

Assemblée générale de routesuisse du 22 juin 2016

Lueurs à l'horizon de la politique des transports

Exposé de Rudolf Zumbühl, président de routesuisse

(La version orale du discours fait foi)

Mesdames et Messieurs,

Nous avons tous espéré, mais finalement le résultat était tout de même serré. Le OUI du peuple au tunnel d'assainissement sous le St-Gothard a marqué la politique des transports de l'année 2015.

Grâce aux forces unies des milieux de la route et de l'économie, mais aussi avec l'aide active de la ministre des transports, nous avons réussi à relativiser le mythe du St-Gothard et à ouvrir la voie à la construction d'un tunnel d'assainissement pour cet important passage alpin.

Cette décision en faveur de la réfection du tunnel routier du St-Gothard a mis fin à plus de vingt ans de politique d'obstruction des adversaires du trafic routier. Pour des raisons purement idéologiques, ces milieux entendaient exposer les usagers de la route à des risques de sécurité qu'en aucun cas on ne voulait admettre pour les passagers du chemin de fer. Toutes les solutions de remplacement qu'ils proposaient auraient eu pour unique effet de déplacer les problèmes dans d'autres régions, mais sans jamais les résoudre.

Cet important succès en faveur du passage du St-Gothard a toutefois été relativisé par l'issue de la votation du 5 juin dernier. L'initiative "pour un financement équitable des transports" a clairement échoué aux urnes. L'une des raisons de cet échec est sans doute que le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération offrait une alternative aux citoyennes et aux citoyens.

Cette initiative aurait certes assuré le financement du trafic routier durant les années à venir, mais elle aurait aussi provoqué de nouveaux problèmes dans d'autres domaines. Il est cependant vain de vouloir après coup spéculer sur ce qui était juste et sur ce qui était faux.

Ce qui est certain, c'est que l'initiative populaire a poussé le projet FORTA dans la bonne direction. Sans cette initiative, nous serions sans doute contraints aujourd'hui de discuter d'une mini-solution: quelques petites adaptations au niveau de la loi par ci et par là, un peu plus de marge de manœuvre pour l'OFROU entre le fonds d'infrastructure et le financement spécial et, ce qui est certain, des moyens plus généreux pour le trafic d'agglomération.

Les tendances claires de ces dernières années

Au moins peut-on dégager quelques tendances claires et utiles à notre cause dans la discussion de politique des transports de ces dernières années.

Il y a un peu moins de 20 ans, le Conseil fédéral avait rejeté l'élargissement de l'A1 à six voies avec l'argument qu'il fallait d'abord achever le réseau des routes nationales – ce qui aurait dû être fait vers 2012. Parallèlement, le gouvernement a rappelé qu'il avait l'intention, dans le cadre du concept de protection de l'air, de renoncer jusqu'à la réalisation de "Rail 2000" à l'élargissement de tronçons autoroutiers existants.

Ces prétextes ont non seulement servi à bloquer les projets d'aménagement, mais aussi à suspendre la planification. Il y a dix ans, le département des transports annonçait que des problèmes de capacité ne se poseraient sur le réseau des routes nationales que de manière ponctuelle à l'intérieur de quelques agglomérations.

Il a fallu attendre la fin du débat sur le contreprojet à l'initiative "avanti" et l'approbation par le Parlement du fonds d'infrastructure avec un crédit-cadre de 5,5 milliards de francs pour l'élimination des goulets d'étranglement, pour que l'OFROU soit autorisé à publier ses estimations de la future situation sur les routes nationales. L'OFROU a désigné 400 km d'autoroute sur lesquels se produisent des surcharges de trafic quotidiennes. Difficile dans ces conditions de parler d'un problème ponctuel.

Nous payons aujourd'hui la facture de cette politique sous la forme de 22 828 heures d'attente dans les bouchons chaque année sur les seules routes nationales. Et les bouchons s'allongeront dans les années à venir au point de nous faire sentir douloureusement les négligences et omissions de la politique des transports des années écoulées.

La discussion actuelle en politique des transports

La priorité quasiment systématique du rail en politique des transports n'a pu être brisée que grâce au message sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Après l'ouverture des NLFA et la décision de construire un tube d'assainissement au tunnel routier du St-Gothard, la politique des transports devra à nouveau se tourner vers le Plateau suisse. L'autorité politique serait bien conseillée de garder le sens de la mesure face au foisonnement de projets de transport nécessaires et souhaitables dont le coût total atteint un montant gigantesque. Il ne faut pas non plus négliger la fonction intégrative des infrastructures de transport pour notre pays. Les grands projets de politique des transports doivent tenir équitablement compte des besoins de toutes les régions de Suisse.

On peut penser ce que l'on veut de l'arrêté sur le réseau 2012 et regretter le manque de démocratie dans la construction routière. Le fait est que son intégration est essentielle au soutien majoritaire dont aura besoin le FORTA auprès du peuple et des cantons.

Le FORTA est d'une importance centrale pour le trafic routier – mais pas à n'importe quel prix. Il existe encore plusieurs pierres d'achoppement concernant le financement. Le Conseil national a tout même posé un jalon clair et net la semaine dernière en refusant de revenir en arrière malgré le refus populaire de l'initiative vache à lait.

Les décisions du Conseil national constituent une bonne solution pour le trafic routier et nous attendons du Parlement qu'il adopte finalement le projet FORTA avec ces caractéristiques clés actuelles.

Développements futurs

Si nous regardons au-delà du projet FORTA, nous devons, en tant qu'organisation routesuisse, bien comprendre que l'aménagement des infrastructures routières apportera certes quelques allègements à l'avenir, mais ce ne sera pas demain: le seul contournement autoroutier par le nord de Zurich ne sera pas terminé avant 2025.

Le prochain terrain difficile de la politique des transports sur lequel les organisations du trafic routier devront avoir le courage de s'engager s'appelle gestion du trafic. Une organisation renforcée des flux et de la quantité du trafic constitue sans doute l'unique chance de prévenir à court terme le risque de bouchons permanents. Mais là encore, le "diable est dans le détail".

Il va de soi que la devise "mieux vaut rouler lentement que de devoir s'arrêter rapidement" a une certaine justification. Son application a cependant besoin de confiance – confiance que les autorités ne planifient pas de nouvelles interventions politiques contre le trafic motorisé, mais qu'elles mettent en place un train de mesures efficaces contribuant à réduire le nombre d'heures d'attente dans les bouchons. Il s'agit notamment des instruments suivants:

- vitesses maximales variables
- signalisation dynamique des mises en garde
- gestion des bandes d'arrêt d'urgence
- rampmetering (gestion des voies d'accès aux autoroutes)
- interdiction de dépasser pour les camions.

Nous aussi, nous partons de l'idée que ces systèmes peuvent apporter des allègements, si bien que nous pouvons en principe les soutenir. Toutefois, les effets positifs de ces interventions ne seront que de courte durée. Il ne faut donc en aucun cas que les mesures de gestion du trafic servent de prétexte à reporter, voire à abandonner les aménagements routiers nécessaires.

Le tournant de la mobilité

Si aujourd'hui nous apercevons quelques lueurs à l'horizon de la politique de la mobilité, nous ne devons pas nous cacher que cette mobilité est elle-même prise dans un tournant. Jörg Beckmann de l'Académie de la mobilité approfondira cet aspect dans son exposé à la fin de notre manifestation.

Une fois de plus, le grand moteur de ce tournant s'appelle "mise en réseau". Comme il y a un demi-siècle le raccordement au réseau routier ouvrait à tous l'accès au réseau global, les transports aériens mis en réseau permettaient à tous de se rendre dans le monde entier. "La mobilité pour tous", voilà ce qu'était la devise.

Des "véhicules mis en réseau", des utilisateurs mis en réseau ouvrent désormais une nouvelle dimension de la mobilité. Si j'aborde aujourd'hui ce tournant de la

mobilité, c'est évidemment parce qu'il s'agira pour nous tous d'un important défi à relever. Ce tournant nous touchera différemment selon le secteur de la mobilité où nous sommes actifs. Mais il est certain qu'il sera d'une portée énorme.

Aujourd'hui je me contente de souligner que nous devons tous ensemble relever ce défi et nous efforcer de participer à la conception de ce nouvel avenir mobile. Nous voulons concevoir les nouvelles règles du droit de la circulation routière et non pas les bloquer. Nous voulons participer à la définition des conditions-cadres qui détermineront les nouvelles offres.

Nous avons besoin à cet effet des connaissances professionnelles de tous nos membres. Ce sera la tâche exigeante de routesuisse que de coordonner ces activités. Nous ne voulons pas être simplement poussés par les événements, mais nous voulons participer à leur conception.

Exercer une plus grande influence

Face à ce contexte, nous avons réfléchi avec les présidents des organisations membres dans le cadre d'un workshop, sur la direction que doit prendre le développement de routesuisse.

Permettez-moi de brièvement résumer cette discussion. routesuisse doit à l'avenir anticiper davantage les défis et les thèmes et analyser leurs effets possibles sur le trafic routier. Le travail de fond, par exemple les réponses aux procédures de consultation ou les échanges de connaissances entre les membres, doit être poursuivi et intensifié. Nous voulons mieux exploiter les synergies, par exemple dans l'observation politique, et routesuisse doit renforcer son influence sur le processus de décision politique.

Chers Membres, nous nous retrouvons en Suisse face à un important tournant politique concernant le financement des routes et l'aménagement de notre réseau routier. Bientôt nous devons réfléchir à la question de savoir à qui appartient ce réseau, qui doit l'exploiter et l'entretenir, qui peut encore l'utiliser et avec quels véhicules. Les lueurs à l'horizon nous indiquent la voie à suivre. Marchons ensemble sur la route de l'avenir.

Je déclare ouverte l'assemblée générale d'aujourd'hui.