

**58^e Assemblée générale ordinaire
de la Fédération routière suisse FRS
12 juin 2003**

Priorité à la sauvegarde et à l'adaptation de l'infrastructure de transport

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

(Le discours prononcé oralement fait foi)

La mobilité et un système de transport global performant et hautement développé constituent, en ce 21^e siècle, la condition essentielle à la croissance économique et à la prospérité sociale. Seule une infrastructure garantissant une concurrence loyale et judicieuse entre les différents moyens de transport assure à long terme une mobilité efficiente.

Le système de transport doit en outre pouvoir absorber la croissance prévisible des transports de la manière la plus efficace, la plus sûre et la moins nocive possible pour l'environnement. Des transports performants exigent des moyens financiers pour l'entretien et les investissements. Les citoyennes et les citoyens, auxquels la disponibilité d'un système de transport global coûte beaucoup d'argent, sont en droit d'exiger de la politique des solutions valables pour résoudre les problèmes de mobilité actuels et futurs.

Lorsqu'il est financièrement sous pression, l'Etat se contente trop souvent de tailler dans les investissements au lieu de réduire ses dépenses de consommation courantes. Les conséquences de cette pratique sont connues. La politique a un lourd défi à lever. Elle doit aujourd'hui choisir les bonnes options pour que l'infrastructure de transport de la Suisse réponde à l'avenir également aux besoins croissants de mobilité de la population et de l'économie tout en ménageant l'environnement.

Je me réjouis de vous saluer aujourd'hui au nom du Comité central FRS à cette 58^e assemblée ordinaire des membres. J'adresse un bienvenue tout particulier à nos nombreux hôtes et aux représentants des médias qui ont suivi notre invitation.

Les effets secondaires des économies

Présenté récemment par le Conseil fédéral, le programme d'allègement d'environ 3,4 milliards de francs pour trois ans a donné une dimension supplémentaire au débat sur la future infrastructure de transport, la dimension des contraintes financières.

Un petit nombre seulement de domaines sont exclus des réductions substantielles envisagées par le gouvernement fédéral. Ce n'est pas l'endroit ici de s'interroger sur le sens et le non-sens de coupes linéaires dans les budgets publics. Il ne nous appartient pas non plus de juger les arguments avancés par les milieux concernés contre ces réductions et d'en vérifier le bien-fondé. Chacun a sa vision particulière des choses. Nous ne faisons pas exception. Du simple point de vue de la symétrie des sacrifices, cette répartition des efforts en faveur d'une caisse fédérale déficiente doit être acceptée.

Cependant – et c'est là le problème – ce nouveau programme d'économie a des conséquences massives et en partie même contre-productives dans le domaine des infrastructures de transport. Pour ne pas trop m'étendre, je me contenterai de citer celles qui concernent directement le secteur des transports:

- les programmes d'infrastructure à long terme, tels qu'ils sont actuellement en cours dans le domaine des transports, doivent évoluer avec la plus grande continuité possible. Il faut donc renoncer à des mouvements budgétaires à courte échéance.
- la mobilité générale et la surcharge des systèmes de transport augmentent nonobstant les mesures d'économie. La multiplication des heures de bouchon non seulement charge l'environnement, mais coûte aussi cher à l'économie. En raison de la baisse constante des investissements dans les régions périphériques, la pression sur les régions à forte densité démographique augmente et, avec elle, la surcharge des réseaux de transport.
- la coordination dans le temps des grands projets ferroviaires et routiers est compromise. L'Etat pourrait être contraint à l'avenir de procéder à des injections financières supplémentaires. Ce procédé, qui coûte cher aux pouvoirs publics, est économiquement insensé.
- les besoins de renouvellement objectivement donnés ne peuvent plus être satisfaits à la suite de ces mesures d'économie. Or, les expériences du passé nous apprennent qu'un renvoi des investissements d'entretien provoque des coûts d'entretien encore plus élevés par la suite.
- la politique de protection de l'environnement et de sécurité du trafic perd de sa crédibilité. Ce constat vaut notamment pour les mesures de lutte contre le bruit et les mesures d'assainissement des tronçons dangereux qui doivent être constamment renvoyées.

Aucun gouvernement responsable, aucun parlement raisonnable du monde ne contestera que la mise en place d'un système de transport performant est nécessaire, donc indispensable, au développement social et, surtout, économique d'une région ou d'un pays.

Ne pas étrangler les forces de la croissance

Une infrastructure de transport performante est une qualité essentielle d'une place économique forte. Elle est synonyme de productivité, de croissance et d'emploi. Pour s'imposer dans la concurrence internationale, la Suisse doit jouer tous ses atouts, les développer et les renforcer. Parmi ces atouts, il n'y a pas seulement la qualification des hommes et la qualité de leur travail, mais aussi la performance, la sécurité et la fiabilité d'une infrastructure moderne et bien adaptée. A cet effet, la solidité de la planification et du financement des infrastructures de transport joue un rôle central.

Il faut donc que les mesures d'économie dans le domaine des transports soient conçues de manière à ne pas étrangler les forces de la croissance dont nous avons un urgent besoin. Nous en déduisons les principes suivants:

- les mesures d'économie ne doivent pas compromettre la performance du système de transport, ni aujourd'hui, ni demain. Les moyens financiers mesurés doivent être engagés essentiellement quand le bon fonctionnement du réseau global est en cause.
- pour maintenir un système de transport performant, il faut judicieusement engager les moyens financiers disponibles. Les mesures d'économies doivent toucher surtout les dépenses de consommation et non pas les investissements. Dans le domaine de l'infrastructure routière, par exemple, le standard des routes nationales a été revu. Les recommandations découlant de cette vérification doivent être rapidement concrétisées à tous les niveaux. Il faut désormais renoncer au superflu.
- l'offre de prestations ne doit pas être réduite au point que la qualité de l'offre et la desserte des régions soient menacées.
- la politique d'investissement en matière d'infrastructure de transport doit être marquée par la continuité. Il ne faut pas imposer aux générations à venir des lourdes charges de rattrapage.

La construction et l'entretien d'une infrastructure de transport adaptée aux besoins font partie des tâches classiques de l'Etat. Les investissements de la Confédération dans l'infrastructure de transport assurent la qualité de la vie aussi bien dans les villes et les agglomérations que dans les régions périphériques de Suisse. Ils répondent aux besoins croissants de mobilité de la population.

L'analyse des prestations produites par les différents moyens de transport révèle que la stratégie d'empêchement et de transfert du trafic appliquée depuis de nombreuses années passe à côté de la réalité et de l'objectif visé. Aujourd'hui comme demain, le principal potentiel de croissance se situe dans le trafic routier. Il est donc grand temps de changer de cap dans la politique des transports. Les stratégies idéologiques de l'empêchement et du transfert du trafic doivent enfin être abandonnées – à moins que la population et l'économie les confirment expressément.

Nous faisons aujourd'hui les frais de la politique du département fédéral concerné qui, depuis de nombreuses années, a omis, ou plutôt systématiquement refusé pour des raisons idéologiques, d'admettre et de mesurer l'utilité du trafic routier privé. D'une politique qui consistait exclusivement à montrer du doigt les effets secondaires négatifs d'un mode de transport pour lui imposer des contraintes fiscales ou sociales.

Plate-forme commune des transports publics et des transports individuels motorisés

Contrairement à ce qu'aiment insinuer certains stratèges politiques de l'administration fédérale, la Fédération routière suisse FRS et ses associations membres entretiennent depuis des années des relations décontractées et constructives avec les transports publics. **Cela ne changera pas à l'avenir.** La complémentarité des moyens de transport est et restera pour nous une évidence. C'est pour cette raison que nous avons toujours cherché à coopérer avec les offices fédéraux concernés et les organisations des transports publics. En vue de la consultation sur le programme d'allègement nous proposerons des solutions de financement. Nous collaborons donc activement au développement d'une plate-forme commune solide pour le trafic routier privé et les transports publics. Cette action commune a été motivée par le souci de sauvegarder les performances de l'ensemble du système de transport, donc de tous les moyens de transport.

Voici en bref l'objectif de cette plate-forme commune: la Confédération doit sauvegarder l'infrastructure aussi bien du trafic individuel que des transports publics. En d'autres termes, la Confédération doit cibler ses investissements et soutenir la conjoncture. Dans tous les cas, la Confédération doit éviter de porter atteinte à la substance, donc de mettre en péril l'avenir des infrastructures de transport.

Une fois de plus, ce programme d'économie taille dans les recettes affectées à la route pour tenter d'assainir la caisse fédérale. Dans les années nonante déjà, le trafic privé motorisé a procuré à la Confédération des recettes supplémentaires de l'ordre de 1,3 milliard de francs. Nous ne saurions cependant accepter sans autre forme de procès cette nouvelle coupe de 507 millions. Il est indispensable de créer un fonds d'infrastructure pour assurer à long terme l'aménagement et l'entretien des routes. La majorité du parlement fédéral partage ce point de vue puisqu'elle a ancré ce fonds d'infrastructure dans le contre-projet à l'initiative AVANTI. Les acteurs réunis sur la plate-forme précitée acceptent des coupes de l'ordre de 237 millions de

francs dans le domaine du trafic routier à condition que ce fonds d'infrastructure séparé soit rapidement réalisé.

Dans le domaine des transports publics, le Conseil fédéral abandonne ses propres objectifs. En effet, il économise essentiellement dans les investissements. Ce procédé aura des effets directs et à long terme sur la substance et la croissance des transports publics. En modifiant l'affectation du produit de la RPLP, le Conseil fédéral trompe le monde puisqu'il procède en réalité à une hausse des impôts. Ajouté aux trains d'économies précédents, ledit programme d'allègement équivaut à un démantèlement de l'infrastructure des Chemins de fer fédéraux (CFF) et du trafic régional. Les acteurs participant à la plate-forme ne peuvent de ce fait approuver que partiellement les coupes imposées aux transports publics.

Les voies de transport sont un facteur-clef de la compétitivité internationale et nationale et constituent un facteur de production important pour l'économie. Leur entretien et leur aménagement est une tâche nationale prioritaire. L'accomplissement de cette tâche doit être garanti sans être influencé par les hasards de la situation financière de la caisse publique. Faute d'artères de transport fiables, les impulsions positives venant du marché intérieur européen passeront à côté de la Suisse. Les forces de la croissance générées par le rattachement et l'exploitation de nouveaux marchés, comme ceux des nouveaux membres de l'UE, doivent être préservées absolument.

La confiance réciproque, base de tout partenariat

Lors de la première Conférence de la mobilité, qui s'est déroulée le 21 mai 2003 à l'aéroport de Zurich, le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), Max Friedli, et le directeur de l'Office fédéral des routes (Ofrou), Rudolf Dieterle, qui nous fait l'honneur d'être parmi nous aujourd'hui, ont fait des déclarations remarquables qui méritent réflexion. **L'ambiguïté dans laquelle travaillent quotidiennement ces hauts responsables est clairement ressortie de leurs paroles.**

A la question des besoins de mobilité que l'homme souhaite voir satisfaits, Max Friedli a dit ce qui suit (citation traduite): *Ce qui compte, c'est d'admettre que la politique ne peut pas répondre à ces questions, mais que la société ou, plutôt, chacun d'entre nous, doit y apporter une réponse personnelle* (fin de la citation). La tâche de la politique, a-t-il poursuivi, est de pondérer les différents besoins en fonction des impératifs économiques et écologiques, de planifier l'infrastructure et de définir les conditions-cadres. Cette offre, a encore dit en substance Max Friedli, définit le cadre dans lequel les hommes peuvent vivre leurs libertés et satisfaire leurs besoins.

Moins philosophique et plus pragmatique, Rudolf Dieterle a cherché des réponses à la question d'une planification des infrastructures axée sur l'offre, réunissant tous les moyens de transport

ou axée sur la demande et à la question de l'influence que l'on peut exercer sur la demande. Il est notamment arrivé aux conclusions suivantes (début de la citation traduite):

- *nous ne pouvons plus nous permettre – notamment pour préserver notre environnement – de réaliser toujours et partout l'infrastructure demandée.*
- *nous devons exploiter de manière optimale les infrastructures existantes (par analogie à l'économie privée: optimiser les stocks, entrepôts, espaces d'attente dans l'ensemble du processus de mise en valeur, y compris les transports).*
- *adaptations de l'infrastructure: réaliser les projets là où les critères de la durabilité sont satisfaits.*
- *nous devons combiner les atouts des moyens de transport.* (fin de la citation)

Tout cela paraît très raisonnable et fait très bien sur le papier. Mais la politique menée concrètement ces dernières années a pris une direction fort différente. On rappellera à ce propos la sagesse populaire selon laquelle il faut toujours s'interroger sur les conséquences de ses actes. Ce qui compte, c'est l'état d'esprit dans lequel ces déclarations ont été faites. Si ces affirmations partent d'un point de vue objectif, constructif et exempt d'arrière-pensées politiques, nous entrons en matière et nous élaborerons nos propres solutions sur cette base. Car il est évident que la compétence de la matière ne nous fait pas défaut.

Malheureusement, les rapports avec les offices fédéraux concernés par les questions globales des transports se passent dans une ambiance très différente. Un exemple pour illustrer ce propos: fin février dernier, auto-suisse, l'UPSA (Union professionnelle suisse de l'automobile) et le TCS ont présenté ensemble avec le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du DETEC, l'étiquette de consommation pour les nouvelles automobiles. Tant cette étiquette que la brochure sur la consommation sont le résultat de longues discussions entre les différents partenaires. Cette étiquette est maintenant une réalité sur le marché. A la demande de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), auto-suisse, l'UPSA et le TCS superviseront l'utilisation de cette étiquette. Le TCS a été chargé de l'exécution de ce mandat. Vous le voyez bien: nous sommes tout au début, mais non pas à la fin d'un processus.

Or, sans prendre en considération ce résultat, certains offices fédéraux – Ofrou, OFEFP, OFDT et OFEN – se sont remis à la recherche de nouveaux critères définissant une voiture propre. Ces milieux lancent donc de nouveaux éléments qui changent la donne. Détail significatif: les aspects de la sécurité sont ignorés. La passion des vignettes et des listes fait de plus en plus d'émules dans l'administration fédérale. Qui donc donne la direction au DETEC?

Ces initiatives individuelles de certains offices ou fonctionnaires relativisent et minent les ententes que le chef du DETEC a officiellement annoncées. Nous saurons nous défendre contre ces procédés qui mettent en péril la condition essentielle à

une collaboration efficace et ciblée: la confiance réciproque. Nous refusons de jouer le rôle de figurants dans ce drôle de film.

Le postulat de la «mobilité durable» ne conduit à nulle part

Le plan sectoriel Routes, qui définit les principes d'une planification et d'une exploitation durables de l'infrastructure de transport, est un autre exemple d'actualité confirmant mon constat.

Ce concept stratégique imposé au trafic global comprend notamment l'élaboration de modèles directeurs pour le trafic lent, la télématique routière et la mobilité durable ainsi que la préparation d'un concept pour le trafic de loisirs et une politique de sécurité routière. L'objectif de la «mobilité durable» vise toute la palette des besoins et préférences individuels et collectifs liés aux transports. C'est dire que le postulat de la «mobilité durable» conduit n'importe où ou à nulle part, malgré les limites qui pourraient lui être imposées. Ou, en d'autres termes encore, le principe de la «durabilité» permet de déduire et de régler tout et n'importe quoi.

La «mobilité durable» est une notion générique ouverte de toute part et pouvant donc aussi induire en erreur. L'interprétation des impératifs économiques à ce niveau est particulièrement troublante. En effet, exiger que le principe de l'économie soit respecté dans la politique des transports, ce n'est pas seulement se rapporter à l'économie, aux intérêts économiques et au commerce; appliqué aux transports, le principe économique exige que les biens publics et privés soient mis à disposition en fonction des préférences individuelles et politiques. L'Etat met en place les conditions-cadres qui permettent au marché et à la concurrence de fonctionner. Si la politique intervient dans ces conditions-cadres, elle doit veiller à respecter le fonctionnement du marché et à ne pas fausser la concurrence entre les entreprises, les branches des transports et les régions.

Certains milieux politiques objecteront qu'en raison de leur importance multifonctionnelle pour le système économique et social, les voies de transport doivent aussi servir tout un faisceau d'objectifs politiques. Par exemple, la politique régionale et la politique de protection de l'environnement ainsi que la politique de transfert des transports de la route au rail. Cette redistribution politique est cependant en opposition avec le régime de l'économie de marché; de surcroît, elle n'est pas soutenue par le souverain, hormis en ce qui concerne le transit routier de marchandises à travers les Alpes. Plusieurs scrutins de ces 15 dernières années sur des projets de politique des transports et de politique énergétique confirment ce constat. Reste à savoir si réellement toutes ces indications claires du souverain ont été comprises au niveau politique.

Les transports ne sont pas un domaine particulier qui peut être soustrait aux règles de la concurrence et de l'économie de marché pour être soumis à un dispositif de régulation. Et encore moins à une régulation qui vise une «répartition optimale» des tâches entre la route et le rail. Il est éga-

lement faux de penser que les transports servent le mieux le «reste» de l'économie, fonctionnant, lui, selon les règles du marché, quand ils sont soumis à des contraintes et des exigences politiques. Au plus tard avec la dérégulation des marchés des transports et la privatisation partielle des chemins de fer, ces idées surannées devraient avoir définitivement disparu de l'agenda politique. Aujourd'hui, la priorité doit revenir à la sauvegarde de la substance et à l'adaptation de l'infrastructure de transport aux besoins réels. Cette tâche doit être accomplie sans a priori idéologiques.

Max Friedli l'a bien relevé dans son intervention mentionnée tout à l'heure: les hommes sont parfaitement capables de soutenir des solutions raisonnables et responsables. L'idéologie ne remplace pas la responsabilité individuelle, pas plus que la réglementation ne remplace le bon sens.

Il n'y a pas de contradiction entre une planification des investissements pour les infrastructures de transport conformément aux besoins du marché, à la demande effective et aux prévisions, d'une part, le maintien de la responsabilité de l'Etat pour les infrastructures, d'autre part.

Par contre, si les investissements publics dans les infrastructures s'écartent de la demande, les pertes de productivité et coûts supplémentaires sont inévitables. Ces écarts génèrent ou conservent des allocations déplacées de fonds publics. C'est précisément ce que l'initiative AVANTI veut empêcher. Rudolf Zumbühl, chef de projet, vous informera plus en détail sur cette initiative au point dix de l'ordre du jour.

Je suis très heureux de constater que la Fédération routière suisse FRS peut compter sur l'appui actif de tous ses membres pour mener à bien son grand projet orienté sur l'avenir, l'initiative AVANTI. Je tiens à vous en remercier sincèrement. Sans prétention aucune, nous pouvons affirmer que l'initiative AVANTI a non seulement relancé le débat de politique des transports sur des bases nouvelles, mais qu'elle a même dynamisé ces discussions.

C'est à nous de veiller à ce que cette dynamique se poursuive et que nos revendications ne s'ensablent pas. Nous sommes encore loin du but. Si nous réussissons aujourd'hui à indiquer la voie vers une solution raisonnable et ouverte sur l'avenir, nous disposerons demain non seulement des meilleurs arguments, mais nous aurons aussi la majorité du peuple et des cantons avec nous. Il vaut la peine de se battre pour cet enjeu.

Nous avons toutes les raisons d'être confiants, mais il nous reste encore un grand travail (de persuasion, notamment) à faire. Dans cet esprit, je déclare ouverte cette 58^e assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS.