

Assemblée générale de routesuisse du 19 juin 2018 à Berne  
**Allocution de Peter Goetschi, Président**

*(Le discours prononcé fait foi)*

## **2017 - une année de transition pour routesuisse, à différents titres et pour différentes raisons**

Mesdames, Messieurs,

Le millésime 2017 était en quelque sorte une année de transition pour routesuisse. L'acceptation claire et nette par le peuple et les cantons du projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a non seulement posé dès le début de l'année un important jalon en faveur du financement des transports, mais aussi couronné de succès un travail de longue haleine de routesuisse et de ses membres. Comme le financement de l'infrastructure ferroviaire en 2014, celui de l'infrastructure routière est dorénavant lui aussi posé sur une base solide et durable.

Pour routesuisse, le moment était venu et l'occasion était bonne de réfléchir à sa propre orientation: d'une part, il s'agit de faire avancer la mise en œuvre du FORTA et du programme de développement stratégique (PRODES) qui y est lié, d'autre part et surtout, il est désormais indispensable de se pencher sur les changements qui s'annoncent et de s'impliquer dans le développement futur de la mobilité en général, dans celui du trafic routier en particulier.

Partant de ce raisonnement, routesuisse a procédé en 2017 à une réorientation stratégique et organisationnelle de ses organes comme de la conduite opérationnelle d'une part, et un renforcement de la coordination entre les organisations institutionnelles et les membres d'autre part. Cette importante réorganisation a été soumise et adoptée lors de la dernière Assemblée générale, dans le but de défendre de manière optimale les intérêts des membres et de tous les usagers de la route dans le nouveau monde de la mobilité qui se dessine.

Dans le cadre de cette réorientation, Hans Koller, secrétaire général, respectivement directeur de routesuisse depuis de nombreuses années, a décidé de prendre une retraite anticipée. Je saisis cette occasion pour le remercier chaleureusement de son engagement de longue date en faveur du trafic routier privé.

Ainsi, le recrutement d'un nouveau directeur s'est ajouté à la réorganisation. Dans l'ensemble, l'année écoulée a donc été à la fois exigeante et intéressante.

Nous nous sommes attaqués sans tarder à la mise en œuvre de la réorientation. Non seulement nous nous sommes rencontrés dans les nouvelles formations - la Conférence des Présidents, le Comité et la Direction – mais nous avons également pu repourvoir idéalement le poste de directeur, avec l'engagement de Olivier Fantino. Mais aussi les tâches propres, à savoir la coordination des intérêts et la représentation, nous les avons abordé avec entrain. Dans différents dossiers – parmi lesquels la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> ainsi que les consultations sur PRODES et les programmes d'agglomérations de 3<sup>ème</sup> génération – nous avons déjà pu tester la nouvelle organisation. Concernant les premières conclusions quant aux changements mis en place, j'ai informé le Comité au début du mois de mai comme suit: *« Nous naviguons dans la bonne direction, même si nous n'avons pas encore atteint la vitesse de croisière souhaitée. Tandis que la coordination au sein des organisations institutionnelles fonctionne très bien, le service pour les autres membres est encore quelque peu rudimentaire, mais avec l'arrivée du nouveau directeur, cela va aussi s'améliorer. »* Cette évaluation est toujours vraie pour moi - avec le gros plus aujourd'hui que le directeur est désormais là et peut retrousser ses manches !

Nous voulons et pouvons à présent regarder vers l'avenir afin de relever les défis futurs avec succès. Car même après l'adoption du FORTA, nous ne sommes pas au chômage, bien au contraire:

- **Mise en œuvre du FORTA** – en particulier, l'élimination des goulets d'étranglement doit maintenant être rapidement prise en main et mise en œuvre! Il y a une semaine, l'OFROU annonçait les derniers chiffres concernant les heures d'embouteillages sur les routes nationales – Nous avons désormais atteint les 26'000 heures d'embouteillage, dont 90% sont dues à des capacités insuffisantes. Il est évident et urgent d'agir. Mais ne nous trompons pas, les échecs du passé ne peuvent pas être rattrapés en quelques années seulement. En d'autres termes, les embouteillages ne disparaîtront pas des routes ces prochaines années. Et nous ne cesserons de suivre de près les mesures de gestion du trafic qui peuvent apporter des améliorations.
- **Révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>** – la mobilité doit apporter sa contribution en matière de protection du climat, mais ni la Suisse ni les acteurs de la mobilité ne peuvent et ne doivent sauver seuls le climat mondial! La contribution de l'ensemble des usagers de la route doit ainsi être limitée et bien proportionnée.
- **Mobility pricing** – L'objectif du mobility pricing tel que présenté demeure toujours et encore la gestion du réseau et nombreux sont ceux qui rêvent d'introduire simplement des péages routiers. Nous nous y opposons fermement. Pour nous, le mobility pricing n'est envisageable que s'il sert à redéfinir le financement des transports; alors il devra être intermodal et servir efficacement le financement des transports, non pas viser la réduction du trafic !
- **E-vignette** – nous ne voulons ni d'une porte d'entrée pour le mobility pricing ni d'un système coûteux, dans un but purement technologique !
- et enfin, en général, **la mobilité** – dont l'évolution est de plus en plus rythmée par la digitalisation et à l'avenir « CASE » (Connected, Autonomous, Shared, Electric).

Ensuite, d'autres sujets viennent encore s'ajouter à la liste – notamment **les zones 30**. Les villes et les communes sont en train d'introduire la limite à 30 km/h sur l'ensemble de leur territoire. Depuis peu, elles peuvent en plus compter sur le soutien actif du Tribunal fédéral et y ajouter des arguments sur la protection contre le bruit. Mais en faisant ainsi, ils ne font rien d'autre qu'abuser de la protection contre le bruit dans le domaine de la politique des transports – ou plutôt la politique de la restriction du trafic devrait-on dire ; alors qu'ils ont pourtant dormi sur leurs deux oreilles pendant des années en matière de protection contre le bruit.

Que l'on se comprenne bien: la protection contre le bruit est importante et il ne nous traverse pas l'esprit de pouvoir traverser les villes comme des chauffards. Mais la fluidité du trafic doit être garantie ! Et pour cela, non seulement la hiérarchie du réseau autoroutier doit être maintenue, mais les routes d'accès vers et depuis les routes nationales doivent fonctionner efficacement. La semaine dernière, l'OFROU a justement indiqué dans son communiqué : *« Pour que le réseau des routes nationales puisse continuer d'assurer sa fonction majeure de drainage dans les agglomérations, des mesures doivent être prises sur le réseau routier secondaire en complément des aménagements et de l'amélioration constante de la gestion du trafic. Cela concerne en particulier les abords des jonctions. Seul un mauvais écoulement du trafic est coresponsable de l'augmentation des embouteillages sur les routes nationales. [...] Les cantons sont eux aussi sollicités pour contrer ce phénomène et disposent pour ce faire des instruments nécessaires, notamment avec les projets d'agglomération. »* Il ne faut pas que l'on puisse enfin éliminer les goulets d'étranglement sur les routes nationales pour ensuite mettre des pots de fleurs et autres obstacles à la sortie! Nous devons nous battre contre cela, et nous le ferons.

Personnellement, j'ai vécu une année passionnante et intense en tant que président de **routessuisse** suisse. Et je suis heureux de transmettre le témoin à mon successeur aujourd'hui!

Enfin, j'aimerais adresser mes chaleureux remerciements à toutes les personnes qui ont œuvré et se sont impliquées pour notre fédération :

En premier, je tiens à remercier les représentants des organisations institutionnelles et tous les membres qui ont prêté main-forte à cette réorientation. Certains ont dû réduire leurs interventions alors que d'autres ont dû accepter de s'engager davantage. Cet engagement dans l'intérêt de la collectivité ne va pas de soi par les temps qui courent et mérite tout notre respect ainsi que notre reconnaissance.

J'adresse enfin un grand merci aux employés du secrétariat général. Il n'était pas toujours facile de travailler dans une situation marquée par des changements et, partant, des incertitudes, mais ils se sont toujours montrés à la hauteur des exigences. Non seulement ils ont poursuivi leur travail avec leur zèle accoutumé, mais elles ont en plus assuré la transition.

Bien que les défis à relever soient importants, **routessuisse** est prête à les affronter avec ses membres pour atteindre les objectifs visés.

Berne, juin 2018