

59<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS  
du 23 juin 2004

## Nous tenons parole et gardons notre cap

La Fédération routière suisse FRS maintient, nonobstant l'échec de la votation avanti, sa politique des transports impliquant tous les modes de transport et axée sur la demande. L'Etat a le devoir de tenir compte des besoins réels de l'économie et de la population en matière de transport et d'y adapter raisonnablement la capacité des infrastructures. Devant la 59<sup>e</sup> assemblée générale de la Fédération routière suisse FRS à Berne, Claude Gay-Crosier, président FRS, a plaidé en faveur d'une politique des transports globale qui soutient un aménagement des infrastructures ferroviaires et routières conformément aux besoins et des possibilités de chaque mode de transport. Daniel Suter, orateur invité et directeur du Musée suisse des transports, a informé l'assemblée sur les restructurations et les nouveaux projets du musée lucernois.

Dans son allocution d'ouverture, le président de la Fédération routière suisse FRS, Claude Gay-Crosier, n'a pas caché une déception amère après l'échec du contre-projet avanti lors de la votation populaire. Avec tout le respect que l'on doit avoir pour ce non clair et net du souverain, a-t-il relevé, «nous devons tout de même constater que ce scrutin a annihilé des décennies de travail de recherche d'une solution aux lancinants problèmes de transport que connaît notre pays». Mais la Fédération routière suisse FRS doit regarder vers l'avant et continuer de participer activement à la solution des problèmes urgents qui se posent dans le domaine des transports. Claude Gay-Crosier: «Nous allons décevoir celles et ceux qui croyaient que notre volonté régulièrement affichée de participer à des solutions constructives n'était qu'un exercice-alibi. Nous tenons parole et nous gardons notre cap. Nous ne revenons pas sur nos déclarations en faveur d'une politique des transports axée sur l'avenir et impliquant tous les modes de transport. Toutefois, notre participation est subordonnée à des règles parfaitement claires qui valent pour tous les milieux concernés.»

### **Pas de croissance économique sans croissance du trafic**

Dans l'intérêt de la population et de l'économie, a poursuivi Claude Gay-Crosier, la politique des transports doit être libérée aussi rapidement que possible des serres

des donneurs de leçons, idéologues et fondamentalistes de tout poil. Mais il ne s'agit pas seulement de lutter contre les idéologues et les idéologies. Il y a d'autres inquiétudes quotidiennes auxquelles il faut faire face, comme le clivage croissant entre l'action de la politique et de l'administration, d'un côté, les besoins reconnus et réels de ceux qui sont chargés de financer les systèmes de transport, de l'autre côté. La polarisation croissante entre les décideurs politiques et le goût de plus en plus prononcé de nombreuses rédactions à influencer les processus de formation de l'opinion par un journalisme de campagne compliquent aussi notablement la recherche de solutions.

Dire oui à la croissance de la population et de l'économie, c'est aussi dire oui à la croissance de la mobilité et de la demande en matière de transport, a encore dit le président FRS. Le plafonnement des capacités existantes de l'infrastructure routière suisse, et notamment du réseau des routes nationales, ne peut pas être l'objectif de la politique des transports. L'Etat a bien plus l'obligation de tenir compte des besoins réels de l'économie et de la population en matière de transports et d'y adapter raisonnablement la capacité des infrastructures.

### **Exploiter l'élan donné par le contreprojet avanti**

Claude Gay-Crosier a noté avec satisfaction que les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats s'efforçaient d'exploiter le dynamisme déclenché par le contreprojet avanti. Les retards pris dans la construction routière en matière de rénovation et d'investissement doivent enfin être rattrapés. Les deux commissions entendent fort justement ne pas réinventer la roue. Par ailleurs, le message sur le trafic d'agglomération, que le département Leuenberger a annoncé à la «table ronde», devrait paraître cette année encore.

La Fédération routière suisse FRS attend de cette poursuite de la politique des transports un aménagement de la route et du rail conformément aux besoins réels et aux caractéristiques de chaque mode de transport. Il ne s'agit donc pas de choisir entre l'un et l'autre, mais de rechercher la complémentarité des deux. Ce principe vaut notamment pour le trafic d'agglomération où il s'agit d'améliorer aussi bien les transports publics reliant les centres que le trafic routier qui assure les liaisons tangentielle entre les quartiers et les banlieues des villes.

Enfin, Claude Gay-Crosier a réaffirmé la volonté de la Fédération routière suisse FRS de contribuer à la réalisation des objectifs CO<sub>2</sub> dans le secteur des carburants au moyen du centime climatique. Cette mesure a un effet réducteur sur les émissions de CO<sub>2</sub> beaucoup plus important et plus rapide qu'une taxe d'incitation qui se dirige en fait contre la mobilité et affecte ainsi la prospérité économique du pays et le bien-être de ses habitants, a conclu le président FRS.

## **Rôle porteur du trafic routier dans le Musée suisse des transports**

Daniel Suter, directeur du Musée suisse des transports et orateur invité, a informé l'assemblée des membres de la Fédération routière suisse FRS sur les travaux de restructuration en cours au Musée suisse des transports de Lucerne. Le mode de transport qu'est la route dans toutes ses formes continuera de jouer un rôle porteur dans ce musée national. Grâce à la nouvelle halle routière, la mobilité privée disposera d'une plate-forme nouvelle et moderne conformément à la place de premier plan qu'elle occupe dans le domaine des transports.

Berne, le 23 juin 2004