les modes de transport

Pour la Fédération routière suisse FRS, le libre choix du moyen de transport constitue une base utile pour satisfaire les besoins de mobilité actuels et futurs de la population et de l'économie. Ce principe doit par ailleurs servir de guide pour améliorer la mobilité sur la route, sur le rail, sur l'eau et dans l'air. Appliquer le principe du libre choix du moyen de transport, c'est aussi encourager les nouvelles technologies, donc la croissance de l'économie suisse, tout en ménageant l'environnement et les ressources (énergétiques).

La Constitution fédérale ignore toute répartition des transports imposée par l'Etat entre les différents modes de transport (route, rail, eau et air) dans le

sens d'une prescription légale générale et positive. Bien au contraire, la Constitution fédérale se distance expressément des mesures coercitives et part du principe de la concurrence entre les différents modes de transport. La Constitution fédérale garantit à l'individu et à l'économie le libre choix du moyen de transport. L'unique exception est stipulée dans l'article sur la protection des Alpes (art. 84 cst.) qui se limite toutefois explicitement au transit alpin de marchandises de frontière à frontière. Il faut tenir compte de cet aspect aussi bien dans la politique des transports (et des infrastructures de transport) que dans la future politique de transfert de la route au rail.

Conclusion: la politique suisse des transports (et des infrastructures de transport) doit reconnaître le libre choix du moyen de transport. Cette liberté est aussi ancrée dans l'accord sur les transports terrestres conclu le 21 juin 1999 entre la Suisse et l'Union européenne.

Réseaux de transport en état de marche, infrastructures de transport performantes

La Fédération routière suisse FRS demande par ailleurs à la Confédération de soutenir, dans le cadre de ses compétences et de ses possibilités constitutionnelles, le développement des modes et moyens de transport en fonction des besoins et des capacités ainsi que de veiller à la réalisation d'infrastructures de transport sûres et performantes. La Confédération doit également garantir l'aptitude de ces infrastructures de transport de fonctionner en réseaux.

A ce dernier propos, il s'agit d'assurer le bon fonctionnement des réseaux de transport, notamment dans les corridors de transport surchargés ainsi que dans les agglomérations. Les infrastructures de transport doivent être exploitées de manière optimale et développées de manière ciblée en fonction des besoins réels et des possibilités de chaque mode de transport. Les aménagements doivent viser en premier lieu à éliminer les goulets d'étranglement et les insuffisances des réseaux qui affectent la capacité des infrastructures de transport de fonctionner en réseaux aujourd'hui et à l'avenir.

La Fédération routière suisse FRS est l'organisation faitière de la branche automobile et du trafic routier privé de Suisse. Elle réunit une quarantaine d'associations de la branche automobile et routière ainsi que de nombreuses organisations d'usagers de la route et de moniteurs de conduite. Les principales organisations institutionnelles de la FRS sont: TCS (Touring Club Suisse), auto-suisse (Association importateurs suisses d'automobiles), UPSA (Union professionnelle suisse de l'automobile), ACS (Automobile Club de Suisse) et ASTAG (Association suisse des transports routiers).