

**55^e assemblée générale ordinaire
de la Fédération routière suisse FRS
20 juin 2000**

**Le trafic routier privé a consciencieusement fait son
devoir – au tour de la Confédération d'en faire autant!**

par Hans-Urs Merz, président de la Fédération routière suisse FRS

(Le discours prononcé oralement fait foi)

«Qui ne dit mot, consent», dit un proverbe bien connu. Je ne crois pas que la Fédération routière suisse ait donné l'impression de consentir sans souffler mot durant les trois années de ma présidence qui prend fin aujourd'hui. Nous ne nous sommes pas tus ces dernières années, mais nous avons mené une politique ouverte et honnête sans tenir compte des jeux partisans. Nous savions bien que cette attitude n'allait pas seulement nous valoir des éloges. Mais cela n'était pas notre but. Car nous étions et nous sommes toujours exclusivement tenus à défendre les intérêts de nos membres. Il n'était et il n'est toujours pas de notre devoir de tenir compte en priorité des intérêts de l'État et de la politique partisane. Cette attitude nous a fait entrer en opposition avec la Confédération et le Parlement lors du débat sur la RPLP et sur le projet FinTP. D'abord, on s'est servi de nous comme d'un bouc émissaire et, ensuite, on nous a utilisés comme vache à lait pour financer les transports publics. Malheureusement, la majorité des votants s'est laissée bernier par ce double jeu, si bien que nous avons perdu les votations. Mais nous avons accepté le verdict des urnes sans rechigner.

D'ailleurs, nous ne sommes pas du genre à nous plaindre, comme le font ceux qui sont poussés dans la défensive. Ceux qui vivent confortablement des subventions publiques. Ceux, aussi, qui sont en général en position de faiblesse. En laissant défiler devant nous les événements de ces dernières années, nous ne pouvons pas nous empêcher de nous demander si la cause du trafic routier privé n'est pas trop forte pour certains milieux de

ce pays. S'efforce-t-on de limiter nos moyens d'action uniquement parce que la route est devenue si performante que la rail risque devenir une portion négligeable?

Ce qui est certain, c'est que le mécanisme de contrôle et d'équilibrage typique de la démocratie directe a joué une fois de plus. Car nous n'interprétons évidemment pas les résultats des votations comme un rejet définitif de notre politique claire et nette. Nous ne sommes jamais allés par quatre chemins pour expliquer clairement notre position aux citoyennes et citoyens de ce pays. Mais cette honnêteté politique ne semble pas être l'affaire de tout le monde comme j'ai pu le lire le 13 juin dernier dans un article de la Neue Zürcher Zeitung:

«Un trop grand nombre de parlementaires fédéraux semblent avoir oublié que, dans un pays doté des institutions de la démocratie directe, l'objectif de la politique n'est pas d'abuser les citoyens par des manœuvres tactiques. Pareilles manipulations constituent peut-être un plaisir intellectuel – la gauche en est particulièrement friande – mais elles ne sont en tous cas pas responsables.» (Fin de citation)

Nous sommes conscients de nos responsabilités face aux citoyens. Voilà pourquoi nous avons toujours parlé clairement. Et les bonnes habitudes, il faut évidemment les garder – même dans les allocutions présidentielles.

Durant l'exercice écoulé, notre Fédération s'est avant tout attachée à regrouper ses forces qui sont évidentes et à préciser ses positions. Sur le fond, cependant, notre politique des transports et notre vision de la société sont restées les mêmes.

Contrairement aux milieux bien connus qui cherchent avant tout à bloquer le trafic,

- nous considérons le libre choix du moyen de transport comme la règle première;
- nous avançons avec notre temps et nous ne cherchons pas à revenir en arrière;
- nous avons foi dans l'individu et dans son sens de la responsabilité individuelle, et non pas dans le collectivisme et l'égalitarisme;
- nous défendons une politique des transports libérale et non pas le dirigisme d'État, l'interventionnisme et le protectionnisme;
- nous sommes pour l'utilisation de tous les moyens de transport en fonction de leurs avantages particuliers et non pas pour une politique privilégiant systématiquement un moyen de transport;
- nous sommes pragmatiques et réalistes et non pas idéologiques, romantiques et fatalistes;

- nous tenons compte des besoins de la population et de l'économie et refusons le dogmatisme écologique;
- nous misons sur le progrès technique et non pas sur les restrictions et les interdits que finalement personne n'accepte.

Les votations populaires que j'ai citées d'entrée ont profondément modifié le cadre légal du trafic routier privé. Nous n'y voyons pourtant pas une raison pour dévier de notre ligne politique claire et logique ou pour renoncer à nos principes.

Bien au contraire. Ces dernières années, nous avons consciencieusement accompli nos tâches au profit de la population et de l'économie, mais aussi de l'environnement. Nous avons apporté chaque année une contribution notable à la caisse publique et aussi à la croissance économique de la Suisse. Durant la seule année 1995, le trafic routier privé a généré un rendement économique global de 27 milliards de francs. Soit quatre fois plus que les coûts externes occasionnés par le trafic routier privé. Il est grand temps que la Confédération honore ces prestations. N'êtes-vous pas aussi d'avis que la Confédération pourrait enfin nous rendre la pareille?

J'ai le grand plaisir de vous saluer au nom du comité central de la FRS à cette 55^e assemblée générale ordinaire. J'adresse une bienvenue toute particulière au nombreux hôtes qui nous font l'honneur d'être là ainsi qu'à la presse qui a accepté notre invitation.

Chaos routier prévisible

Mesdames et Messieurs, vous le savez bien: sous le titre de la RPLP, les camionneurs joueront les percepteurs de l'État à partir de 2001. Et ceci pour une somme coquette: 750 millions par an jusqu'en 2005 puis, s'il en va selon les désirs du Conseil fédéral, 1,5 milliard de francs par an. À quoi servent ces rentrées fiscales? Essentiellement à financer les grands projets ferroviaires. Ce sera donc le trafic lourd qui financera en majeure partie les tunnels du Loetschberg et du St-Gothard ainsi que la première et la deuxième étape de Rail 2000. Ainsi, il finance lui-même son transfert sur le rail. La Confédération appelle cela un développement durable des transports ou encore une mobilité durable. Et le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a récemment fait l'éloge de la RPLP en la qualifiant d'instrument d'économie de marché qui concrétise le principe de la vérité des coûts. Grand bien lui fasse, mais en tous cas la notion d'économie de marché n'a pas la même signification pour moi que pour notre ministre des transports.

Pour moi, la RPLP est tout simplement un instrument d'économie planifiée et de protectionnisme. Une mesure purement interventionniste et dirigiste. La Confédération entend supprimer la limite des 28 tonnes tout en protégeant les transports de marchandises par le rail afin, dit-elle, de préserver la Suisse d'une avalanche de camions de 40 tonnes. Tous les espoirs reposent sur la RPLP qui devient la grande protectrice des Alpes et des transports ferroviaires. Et, par la même occasion, le principal pilier de l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres.

Cette politique des transports basée essentiellement sur la RPLP est condamnée d'avance. J'en suis absolument convaincu. Pourquoi? Parce que les mesures prévues de transfert de la route au rail ne suffiront pas, beaucoup s'en faut, à écarter une invasion de poids lourds.

Voici une comparaison des prix pour illustrer mon propos. Je pars du coût d'un trajet en camion de 40 tonnes reliant Karlsruhe à Milan. Et j'exclue volontairement le salaire du chauffeur de mon calcul. Le trajet de 930 km par le tunnel du Mont-Blanc va coûter 1'425 francs à ce camion de 40 tonnes. Si le chauffeur choisit la route de 870 km par le Brenner, il payera encore 1'250 francs. En revanche, le trajet par le St-Gothard, de loin le plus court, car ne mesurant que 536 km, ne lui coûtera que 980 francs, y compris la RPLP au tarif maximal.

Il paraît certes logique que la route la plus courte est aussi la moins chère. Mais croyez-vous sérieusement, Mesdames et Messieurs, qu'un seul 40 tonnes reliant le nord et le sud de l'Europe fera encore le détour par le Mont-Blanc ou le Brenner si le trajet par la Suisse est moins cher? Les transporteurs routiers savent calculer. Et nous sommes sans doute tous d'accord pour admettre qu'il y aura un transfert massif des transports de marchandises vers les routes de transit suisses.

Je suis persuadé que la Suisse aura de méchantes surprises dans le transit de marchandises par la route. Et les mesures d'accompagnement n'y changeront pas grand-chose. Mais l'avalanche de camions ne se contentera pas de déferler sur la Suisse; elle la recouvrira littéralement. Aujourd'hui déjà, 1,4 million de camions empruntent chaque année un des quatre passages alpins suisses. L'an prochain, il y en aura 400'000 de plus. Le chaos routier est prévisible.

Deuxième tunnel au St-Gothard

Un chaos sur les routes suisses, Mesdames et Messieurs, n'est-ce pas un prix trop élevé pour la conclusion des accords bilatéraux avec l'Union européenne? Le collapsus du

système routier suisse ne peut en aucun cas être le prix de ces accords. Ce n'est pas l'avis de l'ambassadeur Bruno Spinner. Je cite un passage de son interview qui a paru dans le magazine «Cash» du 28 avril 2000: «Quand la Suisse sera bouchée, eh bien, elle sera bouchée. Alors les camions se bloqueront eux-mêmes la route devant nos tunnels. Cela les fera aller très vite sur le train.» (Fin de citation)

Cette attitude fataliste, Monsieur l'Ambassadeur, vous classe immédiatement parmi les prétendus experts des transports du Parti socialiste. Vous êtes à mille lieux d'une politique pragmatique et réaliste telle que nous la concevons.

Je pose donc un diagnostic raisonnable et objectif: des autoroutes bouchées sont autant de grains de sables dans la fine mécanique de notre société de mobilité. Les bouchons chroniques sur les autoroutes provoquent des pertes économiques énormes, polluent inutilement l'environnement et exaspèrent la population. Au lieu de tenter de guérir la constipation des routes par des pilules ferroviaires, les autorités fédérales feraient mieux de débarrasser durablement les principaux axes de transit suisses de leurs problèmes.

Le bon remède, nous le connaissons et nous l'avons d'ailleurs déjà prescrit. Je pense à l'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» qui a été lancée mi-janvier dernier. Quels sont les objectifs de cette initiative? «Avanti» vise à garantir des infrastructures routières et ferroviaires suffisamment performantes et à sauvegarder la substance du réseau des routes nationales. «Avanti» exige un aménagement raisonnable du réseau des routes nationales, notamment en supprimant les goulets d'étranglement existant entre Genève et Lausanne, Berne et Zurich ainsi qu'entre Erstfeld et Airolo. Enfin, «Avanti» crée les conditions nécessaires au percement d'un deuxième tunnel au St-Gothard. Cet ouvrage améliorera sensiblement la sécurité routière et le flux du trafic. Parallèlement, les nouvelles normes européennes réduiront fortement les émissions de bruit et de gaz d'échappement.

Nul besoin d'être prophète pour prédire que dans quelques années le tunnel du St-Gothard sera comme le fameux chas de l'aiguille face au chameau. La construction de la deuxième galerie prendra 10 ans. Il faut donc commencer immédiatement sa planification. Le renforcement constant de l'alliance qui demande un deuxième tunnel me donne confiance.

Le progrès technique d'abord

Les partisans romantiques de l'initiative pour la réduction de moitié du trafic routier se sont présentés comme des visionnaires d'un monde meilleur. Le scrutin les a remis à leur vraie place, celle de passéistes idéologiques et dogmatiques. C'est un non sec et cinglant que le peuple a opposé à leur initiative rétrograde.

Je saisis cette occasion pour remercier toutes celles et tous ceux qui ont participé activement aux campagnes de votation de ces trois dernières années. Il se sont tous engagés à fond pour la cause du trafic routier motorisé en combattant des projets hostiles à la circulation routière, des projets protectionnistes et irréalistes. Le clair rejet de l'initiative pour la réduction de moitié du trafic routier nous a remis sur la voie du succès. Profitons de cet élan pour reprendre l'offensive. Il vaut toujours mieux agir que réagir.

L'action est d'autant plus indiquée que l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage vient de publier des pronostics intéressants: en l'an 2020, les émissions atmosphériques polluantes seront tombées à leur niveau de 1955, voire en-dessous, alors que le kilométrage global des principales catégories de véhicules continuera d'augmenter. Ce résultat phénoménal est le fruit des milliards investis dans le développement technologique et dans les techniques de propulsion. Ainsi, le trafic routier dépassera même les objectifs de la stratégie de protection de l'air décrétée par le Conseil fédéral et reposant encore sur le fameux mensonge du dépérissement des forêts.

Quelle conclusion faut-il en tirer? La même que nous tirons depuis toujours: la protection de l'environnement dans le domaine du trafic routier privé doit passer avant tout par le progrès technique. Des mesures dirigistes, des restrictions et des interdictions ne sont pas des bons moyens.

L'exemple qui illustre le mieux les effets du progrès technique est sans doute le catalyseur qui a permis une réduction de la pollution atmosphérique des automobiles de quelque 90%. Grâce aux nouvelles normes européennes, ces émissions nocives baisseront encore notablement. Les nouvelles techniques de propulsion offrent des perspectives sérieuses. Parmi elles, la cellule à combustion hydrogène, une alternative valable à long terme par rapport au moteur à explosion classique. Cette technique a atteint la phase terminale de son développement. La production en série de la voiture sans émission est donc à portée de main.

Nouveau leitmotiv

Dans le débat sur la vérité des coûts, j'ai demandé que l'épave brinquebalante qu'est cette «vérité des coûts» soit retirée du trafic et jetée au cimetière des inepties politiques. Je crois avoir été enfin entendu. Même certains inconditionnels de la vérité des coûts n'en parlent plus beaucoup. En revanche, ils ont trouvé une nouvelle idole sous la forme de l'article 2 de la constitution fédérale qui invite la Confédération à encourager un développement durable. Le «développement durable» semble être devenu le nouveau leitmotiv des anciens partisans de la vérité des coûts. En tous cas, ils ne ratent pas une occasion pour s'y référer.

Dans l'espoir sans doute optimiste de l'écarter quelque peu de sa nouvelle idole, je tiens à rappeler à ce cercle de fervents un passage du message sur la nouvelle constitution fédérale. On peut notamment y lire ce qui suit: «Enfin, il ne faut pas sous-estimer le danger que les différents niveaux de dispositions constitutionnelles programmatiques soient placées dans une certaine hiérarchie et que des déductions généralisantes ou au contraire spécialisantes en soient tirées, déductions en fait interdites par la structure et la fonction du texte. Les objectifs décrits dans l'article 2 (...) ne constituent pas une compétence pour la Confédération, pas plus qu'elles ne sont directement applicables pour les autorités fédérales. Elles servent en fait à une meilleure compréhension de la constitution fédérale et peuvent servir d'aide d'interprétation.» (trad.) Je n'a rien à ajouter à cette citation.

Prestations du trafic routier

Comme je l'ai dit d'entrée, le trafic routier a généré un rendement économique global de 27 milliards de francs durant la seule année 1995. Mesdames et Messieurs, ce chiffre correspond à 8% du produit intérieur brut de la Suisse. Si on en déduit les 7 milliards de coûts externes qu'occasionne, selon la Confédération, le trafic routier, il reste 20 milliards de francs. La thèse selon laquelle la collectivité subventionne le trafic routier motorisé s'effondre comme un château de cartes. Le contraire est vrai: le trafic routier alimente la collectivité!

L'an passé les contributions fiscales du trafic routier motorisé ont atteint 9 milliards de francs. Les cantons et les communes en ont encaissé 2 milliards, la Confédération 7 dont elle a dû, conformément à la constitution, réinvestir un peu plus de la moitié dans des tâches en rapport avec le trafic routier. Le reste passe dans la caisse générale de la Confédération. C'est dire que le trafic routier individuel contribue largement et depuis de nombreuses années à boucher les trous d'une caisse fédérale déficiente.

Notons en passant que la Confédération dépense, depuis 1995, moins pour la route qu'elle n'encaisse d'argent affecté à cet effet. Rien d'étonnant dès lors à ce que le fonds spécial «Trafic routier» soit généreusement approvisionné et atteigne actuellement près de trois milliards de francs, ce qui est un record.

Si on y ajoute les intérêts cumulés mais jamais crédités depuis 1991, soit 400 millions de francs, on constate que la caisse routière dispose de largement plus de trois milliards de francs. Néanmoins, les usagers privés de la route ne paient pas seulement leur propre infrastructure, mais versent en plus des milliards à des projets de construction des transports publics. Je rappelle les quelque 700 millions pour le tunnel de la Vereina, les trois milliards pour la réduction du prix des tracés ainsi que la majeure partie des trente milliards que coûteront les grands projets ferroviaires.

Contre-prestations de la Confédération?

Vous le voyez bien: sans les contributions du trafic routier privé, le rail ne serait bientôt plus qu'une voie de garage. Je n'ai nullement l'intention de nous faire passer pour les sauveurs des transports publics, mais je pose tout de même la question suivante: n'est-il pas légitime que quelqu'un qui verse autant d'argent à la Confédération, qui lui offre des prêts sans intérêt, présente à son tour quelques revendications?

Je suis même d'avis que c'est la moindre des choses! L'initiative «Avanti» présente clairement nos exigences. Il n'y a aucune raison valable pour le Conseil fédéral et le Parlement de ne pas entrer en matière sur ces revendications parfaitement justifiées. Le trafic routier privé a consciencieusement fait son devoir – et en partie aussi celui des transports publics. C'est maintenant au tour de la Confédération d'aller «avanti», d'admettre les réalités des transports et d'assumer ses obligations.

Je déclare ouverte la 55^e assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS.