

**56<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire  
de la Fédération routière suisse FRS  
19 juin 2001**

**La politique suisse des transports a besoin d'un  
pontage coronarien et non d'une médecine au rabais**

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

(Le discours prononcé oralement fait foi)

Ces dernières semaines, le transit alpin de marchandises par la route s'est effondré à plusieurs reprises, si bien que ce problème a fait une fois de plus la une de la presse. Durant cette même période, le public a été informé sur de nouvelles avances sur les chantiers des NLFA. Donc, pendant que nous augmentons conformément au plan les capacités de transport des tunnels ferroviaires transalpins, le trafic routier de marchandises à travers l'espace alpin ne cesse de croître. Une évolution qui, de toute évidence, crée un malaise général et une nervosité qui se traduit par des accusations réciproques. D'un côté, le Syndicat du personnel des transports se fait sans hésiter le porte-parole de l'organisation professionnelle «Les Routiers Suisses» – un membre de la FRS, rappelons-le – pour défendre avec véhémence les intérêts des chauffeurs concernés. De l'autre côté, les représentants de l'initiative sur la protection des Alpes n'ont pas tardé non plus à identifier les grands fautifs: d'abord, CFF SA qui se montre incapable de transférer illico les transports de marchandises de la route au rail, ensuite, les transporteurs routiers qui ne paient pas leurs chauffeurs pour le temps qu'ils passent dans les bouchons. Quant au Département fédéral des transports, il se contente de se référer à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, à son document stratégique totalement théorique et à côté de la réalité qui demande une mobilité écologiquement durable, et enfin au souverain qui, paraît-il, l'a toujours soutenu ces dernières années en approuvant les différents projets de politique des transports. En fait, plus personne ne sait exactement à quel passage de l'article sur la protection des Alpes songe le DETEC. Il ne peut tout de même pas s'agir de la disposition selon laquelle le transit alpin de

marchandises de frontière à frontière doit s'effectuer par le rail et que le transfert des transports de marchandises de la route au rail doit être achevé dans les dix ans suivant l'acceptation de l'article, donc en 2004.

Tous les acteurs de la scène politique ont bien dû constater ces dernières semaines qu'il existe un clivage profond entre les belles intentions théoriques et la dure réalité. Le chaos est total sur l'A2, au nord comme au sud du St-Gothard. L'effondrement complet de la circulation sur les principaux axes routiers, une situation que nous annonçons depuis longtemps, est aujourd'hui une réalité.

Dans tous les cas, il nous paraît absolument inacceptable d'installer des places de parc pour les camions sur les autoroutes, car

- o L'approvisionnement de notre pays en est de plus en plus gravement affecté;
- o la sécurité des conducteurs de voitures de tourisme et des chauffeurs de camions en est compromise;
- o les chauffeurs professionnels doivent travailler dans des conditions qui violent même la loi sur la protection des animaux.

Le silence de nombreux syndicats face à ces conditions de travail inadmissibles ne peut s'expliquer que par leur souhait de ménager le ministre des transports qui est coresponsable de cette situation. Et on oublie volontiers aussi qu'il s'agit d'une tâche d'intérêt national face à laquelle la Confédération ne peut se dégager de sa responsabilité sur le dos des cantons.

Je tiens cependant à retenir ceci: les principales victimes de cette situation sont les cantons concernés, leur population et leur économie, ainsi que les usagers de la route. Pour tous ces milieux, la situation actuelle le long de l'A2 et sur cette autoroute est proprement insupportable. Il convient d'y remédier par des mesures urgentes. Mais des mesures comme l'interdiction de circuler les jours fériés, le plafonnement des places de parc, la fermeture de pistes ou encore l'abaissement des limites de poids sur les itinéraires de contournement ne sont certainement pas utiles pour éliminer cette misère qui va sans doute se renforcer.

Ni la médecine au rabais de la Confédération, ni la thérapie des cantons et des communes n'apporteront une guérison. On ne remet pas sur pied un cardiaque gravement atteint en lui ordonnant l'immobilité et des médecines au rabais. Il faut bien plus.

Il faut, pour reprendre cette image médicale, procéder à des interventions chirurgicales, prévoir des pontages afin de pouvoir absorber l'important accroissement du trafic pronostiqué pour les années à venir. Le refus du Conseil fédéral de se redonner une marge de manœuvre politique pour régler les transports dans l'espace alpin est une chose, l'évolution actuelle du trafic de transit en est une autre.

Je me réjouis de vous saluer au nom du Comité central FRS à cette 56<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire FRS. Mes souhaits de bienvenue vont tout spécialement à nos nombreux hôtes ainsi qu'aux représentants des médias qui ont accepté notre invitation.

### **Les postulats rejetés par le souverain ont été réalisés**

Soucieux de voir appliquer une politique des transports qui tienne compte des intérêts généraux de la population et de l'économie, nous avons mis en garde depuis longtemps contre l'infarctus routier qui s'est produit aujourd'hui. En vain, car le Conseil fédéral et le Parlement ont toujours ignoré nos avertissements sous le prétexte qu'il ne fallait pas boycotter le transfert des transports de la route au rail, objectif fondamental de la politique suisse des transports. On ose croire qu'après le fiasco sur l'A2 les citoyennes et citoyens responsables de ce pays ont saisi le fond du problème: la politique des transports globale, durable et basée sur l'intérêt général que nous défendons a été sacrifiée sur l'autel des intérêts particuliers. Voilà pourquoi la politique suisse des transports a définitivement échoué.

Comment en sommes-nous arrivés là? Revenons quelques années en arrière: en s'écartant des principes énoncés dans sa Conception globale des transports (CGT), le Conseil fédéral a publié en 1982 le message concernant la Politique coordonnée des transports (PCT). Le 12 juin 1988, le peuple et les cantons ont rejeté les dispositions constitutionnelles de la PCT avec 54,5% de «non». La majorité des citoyennes et des citoyens avait bien compris que l'encouragement des transports publics ne devait pas passer par le porte-monnaie des automobilistes et qu'une politique globale des transports ne pouvait pas viser à désavantager unilatéralement le trafic privé. Les associations routières avaient interprété l'échec de la PCT comme une victoire de la raison et comme un premier pas vers une politique des transports orientée vers l'avenir. Mais il y a eu ensuite le vote du 20 février 1994 au cours duquel 52% des votants ont accepté, à la surprise de beaucoup, l'initiative pour la protection des Alpes contre le trafic de transit. Selon cette disposition constitutionnelle, le transit alpin de marchandises de frontière à frontière doit s'effectuer par le rail. Si cette initiative irréaliste sur la protection des Alpes a finalement passé la rampe du scrutin populaire, c'est aussi pour une bonne

part à cause du Conseil fédéral qui n'a eu de cesse de faire du trafic routier de marchandises le bouc émissaire de tous les maux en le rendant notamment responsable de la pollution de l'air et de la situation désastreuse des transports ferroviaires.

L'acceptation de l'initiative sur la protection des Alpes n'a finalement pas trop déplu à la Berne fédérale qui a ainsi trouvé un prétexte pour remettre sur le métier les objectifs de la PCT échouée en 1988. On constate en effet que trois postulats de la PCT sont aujourd'hui concrétisés: l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), le financement des infrastructures ferroviaires au moyen de recettes affectées et la possibilité d'affecter les redevances prélevées auprès d'un moyen de transport à un autre moyen de transport (Fonds du financement de l'infrastructure des transports publics – FinTP). L'introduction de la RPLP sur tout le territoire de la Confédération est en fait le résultat

- des grands problèmes de financement de Rail 2000 et des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) qui étaient une sorte de cadeau anticipé à l'Europe en vue de l'adhésion à l'EEE que le peuple a rejetée après-coup;
- de l'impossibilité d'appliquer l'utopique initiative sur la protection des Alpes sans discriminer l'étranger;
- de l'exigence de l'UE de lever la limite des 28 tonnes pour les poids lourds.

Les négociations bilatérales avec l'Union européenne (UE) constituaient un excellent prétexte pour faire avaler ces exigences à la population et l'économie suisses. Le système bien connu qui consiste à faire passer des projets contestés de politique intérieure en recourant aux arguments de la politique étrangère paraissait efficace jusqu'au jour où la Suisse s'est laissé dicter par l'UE une redevance de transit beaucoup trop basse. En cédant malheureusement sur ce point, le gouvernement suisse a donné un coup fatal à tout le bel édifice de sa politique des transports. Et les trois milliards de francs dépensés pour des mesures d'accompagnement – inefficaces de notre point de vue – n'y changeront rien.

Une fois de plus, le Conseil fédéral a fait son compte sans son hôte. Voilà pourquoi plus rien ne fonctionne aujourd'hui. En ouvrant de manière prématurée et non coordonnée ses routes au trafic international de transit, la Suisse a joué les apprentis sorciers. Et, aujourd'hui, les principaux responsables politiques acceptent sciemment que nos routes soient inondées par le trafic de transit. Ni aujourd'hui, ni demain, il ne servira à quoi que ce soit de répéter la litanie du transfert des transports de la route au rail. Même après l'achèvement de la NLFA (le Loetschberg en 2007 et le St-Gothard en 2014) et

malgré l'application du tarif le plus élevé possible de la RPLP, la route du St-Gothard restera la liaison nord-sud la plus courte et la moins chère, donc la plus attractive pour le transit routier par la Suisse.

### **Vivre et mourir en beauté**

Quelques chiffres pour illustrer ce propos: l'an passé, environ 1,35 million de camions ont traversé la Suisse par la route des Alpes. Si tous les contingents attribués cette année aux camions de 40 tonnes, aux passages à vide et aux transports légers sont utilisés, ce chiffre sera de 1,8 million fin 2001, ce qui équivaut à une hausse de 38% par rapport à 2000. On ne comprend pas comment le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut, face à ces chiffres, prétendre que l'accord bilatéral sur les transports terrestres et, partant, le tarif RPLP de transit ne contribuent que faiblement au chaos sur les routes. Le DETEC semble s'inspirer de la philosophie du «Vivre et mourir en beauté». De toute évidence, une partie des transports effectués par la France et l'Autriche se déplace en Suisse. Ce d'autant plus que l'Autriche a réduit son contingent de points écologiques pour le transit par son territoire, une décision qui entraînera cette année encore une augmentation du transit par la Suisse.

L'infrastructure suisse n'a pas une capacité suffisante pour absorber la hausse prévisible de la fréquence des transports. Durant la campagne qui a précédé les votations sur la RPLP et le projet FinTP ainsi que durant le débat sur l'accord bilatéral Suisse-UE sur les transports terrestres, les associations du trafic routier privé avaient parfaitement compris ce problème et l'avait aussi communiqué. Il n'y a rien à changer à cette analyse de la situation. Même pas après l'achèvement de l'A1. Les problèmes substantiels de trafic routier que connaît la Suisse attendent toujours une solution. Le chaos sur l'axe de transit nord-sud a révélé avec toute la clarté souhaitable les résultats de la politique à courte vue et basée sur des intérêts particuliers que continue de mener la Confédération et, malheureusement, aussi certaines associations faitières de l'économie.

A première vue, les arguments avancés ces derniers temps par les autorités fédérales responsables équivalent à une véritable déclaration de banqueroute. Ce constat vaut notamment pour la promesse souvent répétée selon laquelle tout ira pour le mieux lorsque les NLFA seront en service. C'est officiel depuis que l'on connaît l'accord passé entre la Confédération et les cantons bordiers de l'A2 pour lutter contre les bouchons de poids lourds: le Département fédéral des transports fait du «management by bouchons». Cela notamment dans l'intention de diviser les associations du trafic lourd et

des automobilistes. Or, la FRS ne répond pas aux provocations et refuse de jouer au jeu du «Pierre Noir».

Dans la situation actuelle, il est plus important que jamais de serrer une fois de plus les rangs. Je saisis cette occasion pour vous remercier tous très chaleureusement de votre soutien et de votre participation aux campagnes de votation de l'an passé et de l'année en cours. Vous avez tous rempli votre devoir en vous battant loyalement contre des projets hostiles au trafic routier, irréalistes et dirigistes. Votre engagement a porté des fruits comme en témoignent les rejets massifs de l'initiative visant à réduire de moitié le trafic routier, les trois projets énergétiques et l'initiative 30 km/h. D'autres projets touchant à la politique des transports sont en attente: l'initiative «taxer l'énergie et non le travail», l'initiative «des dimanches» et, la plus importante pour nous, l'initiative «Avanti». Nous ne pouvons donc pas nous reposer sur nos lauriers, mais nous devons retrousser nos manches et nous attaquer à ces nouveaux défis.

Le bouchon permanent des utilitaires lourds sur l'A2 pose aussi de gros problèmes au trafic intérieur soumis à la RPLP. Seul un trafic intérieur fonctionnant sans anicroche peut garantir un approvisionnement efficace du pays en biens de toutes sortes. En anglais, on dirait «Without trucks Switzerland stops!». En raison des courtes distances, il n'y a pas d'alternative en Suisse au transport de marchandises par la route. Aussi exigeons-nous que l'infrastructure routière helvétique soit déchargée du trafic de transit. Le DETEC ne cesse de répéter que cela doit se faire par le transfert des transports de marchandises de la route au rail, soit notamment par «l'autoroute sur rail» de la ligne du Loetschberg. Et de vanter cette idée comme l'unique solution aux bouchons du St-Gothard. Or, une amélioration réelle ne sera en vue que lorsque l'on proposera de véritables solutions logistiques – y compris des camions faisant moins de bruit – en lieu et place de projets ferroviaires à motivation essentiellement politique. Les chemins de fer suisses en sont d'ailleurs conscients, mais cette évidence n'est pas encore comprise par tous.

### **Système global performant**

La pierre d'achoppement se situe aujourd'hui en premier lieu sur la transversale nord-sud, soit en particulier aux postes de douane de Bâle et de Chiasso ainsi qu'au tunnel routier du St-Gothard. Au lieu de continuer de soigner ce mal avec des remèdes inefficaces, il faut, à notre avis, procéder immédiatement aux pontages coronariens suivants:

- triage précoce du trafic de transit, d'import/export et intérieur;
- prolongation des heures d'ouverture des postes de douane;

- renforcement de l'effectif du personnel douanier;
- mise à disposition de parkings d'attente adaptés en dehors de l'A2;
- examen de l'idée d'un poste de douane intérieur dans le canton du Tessin;
- ouverture de négociations avec l'Allemagne et l'Italie concernant l'avancement des formalités douanières pour les camions en transit.

Mais l'opération de loin la plus efficace contre ces bouchons est incontestablement l'initiative populaire fédérale «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» lancée par nos milieux. Le fait que le Conseil fédéral combatte notre projet orienté sur l'avenir et sur l'intérêt général du pays par un contreprojet qui limite la discussion à la question «tunnel du St-Gothard, oui ou non» illustre une fois de plus la vision courte et l'esprit borné du gouvernement fédéral. L'initiative «Avanti» nomme certes aussi dans ses dispositions transitoires le tronçon Erstfeld-Airolo parmi les sections des routes nationales exigeant en priorité un élargissement. Mais, le cœur de l'initiative «Avanti», c'est son article principal qui charge le Conseil fédéral d'agir de manière prévoyante et responsable pour mettre en place un système global performant pour la route et le rail. Je rappelle volontiers la disposition constitutionnelle centrale de l'initiative «Avanti»: «Elle (la Confédération) s'emploie à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée. Dans les limites de ses compétences, elle encourage le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et contribue à résoudre les problèmes de capacité.» Même si la Confédération se bouche aujourd'hui sciemment les yeux et les oreilles, elle ne pourra pas empêcher que le goulet d'étranglement au St-Gothard provoque des situations de plus en plus précaires jusqu'en 2010. Une étude scientifique publiée en 1999 par l'Institut de planification du trafic, de technique des transports et de construction routière et ferroviaire de l'EPF de Zurich confirme parfaitement cette perspective. Le rapport annuel 2000 sur les ralentissements arrive en outre à la conclusion que le nombre d'heures d'attente au tunnel du St-Gothard en raison de la surcharge de la route, soit environ 750 heures, était l'an passé presque identique à celui enregistré au tunnel du Baregg, soit 1'040 heures.

Nous attendons de l'État à ce qu'il contribue, dans les limites de ses compétences, à mettre en place les conditions nécessaires à une mobilité écologiquement durable pour chaque individu en tenant compte aussi des avantages économiques et sociaux de cette mobilité. Les goulets d'étranglement sur la route accroissent la consommation de carburant et, partant, les émissions de CO<sub>2</sub>. Nous en sommes persuadés: à long terme, la réalisation de routes adaptées aux besoins a un effet positif durable. Cette durabilité, soulignons-le, est équilibrée des points de vue écologique, économique et social.

Des infrastructures de transport suffisantes et sans bouchon sont un élément de la durabilité sociale. Le raccordement de toutes les régions du pays au réseau des routes à haut rendement est un impératif économique et social. Cette même argumentation peut être reprise par les agglomérations et les villes qui doivent pouvoir satisfaire leurs besoins économiques et sociaux par des autoroutes performantes et sans bouchon. Le système de transport qu'est la route doit donc être organisé de manière à ce que tous les usagers puissent atteindre leur objectif en sécurité et dans des délais raisonnables. Colonne vertébrale du système routier suisse, le réseau des routes nationales doit tout particulièrement être maintenu en état de fonctionner correctement. Les bouchons permanents sur le réseau des routes nationales n'ont un intérêt ni écologique, ni économique et encore moins social.

### **À propos des agglomérations**

Pour la FRS, le financement du trafic d'agglomération par un road pricing – comme le propose notamment la Nouvelle péréquation financière (NPF) entre la Confédération et les cantons – était et est toujours hors de question. Lors du débat sur le projet FinTP, nous avons clairement rendu attentif à la problématique du trafic d'agglomération. Le refus des autorités de prendre en compte cet aspect était une des principales raisons qui nous ont incités à combattre ce projet. On s'est alors moqué de nous et on nous a même traités de menteurs. La réalité d'aujourd'hui nous donne raison. Les problèmes de transport dans les grandes concentrations urbaines sont quasi insolubles sans l'aide de la Confédération. Les propositions élaborées par un groupe de travail sont de deux sortes: premièrement, FinTP doit enfin être corrigé en ce sens que les fonds destinés à la 2<sup>e</sup> étape de Rail 2000 soient essentiellement utilisés pour le trafic d'agglomération; deuxièmement, il faut des recettes supplémentaires. Pour couper court aux malentendus qui se sont produits sur la base des comptes rendus des médias, je rappelle une fois de plus nos conditions:

- les provisions «Trafic routier» de 3,5 milliards de francs doivent être libérées en faveur de la route; l'affectation de ces ressources doit être clairement présentée.
- le financement du domaine routier doit être assuré par un fonds spécial, par analogie au mode de financement de l'infrastructure des transports publics (FinTP). Le financement du trafic d'agglomération doit être intégré dans ce nouveau fonds.



- un intérêt aux conditions usuelles doit être servi sur le fonds routier séparé demandé ci-dessus.
- les contributions aux projets d'infrastructure du trafic d'agglomération doivent être plafonnées à 300 millions de francs par an.
- ces contributions doivent aussi profiter aux projets routiers lancés par des cantons et des communes.
- le «sous pour le trafic d'agglomération» doit être déduit intégralement d'une éventuelle taxe de pénalisation sur le CO<sub>2</sub>.
- le projet de road pricing pour financer le trafic d'agglomération est définitivement abandonné.
- le financement proposé du trafic d'agglomération est complémentaire à l'initiative «Avanti» et ne peut être mis en balance avec celle-ci.

Le sort réservé à l'initiative «Avanti» nous permettra de mesurer si les solutions proposées par le groupe d'experts sont réellement prises au sérieux par toutes les parties concernées. Si les représentants des transports publics croient pouvoir combattre – ou faire combattre – l'initiative «Avanti» tout en exigeant que le trafic routier privé paie pour résoudre les problèmes du trafic d'agglomération, nous leur dirons qu'il y a erreur. Dans ce cas, la Fédération routière suisse FRS n'hésitera pas à combattre à son tour la hausse de la surtaxe sur les huiles minérales. Cela signifiera aussi que la base commune d'une politique des transports orientée vers la recherche de solutions aura disparu. Nous n'hésiterons pas non plus à montrer du doigt les idéologues qui auront joué avec le feu.

### **La taxe CO<sub>2</sub> n'est pas nécessaire dans le trafic routier**

Vous le savez: la taxe CO<sub>2</sub> ancrée dans la loi du même nom est suspendue comme une épée de Damoclès au-dessus de nos têtes. Pourtant, cette loi n'ouvre pas définitivement la porte à cette taxe qui, à mes yeux, a avant tout un caractère fiscal. La marque des 8% fixée pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est plutôt un objectif politique qu'une limite légale. D'une part, le prélèvement d'une taxe CO<sub>2</sub> n'est utile que dans le concert européen; d'autre part, il faut d'abord exploiter toutes les possibilités qu'offre la technique. À ce propos, l'Association des importateurs suisses d'automobiles (AISA) donne des signes clairs: l'an passé, la consommation spécifique de carburant des voitures neuves a diminué de 2,56% par rapport à 1999. De l'avis de l'AISA, cette tendance à la baisse s'est définitivement établie en 2000. Une étude réalisée par le Dynamic Test Center (DTC) sur mandat de l'AISA pronostique pour l'année 2008 une consommation de flotte moyenne des voitures neuves de 6,5 l/100 km, ce qui équivaut à une rédu-

tion d'environ 20% par rapport à 1999. Selon l'étude DTC, cette évolution est due en premier lieu au progrès technique et à la multiplication des voitures diesel. Je tiens à remercier ici l'AISA d'avoir pris cette excellente initiative.

Les moteurs diesel ont un rendement plus élevé que les moteurs à essence. Ils consomment jusqu'à 45% de moins tout en offrant les mêmes performances. Pour un même kilométrage, un moteur diesel émet donc nettement moins de CO<sub>2</sub> qu'un moteur à essence. En Suisse, la part des voitures de tourisme diesel n'est que de 4% (141'900 unités), soit nettement moins qu'en Autriche, en France ou en Allemagne. Pour augmenter la proportion de voitures propulsées par un moteur diesel, on pourrait notamment abaisser le prix du diesel à un niveau nettement inférieur à celui de l'essence normale. Il appartiendrait à la Confédération de procéder aux correctifs nécessaires en matière d'imposition des carburants.

Dans l'idée d'accélérer la propagation des automobiles dotées des dernières techniques de réduction de la consommation, il faut songer à des mesures incitatives à l'achat. On pourrait, par exemple, libérer des taxes à l'importation les voitures particulièrement économiques des diverses catégories ou réduire l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur pour ces modèles. Une sorte de «prime d'État à la démolition» serait un moyen d'encourager les propriétaires de véhicules consommant beaucoup à les retirer de la circulation. Dans la mesure où la Confédération crée les incitations accélérant l'adoption de technologies économiques, l'objectif de réduction CO<sub>2</sub> peut être atteint en collaboration avec tous les acteurs concernés. La taxe CO<sub>2</sub>, dans le sens d'une action punitive contre les automobilistes, n'est donc pas nécessaire.

Je déclare ouverte cette 56<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS.