

**58<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire de la  
Fédération routière suisse FRS  
12 juin 2003**

# **Formulation d'une politique de trafic de transit exempte d'idéologie – FTI**

par Hans-Urs Merz, chef de projet FTI

(Le discours prononcé oralement fait foi)

Organisation faitière des milieux intéressés au trafic routier, la Fédération routière suisse FRS s'est fixée pour tâche en mai 2002 de «Formuler une politique de trafic de transit exempte d'idéologie (FTI)». Ce fut à l'époque du trafic lourd à sens unique dans le tunnel routier du St-Gothard et des bouchons que ce système provoquait inévitablement au détriment non seulement des transporteurs routiers, mais aussi des automobilistes et des habitants des régions concernées.

L'objectif de la Fédération routière suisse FRS est de développer des solutions aux problèmes du trafic de transit sans se laisser limiter par des considérations idéologiques ou politiques. Ensuite, il s'agit de vérifier si les propositions qui résultent de cette réflexion sont politiquement réalisables.

## **Introduction**

La création d'un espace économique unique dans la CE en 1992 a accentué le problème de la liaison nord-sud à travers la Suisse et l'a placé dans un contexte de relations politiques et économiques qui dépasse les simples problèmes de circulation.

Les problèmes de financement des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et de Rail 2000 ont conduit à la proposition de prélever dans l'ensemble de la Suisse une Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette redevance était censée compenser la suppression de la limite de poids de 28 tonnes que l'UE demandait à la Suisse dans le cadre des négociations bilatérales.

L'accord bilatéral sur les transports terrestres a pour objectif de libéraliser pour les deux parties contractantes l'accès au marché des transports de personnes et de marchandises par la route et par le rail. Il s'agit de permettre un trafic efficace sur l'axe qui, techniquement, géographiquement et économiquement, correspond le mieux aux moyens de transport tombant sous le coup de cet accord. Les dispositions de cet accord et leur application reposent sur les principes de la réciprocité et du libre choix du moyen de transport. Les deux parties contractantes s'engagent à ne pas prendre de mesures discriminatoires dans l'application de cet accord.

### **Idées de solution FTI**

#### ▪ ***Situation de départ***

Depuis la globalisation de l'économie en tout cas, les problèmes de transport d'un pays ne peuvent plus être considérés isolément par rapport développements et tendances dans le système de transport européen. Le trafic de marchandises ouest-européen est étroitement lié à la croissance économique. Le rapport entre le PIB/PSB et le volume des transports de marchandises a été empiriquement démontré.

Les problèmes financiers permanents de certains pays, de même que les retards que prend la planification des projets, notamment pour des raisons de protection de l'environnement, permettent de douter que les infrastructures de transport européennes soient adaptées dans les délais utiles au développement attendu du trafic.

Il faut donc inévitablement s'attendre à ce que le trafic soit géré par le biais des bouchons. Cette manière de faire n'est pas sans effet sur l'économie et la société. S'agissant de la société, cette situation peut générer des exigences politiques imprévisibles alors que dans le domaine économique les ralentissements et les bouchons entraînent une augmentation du coût du facteur de production que sont les transports, donc l'obligation pour les entreprises de revoir leur logistique, ce qui a forcément des conséquences pour le choix des sites de production et la gamme des produits.

Les effets de cette évolution pour chaque individu sont difficiles à prédire et dépendent des différents scénarios envisageables.

▪ ***Le problème des douanes***

Ilot au milieu de l'Union européenne, la Suisse est frontalière des Etats ayant signé les accords de Schengen. Tous les transports de personnes et de marchandises par la terre et par l'eau doivent ou devraient donc être contrôlés conformément aux règles douanières ou aux dispositions des accords de Schengen.

Partant de l'hypothèse que la Suisse connaisse les mêmes conditions que les pays de l'UE, les contrôles frontaliers et douaniers seraient supprimés dans leur forme actuelle. La Suisse n'aurait ainsi pas besoin de renforcer son infrastructure douanière et les contrôles seraient effectués à l'intérieur du territoire.

D'où cette question: pourquoi contrôle-t-on encore aux frontières extérieures et pourquoi les marchandises ne sont-elles pas dédouanées lors du décompte de TVA?

▪ ***Le problème du transfert des transports de la route au rail***

Le transfert des transports de marchandises de la route au rail, tel qu'il est demandé aujourd'hui, se heurte à plusieurs obstacles.

- En Suisse, le rail transporte déjà les marchandises que ce moyen de transport peut acheminer le plus rationnellement.
- Un transfert de la route au rail n'est rentable qu'au-delà d'une distance de 500 km.
- Dans le trafic international, il y a encore des lacunes au niveau technique, de l'organisation et des compétences, des capacités, de la durée des transports et de la qualité exigée par le marché.
- Notre pays ne pourra concrétiser ce transfert des transports de marchandises de la route au rail que lorsque des infrastructures supplémentaires – c'est-à-dire, le «corridor nord-sud» – auront été mises en place.

▪ ***Le problème de l'infrastructure routière***

La question de la capacité routière est étroitement liée au problème de l'augmentation du trafic. Quelles qu'en soient les raisons, mais il existe une multitude de chiffres statistiques divers et non comparables à tel point que même l'administration a perdu la vue d'ensemble. Nonobstant cette incertitude, on peut, en tenant compte des pronostics disponibles, partir du principe que le volume du trafic augmentera de plus de 2% par an.

Pour absorber une augmentation du trafic il faut logiquement renforcer l'infrastructure routière. Ces aménagements routiers ne s'imposent pas seulement pour des raisons de capacité, mais aussi pour des motifs d'entretien, de fluidité de la circulation, de sécurité routière et d'échanges entre les régions du pays.

La réalisation des projets d'infrastructure demandant généralement dix à quinze ans, il faut dès à présent procéder aux préparatifs nécessaires.

Des enquêtes ont également été faites sur les flux de transport depuis les pays commerçants jusque dans les régions de notre pays et au départ de celles-ci. Le trafic transalpin est particulièrement intéressant à ce propos.

Il paraît douteux que les cantons se soient interrogés sur les transports de marchandises qui sont pourtant vitaux pour eux. Les cantons de Berne et de Fribourg, par exemple, importent et exportent par la route plus de 331'800 tonnes de marchandises dans leurs échanges avec l'Italie et les pays des Balkans. Pour les cantons de Lucerne, Soleure et Argovie, ces transports représentent plus de 623'800 tonnes.

Conclusion: les conditions de circulation dans le trafic nord-sud – notamment par le tunnel du St-Gothard pour lequel l'initiative AVANTI demande une deuxième galerie – concernent presque tous les cantons pour des raisons économiques et d'emploi.

- ***Le problème d'un contingentement***

L'analyse des capacités révèle que des goulets d'étranglement n'existent pas seulement dans l'espace alpin, mais aussi en plaine. Le trafic de marchandises étant lié à la croissance économique, il faut éviter de négliger les intérêts de l'économie intérieure. On peut donc se demander si le transit international de marchandises ne devrait pas être dosé déjà à la frontière afin que la Suisse puisse garantir le droit de libre passage stipulé dans l'accord.

- ***Limitations temporaires des transports de marchandises***

En analysant de manière objective le déroulement du trafic, on constate que le moyen de production qu'est la route ne peut être utilisé que de manière restreinte par le trafic de marchandises. En effet, le trafic routier lourd est interdit la nuit (contrairement aux transports ferroviaires), donc aux heures où le reste du trafic est faible.

On peut donc se demander s'il ne faudrait pas assouplir l'interdiction de rouler la nuit au moins pour permettre aux bouchons de se résorber.

## **Alternatives**

Différents moyens de gérer et de contrôler le déroulement du trafic sont actuellement à l'étude ou à l'essai. Les chercheurs de l'université de Bochum (D) travaillent même sur un projet futuriste d'acheminement des marchandises par tube qui porte le nom de «CargoCap».

Il est évident qu'un tel système de transport de marchandises à longue distance ne peut être réalisé par un seul pays, mais il doit être lancé, coordonné et financé par l'UE dans le cadre d'un réseau européen de transport de marchandises. Il faut en outre se demander si l'utilité, la faisabilité et le coût de ces systèmes de transport alternatifs ne devraient pas être examinés de plus près par des experts avant de continuer d'étendre l'infrastructure ferroviaire traditionnelle pour le trafic de marchandises.

### **Que fait la politique?**

Les problèmes du trafic de transit ne faisant plus la une de l'actualité quotidienne, la politique se focalise aujourd'hui sur les propositions d'économie de la Confédération, et notamment le «Programme d'allègement 2003». Ce dernier vise à économiser jusqu'en 2006 325 millions dans les transports publics et 507 millions dans les dépenses routières. Ces coupes affectent évidemment autant la politique de transfert de la route au rail que le règlement des problèmes urgents dans le domaine du trafic.

En fait, il ne s'agit pas d'économies à proprement parler, car ces coupes concernent des investissements dans les infrastructures pour lesquels les moyens financiers affectés sont à disposition. On reporte donc simplement à plus tard ces dépenses.

Cet exercice alibi est possible parce que la Confédération fait figurer les moyens financiers affectés à la route selon l'article 86 de la Constitution fédérale dans son compte général au lieu de les verser dans un fonds séparé. Cette situation pourrait être corrigée au moins partiellement grâce au contreprojet à l'initiative AVANTI tel qu'il ressort actuellement de l'examen parlementaire.

### **Résumé**

#### **▪ *Constats***

- Le trafic ferroviaire et routier est un problème européen que la Suisse ne peut résoudre, régler ou contrôler seule.
- Le trafic de marchandises est lié à la croissance économique. Si l'économie croît, le trafic de marchandises croît. Ce dernier progresse même un peu plus rapidement que l'économie.
- En l'absence d'une récession économique grave, le trafic va continuer de croître au rythme de plus de deux pour-cent par ans.

- Les infrastructures ferroviaires et routières ne sont pas à la hauteur de l'augmentation attendue du trafic. Elles doivent donc être renforcées. Le transfert du trafic de marchandises de la route au rail n'est possible que dans une mesure très réduite faute d'une extension des infrastructures existantes.
- Les infrastructures routières de plaine déterminent à long terme la capacité du réseau. Un deuxième tunnel routier au St-Gothard n'augmente donc pas le trafic, mais le rend plus fluide. La réalisation de cet ouvrage est justifiée par des raisons de sécurité, d'entretien, de protection de l'environnement et, surtout, de desserte d'une région linguistique entière du pays.
- La durée de réalisation d'un projet d'aménagement routier est d'environ 15 ans. Il faut donc dès à présent lancer le processus politique et la planification.
- La gestion du trafic par télématique peut effectivement contribuer à améliorer le flux de la circulation. Mais, pour être efficace, les équipements télématiques doivent être coordonnés de manière transfrontalière. Ils demandent donc un certain temps. Voilà une raison parmi d'autres qui font que la télématique ne remplace pas l'extension des infrastructures.
- La politique doit présenter clairement les réalités du trafic et y sensibiliser la population.

## ▪ **Exigences**

### **I. Problème des douanes**

- Réalisation rapide du Nouveau système de transport informatisé NCTS.
- Etude en vue de l'élargissement de la plate-forme NCTS à la logistique des transports.
- Modification rapide de la procédure douanière aux frontières («routes» séparées).
- Périodes de dédouanement flexibles.
- Renouveler en partie les équipements douaniers, y compris les voies d'accès.

### **II. Problème du transfert de la route au rail**

- Lancer un essai en subventionnant avec Fr. 100.– le trafic combiné international non accompagné à charge du financement de la chaussée roulante.
- Réaliser et publier une planification des infrastructures assurant le transfert de la route au rail.

### **III. Problème de la capacité**

- Le Conseil fédéral et la politique doivent prendre acte officiellement de la croissance du trafic et de la capacité insuffisante des infrastructures de transport et communiquer cet état de fait.
- A cet effet, il faut réaliser une étude mettant en évidence le clivage entre le transfert du trafic et le développement effectif de la circulation et proposant des solutions utiles.

### **IV. Problème de l'infrastructure**

- L'initiative AVANTI et/ou le contreprojet doivent être immédiatement soumis au peuple et aux cantons.
- La planification de la suppression des goulets d'étranglement doit commencer immédiatement.
- A cet effet, il faut tenir compte dûment du développement futur et des intérêts de toutes les régions du pays (sud des Alpes).

### **V. Problème du dosage**

- Le système de dosage généralisé (goutte-à-goutte) au St-Gothard doit être supprimé.
- La distance de sécurité à observer entre les véhicules lourds doit être fixée selon les critères de la sécurité routière et imposée par une signalisation correspondante et des contrôles.
- Les éventuels espaces d'attente doivent être aménagés en dehors de la chaussée (amélioration des aires de stationnement existants; nouveaux: Monteforno au sud, Flüelen-Erstfeld au nord).
- De nouvelles négociations doivent être ouvertes avec l'UE concernant le dosage ou le système de réservation à la frontière afin que les véhicules en transit puissent à l'avenir franchir sans encombre la Suisse de frontière à frontière.

### **VI. Interdiction de rouler la nuit et le dimanche**

- De généreuses exceptions à l'interdiction de rouler la nuit doivent être accordées.
- Les espaces d'attente le long de l'A2 doivent être vidés également durant les heures normalement interdites à la circulation des poids lourds.