

Optimalisation du trafic routier

La Fédération routière suisse FRS approuve et souhaite l'introduction rapide de systèmes de télématique routière en Suisse. Néanmoins, la Fédération routière suisse FRS juge inacceptables certaines parties essentielles du Concept suisse de télématique routière pour l'an 2010 (TR-CH 2010). La réponse de la FRS à ce projet est donc «oui, mais...».

Dans une prise de position détaillée et différenciée, la Fédération routière suisse FRS demande que certaines parties essentielles du projet TR-CH 2010 soient revues à fond, voire supprimées. Voici pourquoi:

- ce concept abuse manifestement de la télématique routière en la considérant comme une panacée universelle pour résoudre des problèmes fort controversés de la politique des transports. Il empêche ou évite ainsi des débats politiques indispensables.
- ce concept confère à la Confédération une position dominante. Ainsi, la télématique routière risque de devenir un nouvel instrument de direction et d'intervention politique.
- ce concept ne comporte pas seulement des aspects techniques et fonctionnels, mais aussi des intentions nettement politiques qui n'ont pas leur place dans un projet de ce genre.
- ce concept établit des liens avec des projets qui ne sont pas encore réalisés (nouvelle péréquation financière) ou qui ont déjà été rejetés à plusieurs reprises (road pricing).

Référence aux mécanismes du marché

Les acteurs (transbordeurs, industrie et commerce, associations et fédérations) de la branche organisée des transporteurs privés attachent les objectifs suivants à la télématique routière: efficacité logistique, réduction des coûts, management intelligent du trafic pour accroître la mobilité malgré une infrastructure limitée et une forte densité de la circulation. Aussi, la Fédération routière suisse FRS voit-elle dans la télématique routière uniquement un moyen d'optimiser le trafic routier, d'améliorer le flux de la circulation et l'information des usagers ainsi que d'accroître la sécurité routière. Le but essentiel des applications télématiques doit être de mettre en place des solutions générales visant à rationaliser l'économie des transports, à accroître le rendement du système global des transports et à améliorer l'offre

en matière de transports. Des solutions télématiques de ce type peuvent parfaitement être en accord avec les mécanismes du marché. Cette optique est d'ailleurs sans doute la seule politiquement réaliste sur un marché marqué par la dérégulation et la privatisation ainsi que face aux problèmes financiers des collectivités publiques.

Extension de l'infrastructure routière

La FRS rejette en revanche catégoriquement les tentatives d'user de la télématique routière pour restreindre, ralentir et orienter le trafic motorisé individuel et pour influencer la demande en faveur de cette forme de transport. Dans une société libérale et pluraliste, la télématique routière ne doit en aucun cas être rapprochée de notions comme la restriction et l'orientation du trafic routier ou encore la surveillance et l'imposition des usagers de la route. Bien au contraire, cette technique doit favoriser la flexibilité, la mobilité ainsi que les loisirs et la liberté géographique. Nonobstant l'optimisation du trafic routier par la télématique, la FRS est persuadée que l'infrastructure routière, et notamment le réseau des routes nationales, restera chroniquement surchargée en raison surtout de la forte augmentation prévue du trafic. Il faut donc rapidement compléter l'infrastructure routière actuelle. L'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes», qui a formellement abouti, est une indication politique claire dans ce sens.

Berne, le 28 février 2001