

70^e Assemblée générale ordinaire
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS
24 juin 2015

Une lueur qui annonce la fin du tunnel?

Exposé de Niklaus Zürcher, président de routesuisse – Fédération routière suisse FRS

(La version orale du discours fait foi)

Chers Membres et Chers Hôtes,

Beaucoup de choses ont bougé ces dernières années – souvent dans un sens positif, mais parfois aussi dans une direction négative. Et, dans quelques cas, on a même l'impression de tourner en rond comme dans le jeu "Hâte-toi lentement" ou, pour rester dans le domaine des moteurs et des roues, de refaire constamment le même parcours comme sur un circuit de Formule 1. Mais cela n'est pas sans charme non plus. C'est aussi une bonne leçon de ténacité que de répéter toujours les mêmes exercices pour finalement réussir tout de même à faire un pas en avant.

Quoi qu'il en soit, j'aime à considérer ma période auprès du "lobby routier" comme un trajet en voiture. Ce n'est certainement pas une course automobile, mais bien plus un trajet tout à fait normal, parfois rapide, parfois un peu saccadé pour se rendre du point A au point B:

- un départ dans la joie
- quelques bouchons en route, voire des accidents
- des manœuvres d'évitement et de freinage
- arrivée à destination – ou presque.

Vous me répondrez sans doute que la prétendue arrivée à destination est un peu trop optimiste. Mais c'est vrai: nous avons de bonne raison de ressentir de l'optimisme.

Car nous avons assisté ces dernières années à divers événements positifs. Par exemple, la mobilité motorisée individuelle, si importante pour la société et l'économie, a continué de se développer au fil des décennies passées. Nonobstant les scénarios d'horreur que des milieux aveuglés par leur idéologie ont tenté d'instiller à la population – par exemple, ladite mort des forêts – le trafic motorisé individuel n'a rien perdu de son importance.

La route est et restera le principal mode de transport! Les investissements par milliards dans le trafic ferroviaire et des projets comme Rail 2000 et NLFA n'y ont rien changé:

- en 1980, on comptait en Suisse 353 voitures de tourisme et 50 poids lourds et véhicules utilitaires pour 1000 habitants, soit au total 403 véhicules.
- aujourd'hui (2014), on dénombre 619 véhicules, dont 534 voitures de tourisme et 85 utilitaires, pour 1000 habitants.

Conclusion: la mobilité a pu se développer; elle a même très clairement progressé.

Mais on ne relève pas seulement une croissance du nombre de véhicules. L'accroissement de la mobilité qui se déroule sur les routes est beaucoup plus impressionnant – malgré la prétendue mort des forêts et l'hystérie climatique. On peut prétendre sans fausse modestie que routesuisse et ses organisations membres n'ont heureusement pas perdu le sens des réalités et qu'elles ont fait un bon travail:

- le nombre de personnes-kilomètres effectués sur les routes suisses a passé de 67 000 millions en 1980 à plus de 94 000 millions en 2014, soit une hausse de près de 50%;
- la croissance des transports de marchandises est encore plus frappante: ils ont passé de près de 6900 millions de tonnes-kilomètres en 1980 à 17 500 millions de tonnes-kilomètres en 2014, ce qui équivaut presque à un triplement – malgré les illusions entretenues concernant le transfert des transports de la route au rail et les énormes investissements qui ont été faits dans ce sens.
- plus de 5,8 millions de véhicules à moteur ont été comptés en 2014 en Suisse, des autos et motos aux tracteurs à sellette, en passant par les bus articulés pour les transports publics dont 15 arrêts de bus et de trams sur 16 se situent sur la route. Durant la seule année 2014, 396 588 véhicules à moteur routiers neufs ont été mis en circulation.

Il va de soi que cette croissance du trafic génère aussi des inconvénients et des problèmes qu'il s'agit de résoudre. Nous devons notamment faire en sorte que les bouchons cessent de s'allonger. Si nous en avons autant aujourd'hui, c'est qu'il y avait et qu'il y a toujours des gens "roulant systématiquement sur la piste de gauche" – donc qui empêchent volontairement les autres d'avancer en bloquant la construction routière.

En 2013, on a compté 20 596 heures d'attente dans les bouchons sur nos autoroutes, nos routes nationales, qui absorbent 43% du trafic routier et 65% des transports de marchandises. Ce chiffre est en progression de 3,4% par rapport à l'année précédente et on ne voit pas actuellement quand cette tendance pourrait s'inverser.

Pourtant, même ces gens qui "roulent systématiquement sur la piste de gauche", donc qui admettent sciemment les bouchons, ne peuvent nier que le trafic routier ne s'est pas contenté de croître ces dernières années; il est aussi devenu plus respectueux de l'environnement et plus sûr:

- selon les calculs de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), la consommation moyenne de carburant des voitures de tourisme neuves immatriculées en 2014 était de 6,11 litres sur 100 km contre 6,24 litres en 2013, soit une baisse de 2,1%.
- durant cette même période, les émissions de CO₂ ont elles aussi diminué de 2,1%, soit de 145 à 142 g/km.
- la différence est encore plus éclatante si nous remontons plus loin dans le passé: toujours selon l'Office fédéral de l'énergie, les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme sont tombées de 211 à 142 g/km depuis 1996. Il s'agit donc d'une baisse de plus de 32%.

Toutes les autres substances nocives présentent un tableau semblable.

Le développement dans le domaine de la sécurité routière est encore plus important:

- en 1980, environ 1200 personnes sont mortes sur les routes suisses.
- l'an passé (donc en 2014), les accidents de la route ont fait 243 morts – et cela malgré une sensible augmentation du trafic!

C'est évident: chaque mort sur la route est un mort de trop. Le fait est néanmoins que l'on compte aujourd'hui en Suisse quatre fois plus de décès par suicide qu'à la suite d'accidents de la circulation.

Chers Membres, Chers Hôtes,

Après avoir passé en revue ces faits positifs, permettez-moi de diriger mon regard vers l'avenir. Il faut bien admettre que les dangers et les obstacles qu'il s'agit de surmonter pendant un trajet en voiture se situent devant nous et non pas dans le rétroviseur.

Je vois trois thématiques ou obstacles qui intéresseront routesuisse dans un proche avenir.

- **Premièrement:** le futur financement des routes. Dans ce domaine je citerai le projet FORTA, "l'initiative vache à lait" et le débat sur le mobility pricing (tarification de la mobilité).
- **Deuxièmement:** l'entretien et l'aménagement de notre infrastructure routière conformément aux besoins. Cela comprend également les projets contenus dans FORTA et l'assainissement du tunnel routier du St-Gothard.
- **Troisièmement:** la conservation du sens de la mesure quand il s'agit d'édicter et d'appliquer des règles de sécurité routière et dans la jurisprudence correspondante.

Le financement des routes

L'objectif dudit Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est d'achever le réseau des routes nationales, de supprimer les goulets d'étranglement et de réaliser des projets de transport dans les agglomérations. Ce fonds financerait non seulement les **aménagements**, mais aussi - et c'est nouveau - l'**exploitation** et l'**entretien**.

Je ne vous apprendrai rien en relevant que routesuisse et les associations routières ne sont pas satisfaites du projet FORTA tel qu'il se présente aujourd'hui. Elles ne peuvent pas encore être satisfaites.

Ce projet exige quelques corrections et améliorations de taille:

- il est indispensable que le fonds routier soit mis sur pied d'égalité par rapport au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Cet objectif ne peut être atteint que si le FORTA est effectivement ancré dans la Constitution fédérale, c'est-à-dire moyennant un article constitutionnel définissant le but.
- ensuite, ce fonds a besoin de moyens supplémentaires pour que l'on puisse effectivement planifier des aménagements et les réaliser rapidement.
- il me paraît évident aussi que les moyens financiers revenant aux agglomérations par le biais du FORTA doivent servir à améliorer le trafic routier. Il existe un important besoin de rattrapage à ce niveau. L'expérience prouve que les centres urbains et zones résidentielles ne peuvent être déchargés du trafic de transit que moyennant des possibilités de déchargement efficaces. Cette chance doit être saisie.

Dans ces conditions, routesuisse pourrait – hormis quelques détails – parfaitement soutenir le projet FORTA. Voilà en effet la seule manière de garantir que le FORTA soit réellement meilleur que l'initiative vache à lait.

Il est d'autant plus regrettable que le Conseil national ait raté récemment – comme avant lui le Conseil des Etats – l'occasion de lier le FORTA à l'**initiative vache à lait** pour en faire un contreprojet. Je rappelle à ce propos que l'on a agi de la même manière concernant le projet FAIF et l'initiative de l'ATE.

Nous ne pourrions éviter dans ces conditions de continuer de soutenir de toutes nos forces l'initiative vache à lait qui vise un financement équitable (pour ne pas dire: un peu plus

équitable) du financement des transports. Cette initiative défend un projet routier. On ne dispose malheureusement pas de meilleure solution à l'heure actuelle.

Il me paraît aussi utile de rappeler un détail important dans le contexte du projet FORTA et de l'initiative vache à lait:

le FORTA n'est en principe pas un projet de financement à long terme. Il s'agit bien plus d'une solution transitoire et temporaire permettant de réaliser les projets envisagés.

Nous n'aurons pas à soutenir les grandes discussions de principe dans le cadre du projet FORTA. Des débats de fond vont en revanche s'ouvrir sur le rapport conceptuel concernant le "**mobility pricing**".

Il s'agira là d'une question fondamentale. Soyons donc très attentifs! Croyons-nous que le volume du trafic peut être sensiblement influencé par le biais du prix? Le souhaitons-nous? Sommes-nous d'avis que la tarification de la mobilité est la bonne réponse à la baisse des recettes générées par les taxes sur les carburants et qu'elle devrait finalement remplacer celles-ci?

Il ne serait en tout cas pas tolérable que le mobility pricing soit finalement conçu comme un pur péage routier et qu'une fois de plus les automobilistes soient "incités" et obligés de passer à la caisse. La crainte est justifiée, car j'ai du mal à imaginer aujourd'hui que la politique soit disposée à introduire aussi dans les transports publics un pricing, donc une tarification authentique qui respecte le principe de causalité. La conséquence logique d'une telle réforme serait, par exemple, la disparition des offres forfaitaires, donc d'un abonnement général à un prix accessible à de larges couches de la population. Il serait aussi illusoire de croire que les goulets d'étranglement et nombreux tronçons à bouchon sur le réseau des routes nationales, que nous annoncent les rapports du Conseil fédéral, puissent être corrigés juste par le mobility pricing. Je ne connais pas d'automobiliste aimant être bloqué dans un embouteillage. Les facteurs qui le contraignent à prendre la route avec sa voiture à certaines heures sont cependant contraignants ou au moins si forts qu'il est obligé d'accepter le risque d'être pris dans un bouchon. Cela ne changera sans doute pas s'il est obligé de payer plus cher l'utilisation d'un tronçon routier très chargé à une certaine heure.

Des slogans du genre "pay as you use" sont certes séduisants, mais si le Conseil fédéral part du principe – comme c'est le cas dans le rapport conceptuel mis en consultation – que le mobility pricing ne permet pas et ne doit pas permettre de financer l'infrastructure et l'exploitation, alors ce système n'a guère de sens. Le but ne doit pas être de mieux gérer les bouchons, mais de les éliminer. Et leur élimination passe forcément par une amélioration de l'infrastructure.

Ces réflexions m'amènent au deuxième point: nous devons veiller à ce que notre **infrastructure routière** soit effectivement aménagée dans un proche avenir et entretenue. Il y a même urgence.

Ces aménagements comprennent aussi la réfection du **tunnel routier du St-Gothard**. Avec la construction d'un tunnel de réfection. Toutes les autres variantes n'ont pas de sens, ni à court, ni à long terme. Faute d'un tunnel de réfection, le trafic d'évitement sur des routes moins bien aménagées sera extrêmement difficile et posera des problèmes de sécurité. Les milieux qui avancent l'argument du coût plus élevé de cette variante devraient avoir l'honnêteté de reconnaître que tout ce "cirque" avec les installations de chargement sur le train et les dépenses qu'elles engendrent recommencerait tous les trente ans. Et c'est sans tenir compte du fait que le tunnel de base NLFA sera si bien exploité dans quelques années – du moins faut-il l'espérer! – qu'il n'y aura plus de place pour des trains-autos. Enfin, il y a le problème de l'acceptation de ces équipements par la population locale. Il suffit de se tourner vers les installations de transbordement du tunnel sous la Manche en France et en Grande-Bretagne pour se faire une idée de ce que cela représente.

routesuisse et ses organisations membres devront s'engager avec tous les moyens à leur disposition dans le débat qui nous attend sur la réfection du tunnel routier du St-Gothard. Malgré tous les bons arguments dont nous disposons, cette votation n'est pas encore gagnée, beaucoup s'en faut. Preuve en est aussi la récente constitution d'un comité de droite contre ce projet.

Cela dit, nous pouvons constater avec satisfaction qu'aussi bien dans l'affaire du FORTA que concernant le tunnel de réfection du St-Gothard, le lobby routier peut compter sur le soutien sincère du Conseil fédéral, respectivement de la conseillère fédérale responsable du dossier. Beaucoup de chose ont changé depuis son arrivée. J'ose même parler d'un changement de culture.

J'en arrive à mon troisième thème qui me force de constater que ce changement de culture connaît encore quelques à-coups.

Ou, en d'autres termes, l'administration fédérale n'a pas encore suivi entièrement la nouvelle orientation de la responsable du département.

Je songe par exemple à l'application du programme "Via sicura" qui exige quelques corrections. Nombre de ces réformes dépassent largement le but visé. Des amendes à cinq décimales pour des contraventions routières sont contraires à mon sens de la justice, tout comme les obstacles opposés aux interventions des services de sauvetage.

Sachons garder le sens de la mesure! Ce principe vaut pour la vie en général, pour le trafic routier en particulier. Et notamment pour la manie régulatrice de l'administration. Des restrictions massives et des amendes draconiennes n'accroissent pas forcément la sécurité routière et ne réduisent pas toujours le nombre d'accidents. Il y a des choses qui ne peuvent pas être améliorées moyennant des ukases.

Le développement technique des véhicules et de l'infrastructure permet de faire progresser de manière déterminante la sécurité routière. Nous en avons fait l'expérience dans le passé. Nous avons tous connaissance des progrès que les constructeurs automobiles ont réalisés dans leurs départements de recherche et de développement. Certaines de ces innovations sont déjà appliquées dans les voitures d'un prix supérieur. Efforçons-nous donc d'adapter les lois et prescriptions existantes pour que ces composants qui révolutionneront la sécurité bénéficient aussi rapidement que possible à un maximum voitures. La sécurité routière fera alors un véritable bond en avant.

Voilà, je termine ainsi ma dernière intervention comme président de routesuisse. Comme il se doit pour le lobby routier, mon exposé contenant quelques critiques. Je prie les personnes présentes de ne pas les considérer comme des attaques personnelles, mais de les prendre tout à fait au sérieux.

Je crois apercevoir une lueur qui annonce la fin du tunnel, mais la lumière n'est pas encore assez forte pour distinguer tous les détails. Il va de soi que nous sommes prêts à participer constructivement à la conception de la future mobilité. Mais nous avons besoin pour cela de propositions concrètes et contraignantes.

Chers Membres et Chers Hôtes,

Je souhaite satisfaction, courage et persévérance à mes successeurs chez routesuisse. Notre route continue. Mais même si quelques feux ont passé au vert ces derniers mois et qu'une dynamique réjouissante se soit développée, nous sommes encore loin d'une "onde verte".

Je saisis cette occasion pour vous remercier chaleureusement, Chers Collègues, de m'avoir accompagné ces dernières années durant ce trajet commun en automobile.

Je vous souhaite avant tout bonne route et une excellente santé.

Un grand merci de m'avoir accepté à bord!