

60^e assemblée générale ordinaire
de la Fédération routière suisse FRS
14 juin 2005

La politique des transports en forme de patchwork doit cesser

par Claude Gay-Crosier, président de la Fédération routière suisse FRS

(Le discours prononcé oralement fait foi)

La Fédération routière FRS fête cette année son 60^e anniversaire. J'aurais volontiers consacré un peu de temps à passer en revue l'histoire passionnante et pleine d'enseignements de notre organisation. Cependant, l'actualité politique a, comme toujours, la priorité sur la nostalgie du passé.

Quand une organisation habituée à chercher des solutions aux problèmes sans œillères idéologiques entend participer à la politique des transports de son pays, elle doit commencer par se rappeler ses origines et aussi ses succès. Je suis donc tout de même contraint de faire une brève excursion historique.

La Fédération routière suisse FRS a vu le jour le 1^{er} janvier 1945. Elle est née de la fusion de VIA VITA (la centrale suisse d'enquête et d'étude sur l'encouragement et la rationalisation du trafic routier) et de la Ligue routière suisse (organisation faitière des ligues routières cantonales). Le but principal de la nouvelle organisation faitière était de défendre les intérêts du trafic routier privé. En tant qu'organisation faitière, précisément, elle était censée intervenir à chaque fois qu'une action commune était souhaitable du point de vue de ses membres. L'article général définissant le but de la FRS est toujours d'actualité, même soixante années plus tard.

Le bilan des résultats de la FRS est impressionnant. Juste deux exemples pour illustrer ce constat:

- en 1954, les associations routières ont initié sous l'égide de la FRS la planification des routes nationales et accéléré la réalisation de celles-ci par une initiative.

- depuis les années cinquante, l'éducation routière scolaire sous la bannière de la FRS est devenue une institution.

Deux autres moments forts ne datent pas plus tard que de l'année dernière.

Le premier concerne un entretien d'une délégation de la FRS avec le chef du Département fédéral de l'économie (DFE), le conseiller fédéral Joseph Deiss. Notre objectif était de bien faire comprendre l'importance économique de l'économie automobile et du trafic routier privé. Assurant quelque 300'000 emplois en Suisse, le secteur automobile est un pilier de l'économie helvétique, rôle que les autorités fédérales sous-estiment trop souvent. Le conseiller fédéral Joseph Deiss a non seulement reconnu cet état de fait, mais il nous a aussi mis en rapport avec un interlocuteur direct et compétent, le professeur Brunetti, afin d'améliorer la collaboration à ce niveau.

Le deuxième moment fort concerne l'adoption par le Conseil fédéral du centime climatique sur les carburants, même si cette décision est intervenue après de longues hésitations. Notre succès a été légèrement terni par le refus du Conseil fédéral d'étendre le centime climatique aussi aux combustibles. Nous sommes cependant persuadés que le centime climatique atteindra son objectif et nous nous y engagerons de toutes nos forces. Les critiques d'autrefois sont aujourd'hui appelés à abandonner leurs réticences par rapport au centime climatique et surtout à ne plus lui opposer d'obstacles. En effet, si le centime climatique réussit à prouver son efficacité dans le secteur des carburants, il redeviendra d'actualité dans celui des combustibles.

Il est temps maintenant de nous intéresser à l'avenir.

Vous le savez bien, Mesdames et Messieurs, la politique suisse des transports est toujours confrontée à des questions et des problèmes urgents auxquels il s'agit de répondre rapidement. Le contreprojet à l'initiative Avanti proposait des solutions raisonnables, intelligentes et ouvertes sur l'avenir. Il est malheureusement devenu l'enjeu d'intérêts particuliers et d'une politique à courte vue. Le souverain a donc fini par rejeter le contreprojet du parlement pour des raisons qui changent d'une région à l'autre.

Les problèmes de fond sont restés les mêmes. Les propositions et discussions continuent de tourner autour du financement de notre système de mobilité – comment pourrait-il d'ailleurs en être autrement? Les exigences et revendications se multiplient joyeusement alors que les moyens financiers à disposition ne sont pas illimités, beaucoup s'en faut.

Point central du contreprojet refusé à l'initiative Avanti, l'idée d'un fonds d'infrastructure semble avoir «survécu» au naufrage provoqué par ce scrutin populaire. En effet, seul un fonds d'infrastructure assure une planification et un financement solide et, surtout, durable pour

- l'achèvement du réseau des routes nationales,
- la solution du problème du trafic d'agglomération et

- le maintien de la fonctionnalité du réseau.

Il ne faut en effet pas oublier que s'est nous qui avons demandé la création d'un fonds d'infrastructure. Notre proposition s'est cependant toujours heurtée à une résistance massive tant au DETEC qu'au Département fédéral des finances.

Le fait que le département fédéral des transports ait repris récemment l'idée du fonds d'infrastructure n'étonne que les personnes qui ne sont pas directement concernées. Quant à nous, nous n'en sommes guère surpris. Nous avons compris depuis des années qu'il n'y avait pas de sortie à cette impasse de politique des transports et de politique financière sans la mise en place d'un fonds. Nous insistons donc depuis plus de dix ans pour que la Confédération crée un fonds durable et global afin d'assurer à long terme le financement des infrastructures de transport, et notamment la construction des routes ainsi que la sauvegarde de la substance et de la valeur du réseau routier.

Dans ce contexte, nous ne pouvons nous empêcher de faire un constat de principe: si nous pouvons encore accepter que la Confédération et en particulier le DETEC copie nos propositions solides et réalistes et les présente comme les siennes, nous jugeons intolérable que nos idées pragmatiques et constructives soient déformées idéologiquement par certains services fédéraux au point qu'elles visent désormais un objectif inverse. Une route matériellement insuffisante ne devient pas plus performante grâce à la multiplication des signaux. Les tentatives de modifier et d'arranger des solutions pratiques et raisonnables et les constants changements des règles du jeu marquent comme un fil rouge l'ensemble de la discussion de politique des transports. Les exemples les plus récents sont la modification hautement discutable du mécanisme de financement des grands projets ferroviaires ou encore l'incroyable hypocrisie qui entoure le transfert des transports de la route au rail dont on nous présentera bientôt une nouvelle variante avec le projet de loi sur le transport de marchandises.

Cela fait des années que les autorités fédérales conçoivent la politique des transports sur des planches à dessin sans se préoccuper des réalités du marché. Pour cacher les échecs de cette politique, ils minimisent les problèmes, tentent de gérer les cas les plus urgents et posent des emplâtres sur des jambes de bois. La Confédération et le parlement s'enlisent de surcroît dans un marécage d'intérêts régionaux. Jamais l'addition d'égoïsmes particuliers ne pourra donner une politique des transports globale et performante. Bien au contraire, elle fait constamment des gagnants et des perdants. Et ces derniers guettent forcément la prochaine occasion d'obtenir des compensations (voir à ce propos le raccordement aux lignes européennes à grande vitesse). Cette politique est néfaste à la cause par son incohérence et elle fait perdre tout crédit à ceux qui agissent ainsi. Elle compromet sérieusement toute tentative de développer une politique des transports globale et utile avec tous les milieux intéressés – politique que le DETEC prétend constamment appeler de ses vœux.

Cette politique à hue et à dia se révèle aussi dans la contradiction existant de toute évidence entre la politique financière et la politique (des transports) régionale. D'un côté, la Confédération multiplie les programmes d'économies qui taillent sévèrement dans le secteur des transports. De l'autre côté, même les partisans les plus bruyants de mesures d'économie rigoureuses parviennent à oublier leurs beaux principes quand leur région est en cause. L'augmentation après coup du crédit d'engagement en faveur du raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse romande aux réseaux des lignes européennes à grande vitesse, crédit qui a passé de 665 millions à environ 1,1 milliard de francs, est un bel exemple de cette incohérence entre la parole et l'acte. Faites comme je dis, mais ne faites pas comme je fais? Ce n'est pas un très joli principe, Mesdames et Messieurs.

Fondée depuis toujours sur une approche globale et sur des considérations réalistes, la politique que la Fédération routière suisse FRS défend et communique de manière active et constructive d'entente avec ses partenaires est de plus en plus critiquée par les défenseurs d'intérêts particuliers. Nous devons et nous pouvons vivre avec cela, tout en sachant que nous, nous sommes capables de voir plus loin que le bout de notre nez.

Pour concrétiser nos propositions, notre assemblée générale de ce jour décidera au point 9b de l'ordre du jour d'une résolution qui définit le cadre de notre future collaboration avec l'Alliance des Transports. La FRS reste fidèle à sa proposition constructive à l'égard de tous ses partenaires, mais à la condition que les règles du jeu ne changent pas en cours de route. Le fait est que l'Alliance des Transports est aujourd'hui un passage obligé. Si elle devait échouer, le tissage du patchwork qui a pour nom politique des transports se poursuivra joyeusement.

Un mot concernant ma propre personne

Pendant quatorze ans j'ai eu le privilège de travailler dans les organes de la Fédération routière suisse FRS en tant que représentant du TCS. Huit années durant, vous m'avez confié la charge de président. Au cœur du champ de tension naturel déterminé par les intérêts et opinions aussi divergents que légitimes existant au sein la Fédération routière suisse FRS, je me suis toujours efforcé de jeter des ponts et de poser nos travaux sur une vision à long terme. «Servir et disparaître», telle sera aussi ma devise.

Je vous remercie de la confiance et du fort soutien que vous m'avez accordés durant cette longue période. Je souhaite à la Fédération routière suisse FRS, à ses organisations membres et à mes successeurs de garder la vue d'ensemble des problèmes mais aussi de la distance par rapport à ceux-ci et de mener d'une main sûre et déterminée les affaires de notre organisation faïtière commune.

J'ai le grand plaisir de vous saluer aujourd'hui et ici au nom du comité central de la Fédération routière suisse FRS à cette 60^e assemblée générale ordinaire. J'adresse une bienvenue particulière à nos nombreux hôtes et aux représentants des médias.

Je déclare ouverte cette assemblée générale de la Fédération routière suisse FRS.