

**61^e assemblée générale ordinaire
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS
9 juin 2006**

La Suisse, un laboratoire de transport

Par Niklaus Zürcher, président routesuisse – Fédération routière suisse FRS

(Le discours prononcé oralement fait foi)

La Fédération routière suisse FRS est morte – vive routesuisse – Fédération routière suisse FRS! Vous vous en êtes rendu compte au plus tard en recevant l'invitation à cette assemblée générale: au mois d'avril dernier, notre organisation a modifié son nom et sa présentation. A l'âge de soixante ans, elle s'est soumise à une sévère cure de rajeunissement pour être aujourd'hui plus fraîche et plus colorée que jamais. J'espère que notre nouveau nom, notre nouveau logo et notre site Internet modernisé vous plaisent. En ce qui me concerne en tout cas, j'en suis très heureux. Et je saisis cette occasion pour remercier cordialement auto-suisse qui a apporté un soutien financier à ce processus de mise à jour.

Notre organisation s'est certes habillée de neuf, mais les thèmes qu'elle traite tout au long de l'année sont restés les mêmes. Ce qui ne signifie pas que rien ne change dans la manière de les aborder. routesuisse a l'intention de revenir à ses racines, à son domaine d'activité central, à savoir la défense des intérêts du trafic routier privé. Elle a même l'intention d'y renforcer son action. Les premiers pas dans cette direction ont déjà été faits durant l'exercice écoulé par la diffusion électronique régulière des News routesuisse, par la fondation d'un comité consultatif politique appelé «Transports + Automobile», une plate-forme composée de parlementaires des partis gouvernementaux

bourgeois et de représentants des organisations institutionnelles de routesuisse, ainsi que par la rédaction d'avant-papiers sur les sessions du Conseil national et du Conseil des Etats.

routesuisse cible actuellement son action sur le fonds d'infrastructure, projet prioritaire pour le trafic routier. Le texte gouvernemental a franchi en mars dernier le Conseil des Etats qui est prioritaire dans ce dossier. La commission des transports du Conseil national a commencé l'examen de ce projet en mai et elle terminera probablement ces travaux en août, si bien que la Grande Chambre pourra probablement décider durant la session d'automne qui aura lieu à Flims dans les Grisons.

La commission des transports du Conseil national a suivi dans une large mesure les propositions du Conseil des Etats. Elle a ainsi approuvé à une large majorité les contributions aux routes principales dans les régions de montagne et périphériques. De plus, elle a soutenu sans opposition le co-financement d'infrastructures ferroviaires dans le trafic d'agglomération (projets RER). Cette participation financière est cependant liée à la condition que les infrastructures ferroviaires soutenues déchargent directement et notablement la route.

Quelques choix importants devront encore être faits durant la séance du mois d'août, soit en particulier la définition des montants effectifs attribués aux différentes infrastructures – les routes nationales, les routes principales (en dehors des agglomérations) et le trafic d'agglomération (routes, infrastructures du trafic ferroviaire et du trafic lent).

En principe, routesuisse salue la mise en place d'un fonds d'infrastructure global et à long terme pour le financement du réseau des routes nationales et des infrastructures du trafic d'agglomération. Nous soutenons notamment la décision du Conseil des Etats selon laquelle le fonds d'infrastructure Route peut aussi verser des contributions aux routes principales situées en dehors des villes et des agglomérations. Par ce choix, le Conseil des Etats reconnaît explicitement l'importance du mode de transport Route pour l'espace rural, tant du point de vue de la sécurité que de celui du service public.

routesuisse approuve également le principe de libérer les tranches de crédit par étapes (art. 5 al. 2 de la loi sur le fonds d'infrastructure LFI). D'une part, cette procédure permet de mieux piloter les projets en fonction des besoins changeants; d'autre part, elle empêche qu'un chèque en blanc soit d'ores et déjà attribué pour les deux décennies à venir.

En revanche, nous ne sommes pas d'accord avec les montants que nous jugeons insuffisants du

1. premier versement (2,6 milliards de francs; art. 2 al. 1 lettre a LFI) dans le fonds d'infrastructure Route et
2. de la contribution au maintien de la fonctionnalité du réseau des routes nationales (5,5 milliards de francs; art. 2 al. 2 lettre b de l'arrêté fédéral sur le crédit global affecté au fonds d'infrastructure).

Tous les milieux concernés doivent honnêtement admettre que le maintien de la fonctionnalité des autoroutes dans le seul domaine des agglomérations durant les 20 ans à venir exigera un montant largement supérieur au 5,5 milliards de francs prévus dans l'arrêté fédéral. Nous proposons donc d'augmenter, par le biais d'une augmentation du premier versement au fonds d'infrastructure, de 1,1 milliard, donc de porter à 6,6 milliards de francs, la somme destinée à la sauvegarde de la fonctionnalité des routes nationales. Cette proposition va d'ailleurs dans le sens de la volonté du Conseil fédéral qui, dans son message sur le compte d'Etat 2005, a annoncé son intention de ramener le niveau du financement spécial des routes à une réserve de compensation équitable en procédant à des excédents de dépenses.

Nous devons également être conscients du fait qu'il y aura à l'avenir des déplacements non souhaitables du trafic sur le plan local si nous ne parvenons pas à éliminer dans les délais utiles les goulets d'étranglement existants et prévisibles sur le réseau routier à haut rendement. Ce sera notamment le cas pour le trafic de personnes sur les autoroutes qui risque de déborder sur le réseau routier adjacent ou pour le trafic de marchandises qui pourrait se dérouler aussi durant les heures qui lui sont actuellement interdites.

Conformément à la résolution que nous avons prise lors de notre dernière assemblée générale, le financement de projets purement ferroviaires (par exemple, les RER) dans les agglomérations avec l'argent réuni par les usagers de la route est toujours hors de question pour routesuisse. Cette intention telle qu'elle est formulée aujourd'hui est même contraire à la Constitution fédérale. Par principe, routesuisse exige que les contributions d'investissement aux infrastructures ferroviaires dans le trafic d'agglomération passent exclusivement par les instruments de financement prévus dans la législation sur les chemins de fer (art. 6 al. 6 LFI).

Dans l'idée d'un compromis et en s'écartant de la résolution que nous avons prise l'an passé, routesuisse pourrait désormais soutenir la proposition suivante: un milliard de francs pourrait être prélevé dans le financement spécial du trafic routier et accordé à titre de prêt remboursable aux trois projets RER en discussion (DML, CEVA, FMV) pour en faciliter le financement.

Au cas où le parlement finirait par approuver le cofinancement des infrastructures ferroviaires avec les ressources affectées du trafic routier selon la version du Conseil des Etats (art. 6 al. 6 LFI, dernière phrase), nous exigeons l'inscription dans la loi de la réglementation suivante: cette participation financière est soumise à la condition que l'infrastructure décharge effectivement, directement et notablement la route.

Or, nous attendons toujours la preuve que, dans un réseau de transport aussi bien aménagé que celui de la Suisse, une extension des infrastructures ferroviaires réduise directement et de manière significative le trafic routier. Il nous semble donc indispensable que chaque projet soit précédé d'une expertise scientifiquement fondée.

Je ne vous cacherais pas que ce projet de fonds d'infrastructure tel qu'il est présenté aujourd'hui ressemble plutôt à un mauvais compromis. Son échec n'aurait pas de conséquences bien graves pour la construction des routes nationales. Nous pourrions parfaitement vivre avec le statu quo qui assure aussi la pérennité du financement des routes malgré les programmes d'économies de la Confédération.

C'est dire que nous ne participons pas avec beaucoup d'enthousiasme à l'élaboration de ce fonds d'infrastructure. Certains milieux politiques risquent d'y perdre davantage que nous. S'ils devaient finalement lancer un référendum, nous en prendrions probablement acte avec un haussement d'épaules et un sourire en coin. Telle que la situation se présente aujourd'hui, nous ne nous battons certainement pas au premier rang pour ce projet en cas de campagne référendaire.

Passons du fonds d'infrastructure de la route à un autre sujet qui, selon le discours officiel, est aussi une magnifique histoire à succès helvétique: la politique des transports de marchandises ou, plutôt, la politique de transfert de la route au rail. A ce propos, nous attendons l'ouverture de la procédure de consultation concernant la loi d'exécution de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. L'introduction d'une bourse pour le transit alpin semble être un des points centraux de cette loi qui est censée remplacer le 1^{er} janvier 2011 au plus tard la législation actuelle sur le transfert de la route au rail. Cette idée a aussi été évoquée lors de la rencontre du président de la Confédération, Moritz Leuenberger, avec le commissaire européen aux transports, Jacques Barrot, au début du mois de mai.

Lors de la conférence de presse suivant ces entretiens, Jacques Barrot a comparé la politique suisse des transports à un «laboratoire». Monsieur Barrot a visé juste et je partage totalement sa définition: les innombrables essais et bricolages qui ont été effectués dans le laboratoire suisse des transports durant les dernières décennies sous les titres de «la promotion des transports publics», de «la réduction du trafic routier», de «la mobilité durable» ou encore du «transfert transit alpin de marchandises» n'ont eu jusqu'ici comme résultat que des remèdes aussi amères qu'inefficaces.

Toutes ces expériences ont été faites – pour garder la même image – à vif, donc sur le trafic routier de personnes et de marchandises. La question fondamentale à laquelle devaient répondre toutes ces expériences et recherches était la suivante: comment et par quels moyens réglementer et discipliner un trafic routier privé, individuel, confortable, rentable et, aujourd'hui, même relativement peu polluant pour faire progresser des transports publics, collectifs, plus ou moins confortables et, surtout, hautement déficitaires?

L'imagination des responsables de ce laboratoire – soit essentiellement, mais pas uniquement le DETEC – est sans limite. Mais il faut le dire en toute clarté: il y a manifestement quelques charlatans à l'ouvrage. Leur cobaye favori est et restera sans doute le trafic routier de marchandises auquel ils prescrivent, à côté d'une nouvelle augmentation de la redevance sur le trafic des poids

lourds liée aux prestations, la RPLP, un médicament fortement douteux qui a pour nom «bourse du transit alpin». Et le plus invraisemblable dans cette affaire est que cette expérience onéreuse est entreprise uniquement pour tenter de maintenir en vie encore quelque temps l'illusion du transfert des transports de la route au rail.

Tout cela est proprement insensé: il est grand temps de stopper ces expériences onéreuses, sans avenir et inutiles et de les combattre avec véhémence. Nous soutenons donc l'Association suisse des transports routiers ASTAG, qui est une de nos organisations institutionnelles, dans son combat contre une nouvelle augmentation de la RPLP et contre l'institution d'une bourse du transit alpin. Les principales victimes de cette politique sont une fois de plus les transports intérieurs en particulier et l'économie suisse en général. L'ASTAG a lancé une pétition contre l'augmentation de la RPLP qui sera déposée dans une semaine environ. Je vous prie de signer cette pétition si vous ne l'avez pas encore fait. Vous trouverez des listes sur la table à l'entrée de la salle. Je vous remercie cordialement de votre soutien.

Mais la poursuite d'une politique des transports restrictive n'est pas la seule expérience qui se déroule actuellement dans les éprouvettes du laboratoire DETEC. Il y en a bien d'autres qui ont pour noms «Via sicura», le programme de sécurité routière de la Confédération, road-pricing (péages routiers), compte des coûts des transports (Trakos), plan d'action contre les particules fines, impôts écologiques sur les automobiles, pour ne citer que quelques-unes de ces substances dangereuses en devenir ou déjà prêtes.

Dans ces conditions, je suis tout de même heureux de constater que la taxe CO₂ sur les carburants a été enlevée de manière légale des mains des apprentis sorciers qui sévissent dans ce laboratoire et transmise à un connaisseur de cette matière, en l'occurrence Marco Berg, administrateur de la Fondation Centime climatique. A l'issue de cette assemblée, il nous informera en détail sur l'état actuel des activités de cette fondation.

Je suis heureux de pouvoir vous saluer ici et aujourd'hui au nom du comité central de routesuisse à cette 61^e assemblée générale ordinaire. Mon salut spécial va aux nombreux hôtes et aux représentants des médias qui nous font le plaisir d'être là. Je déclare ainsi ouverte cette assemblée générale de routesuisse – Fédération routière suisse FRS.