

**65<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire  
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS  
9 juin 2010**

# **Avenir des infrastructures de transport: Poursuite des bricolages ou action stratégique?**

par Rudolf Zumbühl, président routesuisse – Fédération routière suisse FRS

(La version orale du discours fait foi)

Comme l'annonce le titre de mon exposé, je veux regarder vers l'avenir aujourd'hui en me concentrant plus particulièrement sur l'avenir des infrastructures de transport. Mais pour tracer la voie qu'il s'agira de suivre, je dois commencer par jeter un bref regard en arrière.

Un groupe de travail dirigé par le professeur st-gallois Francesco Kneschaurek a développé en 1972 des perspectives pour les transports en Suisse. Ces prévisions ont été établies dans le cadre de la Conception globale suisse des transports (CGST-CH). Partant notamment des données et chiffres de la période 1950 à 1970, les experts ont formulé des pronostics sur le développement des transports entre 1970 et 2000.

Le volume des transports pronostiqué par ce groupe de travail pour l'an 2000 était certes trop élevé, tant en ce qui concerne le trafic de personnes que le trafic de marchandises. Il faut cependant relever à la décharge des experts que les valeurs de 1970 admises pour les deux formes de transport étaient trop élevées, si bien que les taux de croissance calculés étaient eux aussi logiquement supérieurs à la progression réelle. Toutefois, si on part des chiffres les plus récents disponibles, soit de l'année 2008, on constate que la réalisation des pronostics établis en 1972 semble être possible à moyen terme.

Les prévisions faites pour l'an 2000 concernant le trafic de marchandises par la route s'avèrent aujourd'hui assez précises. Pour le trafic ferroviaire, en revanche, elles sont deux fois plus élevées

que les chiffres réels. Aujourd'hui, les transports routiers de marchandises ont largement dépassé les pronostics alors que le rail accuse un retard d'environ six milliards de tonnes-kilomètres sur les prévisions de 1972.

Le professeur Kneschaurek a établi de surcroît en 1970 des pronostics pour le produit social brut et l'évolution démographique dans le cadre de ses perspectives globales du développement économique de la Suisse. Il a eu une vision trop optimiste tant pour le PSB que pour la démographie, mais ses prévisions concernant la population résidant de manière permanente en Suisse se sont tout de même réalisées avec un peu de retard, soit en 2007.

En résumé, on peut constater que les perspectives de développement établies par le professeur Kneschaurek il y a quarante ans pour l'an 2000 étaient certes trop optimistes, mais qu'elles se sont tout de même réalisées dans l'ensemble ou sont à portée de main aujourd'hui. Les planifications et mesures entreprises par les pouvoirs publics pour maîtriser les conséquences de la croissance pronostiquée sont aujourd'hui épuisées. En d'autres termes, l'avance que possédait la Suisse à l'époque – notamment en termes d'infrastructures (de transport) – a aujourd'hui plus ou moins disparu.

Partant de ce qui précède, on peut aussi admettre que les perspectives établies jusqu'en 2030 concernant le trafic de personnes et de marchandises et le développement démographique ne sont pas fausses ou le fruit de réflexions hasardeuses, mais qu'elles se réaliseront approximativement. Or, elles annoncent des croissances en partie massives.

La conclusion est évidente: il ne suffit plus aujourd'hui de faire des projections théoriques. Le programme établi par l'OFROU pour éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales va dans la bonne direction. Nous soutenons notamment le principe de la planification continue, donc la répartition en différents modules et la liste des priorités qui en découle. Une telle programmation fait malheureusement défaut dans les transports ferroviaires où tous les acteurs concernés semblent agir à leur guise.

Le fait que l'avance en termes d'infrastructures est épuisée et que cette situation entraîne forcément des conséquences négatives pour l'économie nationale n'est pas une surprise. On sait depuis longtemps que les infrastructures de transport suisses exigent une intervention aussi urgente que massive – notamment pour des raisons de sécurité. Il est certes important de retirer de la circulation des chauffards irresponsables, mais le travail de sécurité routière est déterminé par les trois paramètres que sont l'infrastructure, les véhicules et les êtres humains. C'est dire que l'infrastructure ne doit pas être négligée. Les interventions à ce niveau exigent cependant des fonds importants et elles ne sont pas toujours gratifiantes en politique. Un point doit cependant être relevé ici: les milieux qui considèrent le financement du trafic routier comme un self-service, dans lequel chacun peut se servir à bien plaisir, se chargent d'une lourde responsabilité.

«Zurich est construit», voilà la devise désastreuse d'une conseillère communale zurichoise fort bien connue qui a réussi des années durant à bloquer le développement de cette métropole. Les conséquences de cette lamentable politique sont encore perceptibles aujourd'hui. Pourtant, on assiste fréquemment à des réactions semblables en Suisse quand il est question d'infrastructures routières. En adoptant de telles perspectives ou plutôt en manquant complètement de perspectives, notre pays aura du mal à s'imposer dans la concurrence internationale.

Quels sont les défis à relever?

Le tableau concernant la route et le rail donne un aperçu des investissements auxquels il faut s'attendre si on veut adapter les infrastructures de transport aux besoins croissants. Il indique aussi les investissements que l'on peut financer avec les ressources actuelles. Et il ne faut pas oublier les coûts d'entretien et, pour le rail, les charges d'exploitation qui viennent encore s'ajouter à la facture.

Les besoins au niveau de l'entretien sont aujourd'hui déjà énormes. Et plus les réseaux s'allongent, plus ces frais augmentent. Des assainissement indispensables sont négligés et renvoyés aux calendes grecques. Les élargissements, extensions et autres aménagements ont été longtemps considérés comme des tabous – surtout quand ils visent à sauvegarder la fonctionnalité de la route. Aujourd'hui encore, les autorités politiques agissent mollement et se servent du prétexte d'innombrables plaintes et recours pour ne pas faire avancer les choses.

A ces difficultés s'ajoute une réalité financière pénible qui nous rattrape aujourd'hui. Nous approchons à grands pas d'un grave goulet d'étranglement financier dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire et routière. L'argent manque partout, non seulement pour assurer aujourd'hui le bon fonctionnement des infrastructures, mais aussi pour les adapter aux besoins futurs. La nouvelle conception globale du financement des transports terrestres ne peut et ne doit pas se résumer en la devise simpliste «la route paie tout et encore davantage».

Il est compréhensible que l'un ou l'autre lobbyiste aveuglé par les énormes sommes en jeu fasse preuve d'une imagination délirante dans sa quête de ressources financières. Les uns cherchent le salut dans le pillage systématique de l'autre mode de transport (initiative ATE), les autres veulent ramener la déduction fiscale pour les frais de déplacement des pendulaires au niveau des tarifs des transports publics; d'autres encore pensent à une taxe CO<sub>2</sub> ou à un prélèvement général sur l'énergie dont le produit serait affecté aux transports publics. Et certains songent même à ressusciter le bon vieux fonds global des transports de la Politique coordonnée des transports.

Un bref commentaire concernant ces propositions pleines de fantaisie: l'initiative ATE provoque quasiment une inversion de la répartition actuelle des fonds routiers affectés (un quart pour les transports publics, trois quarts pour la route). S'il en va selon les auteurs de l'initiative, 70% iraient désormais aux transports publics et 30% à la route. Leur proposition consiste à piller la «caisse de la route» au point qu'il ne sera tout simplement plus possible de financer l'infrastructure routière qui

assume aujourd'hui plus de 80% des prestations de transport (trafic privé et public de personnes et de marchandises). Pour compenser cette lacune dans le financement de la route, il faudrait augmenter le prix de l'essence et du diesel de 52 centimes par litre selon les données actuellement disponibles.

La déduction fiscale actuelle des frais de déplacement en voiture privée est d'autant plus justifiée que le coût moyen d'un kilomètre en voiture est environ six fois plus élevé que le coût moyen d'un kilomètre en chemin de fer. Donc, avant de réduire la déduction pour les frais de déplacement en voiture privée au niveau des tarifs des transports publics, il faudrait commencer par élever notablement ces derniers, si bien qu'il serait possible d'augmenter aussi la déduction pour les déplacements en transports publics. De toute manière, le fisc n'admet aujourd'hui une déduction pour la voiture privée que si les transports publics ne sont pas acceptables pour l'utilisateur, c'est-à-dire si la durée du déplacement en transports publics est trop longue, en cas d'horaires de travail irréguliers, si des objets doivent être transportés ou encore si la fréquence des correspondances est insuffisante.

A propos de l'idée d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants, on rappellera que le Conseil national vient de biffer purement et simplement cette possibilité dans la loi sur le CO<sub>2</sub>. En outre, cette taxe considérée en principe comme un instrument d'incitation deviendrait un nouvel impôt si son produit était affecté. La forte hausse du prix du carburant ces dernières années nous a aussi fait comprendre qu'un prélèvement supplémentaire ne réduit pas le trafic routier motorisé. L'unique effet serait donc de le renchérir. Or, tel n'est pas l'objectif de la taxe CO<sub>2</sub> qui ne doit pas devenir une nouvelle RPLP.

Un prélèvement d'un centime par kilowattheure sur l'ensemble de la consommation énergétique, donc aussi sur l'électricité, constituerait indubitablement un nouvel impôt, car l'effet incitateur de 130 francs en moyenne par voiture et par an serait quasi nul. Mais le trafic motorisé privé en serait une fois de plus préterité. Le même constat vaut pour ledit centime pour l'infrastructure qui, prélevé par kilomètre-personne, serait payé à raison de quatre cinquièmes par le trafic motorisé privé entraînant une augmentation du prix du carburant d'environ 20 centimes par litre d'essence ou de diesel sur la base des prix actuels.

Toutes ces «idées créatives» reposent sur la même stratégie bien connue qui vise systématiquement à désavantager le trafic privé motorisé. D'un point de vue financier, il s'agit cependant d'une politique à la petite semaine qui coûtera très cher aux générations suivantes.

Les propositions d'interventions stratégiques et durables ne manquent pourtant pas. On en trouve par exemple dans le message sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et la libération des fonds nécessaires à cet effet. Ce programme propose une liste des projets d'élimination des goulets et fixe des priorités. Il précise aussi les endroits où il sera nécessaire d'ajouter de nouveaux éléments au réseau pour assurer la fluidité du trafic. Enfin, le Conseil fédéral propose dans son message divers scénarios concernant le développement futur du financement spécial du trafic routier (FSTR).

Il n'y a aucune raison valable pour ne pas appliquer le même procédé au développement du rail (analyse des besoins, effets de réseau, business plan). Voilà la seule manière de rétablir la transparence dans le secteur ferroviaire. La présentation simpliste de deux variantes – une moins chère, l'autre plus chère – pour Rail 2030 ne répond pas, beaucoup s'en faut, aux exigences d'une politique des transports durable. L'OFT doit enfin assumer son rôle de leader et présenter un programme qui dresse la liste des projets ferroviaires futurs et fixe des priorités selon des critères clairs et compréhensibles. Il suffit pour cela qu'il s'inspire du message gouvernemental cité plus haut.

Des infrastructures de transport durables ont besoin d'un financement durable. Compte tenu des investissements énormes qui attendent le secteur des transports et à la lumière de la crise financière qui frappe l'Etat grec, il faut s'interroger sur les parts que doivent assumer la génération actuelle et les générations à venir dans le financement de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures de transport. Ou, en d'autres termes, quelles dettes avons-nous le droit de transmettre à nos enfants? Pour répondre à ces questions, les autorités concernées doivent cesser leurs bricolages financiers et élaborer une conception claire et convaincante.

Il faut donc préparer un business plan global pour analyser les besoins et définir les effets de réseau. La condition centrale à satisfaire est d'établir la transparence la plus complète. Le business plan doit fixer en détail le rendement que doit avoir chaque projet ou chaque tronçon pour garantir en quelque sorte un intérêt minimal sur le capital investi; il doit également préciser les contributions à fonds perdu des collectivités publiques. Ce calcul doit tenir compte de la capacité financière de chaque canton. S'il est prévisible qu'un projet ou un tronçon ne rapporte même pas de quoi couvrir les frais d'exploitation, on ne peut certainement pas parler d'un financement durable. Dans ces cas, les dettes cumulées seront tout simplement reportées sur les générations suivantes.

Le rail et la route doivent affronter des déficits financiers énormes. Les deux ont besoin de repères clairs pour qu'on sache exactement où on va. Plus que jamais nous avons besoin de conceptions claires pour les deux modes de transport terrestre, des conceptions permettant une action responsable et déterminée – et mettant fin aux bricolages actuels. Le fait est que les infrastructures de transport et leur utilisation coûteront très cher à l'avenir. C'est une certitude immuable. Des disputes stériles pour les moyens financiers disponibles et des blocages réciproques ne feront certainement pas avancer les choses. Cette politique est certes facile et confortable, mais elle n'apporte rien.

Je suis heureux de pouvoir saluer parmi nous Urs Näf, expert en politique climatique auprès d'economiesuisse. Orateur invité de ce jour, Urs Näf présentera à l'issue de notre assemblée un exposé sous le titre «La Suisse doit-elle faire cavalier seul en politique climatique?». Nous entendrons ses réflexions sur les efforts nationaux et internationaux de protection du climat et notre orateur évoquera sans doute aussi le débat climatique qui a eu lieu la semaine passée au Conseil national.

De notre point de vue, je peux constater que la Grande Chambre a tenu compte dans une large mesure de nos exigences dans son débat sur la révision totale de la loi CO<sub>2</sub>. Sur un point cependant, elle s'en est écartée: l'objectif de réduction de 20% devrait être atteint exclusivement au niveau national. Ce choix provoque diverses incohérences dans le projet adopté par le Conseil national. Nous attendons avec intérêt l'examen de cette révision par le Conseil des Etats.

Je suis heureux de pouvoir vous saluer ici et aujourd'hui au nom du comité central de routesuisse à cette 65<sup>e</sup> assemblée générale. Un souhait de bienvenue tout particulier va à nos nombreux hôtes et aux représentants de la presse qui nous ont fait le plaisir d'accepter notre invitation. Je déclare donc ouverte cette assemblée générale de routesuisse – Fédération routière suisse FRS.