

**67<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire  
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS  
20 juin 2012**

# **Le trafic routier est massivement sous-estimé**

par Rudolf Zumbühl, président routesuisse – Fédération routière suisse FRS

(la version orale du discours fait foi)

On continue de sous-estimer massivement le trafic routier. Que cette attitude soit consciente ou inconsciente, le fait est que la circulation routière motorisée a réalisé ces dernières années et décennies un progrès énormes dans tous les domaines. Son importance pour l'économie du pays, mais aussi pour l'Etat est immense et incontestée.

Les derniers chiffres statistiques de ce secteur sont impressionnants. La branche automobile génère dans toute la Suisse un chiffre d'affaires annuel d'environ 90 milliards de francs. Ses 21 000 entreprises emploient 230 000 personnes. Le chiffre d'affaires le plus important a été réalisé par les transports routiers (environ 18,5 milliards de francs), suivis par la branche des garages (près de 18 milliards de francs), les entreprises de production fournissant l'industrie automobile internationale (14 milliards de francs), les ventes de voitures neuves (13 milliards), les compagnies pétrolières y compris les raffineries et stations-service (11 milliards), le leasing automobile (6 milliards) et les assurances automobiles (4,6 milliards).

En 2011, les impôts routiers et automobiles encaissés par la Confédération se montaient à 9,9 milliards de francs, soit environ un sixième de la totalité des recettes fiscales de l'Etat central. 42% (4,1 milliards de francs) de ce montant sont allés sans condition à la caisse générale de la

Confédération. Près de 30% (2,9 milliards de francs) ont été affectés à des tâches routières comme l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des routes nationales. 20% environ (près de 2 milliards de francs) ont été transférés aux grands projets ferroviaires (FTP), soit les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), Rail 2000 et ZEB, les mesures antibruit, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale aux lignes européennes à grande vitesse (LGV) ainsi que les infrastructures ferroviaires des agglomérations. La part des cantons au produit de la RPLP représente cinq pour-cent (500 millions de francs) et trois pour-cent environ (400 millions de francs) ont servi à la protection de l'environnement, la recherche, etc.

Le trafic routier était et constitue toujours un objet fiscal très convoité. Il est aussi devenu beaucoup plus performant et efficace au fil des ans. Des voitures de tourisme modernes consomment par place assise autant, voire moins d'énergie qu'un train à haut rendement. Une voiture moderne consomme environ 40% de moins d'énergie pour franchir 100 kilomètres (km) qu'un modèle d'il y a 30 ou 40 ans, et cela bien que la puissance du moteur se soit accrue entre-temps de plus de 100%. Mais le poids a lui aussi augmenté, de 50 à 60% en moyenne. Cette hausse du poids est la conséquence, d'une part, d'un niveau de confort et d'équipement nettement plus élevé, et, d'autre part, des nombreux aménagements de sécurité qui dotent les voitures actuelles. Détail remarquable: malgré toutes ces améliorations, une voiture moderne ne coûte pas plus cher que son prédécesseur des années septante compte tenu de la progression du pouvoir d'achat. En d'autres termes, l'acheteur d'une automobile obtient aujourd'hui beaucoup plus pour son argent qu'autrefois.

Baisse de la consommation de carburant signifie aussi diminution des émissions de CO<sub>2</sub>: en 2011, la consommation moyenne de carburant de toutes les voitures de tourisme neuves mises en circulation est tombée à 6,39 litres (l)/100 km, chiffre en baisse de 3,5% par rapport à celui de l'année précédente (2010: 6,62 l/100 km). Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves ont reculé de 3,7% pour se fixer à 155 grammes (g) par kilomètre en 2011 (2010: 161 g CO<sub>2</sub>/km). L'industrie automobile met tout en œuvre pour atteindre la valeur-cible imposée par la politique, à savoir 130 g de CO<sub>2</sub>/km en 2015. On assiste aujourd'hui à l'arrivée de moteurs aux cylindrées réduites, mais réalisant les mêmes performances que les moteurs plus grands. Avantage: baisse de la consommation, donc aussi des émissions de CO<sub>2</sub>.

Des efforts semblables sont en cours dans le secteur des véhicules utilitaires. Un exemple: alors qu'un camion franchissant le col du San Bernardino consommait dans le passé six litres de carburant par tonne de charge utile, il ne brûle aujourd'hui plus que deux litres à peine pour produire la même performance.

Sous la pression de nombreuses régulations étatiques, la branche des transports cherche aussi continuellement à améliorer son efficacité. Elle recourt de plus en plus au numérique (par exemple, pour la disposition); les processus logistiques sont optimisés (pour éviter les courses à vide, par exemple); les systèmes de transport et de chargement sont sans cesse modernisés (par exemple,

moyennant des conteneurs permettant le grutage) et la coordination est perfectionnée d'une manière générale (par exemple, organisation par filiales).

En même temps, les effets nocifs du trafic routier sur la société et l'environnement sont continuellement réduits. Les émissions de polluants atmosphériques et de bruit ont baissé de manière significative jusqu'à ce jour. De nouvelles et notables améliorations sont en perspective grâce à l'introduction des normes Euro 6 concernant les gaz d'échappement des véhicules utilitaires et voitures de tourisme. Même constat pour les émissions sonores qui baissent grâce au recours à des revêtements routiers silencieux et des pneus opposant moins de résistance au roulement.

Des progrès énormes ont également été réalisés en termes de sécurité routière durant les 40 ans écoulés. Après l'apogée atteinte en 1971 avec 1773 personnes tuées sur la route, ce chiffre a constamment reculé pour tomber à 320 en 2011, ce qui représente une baisse de 80%. Durant cette même période, le degré de motorisation et les prestations de transport (mesurées en personnes-kilomètres) ont plus que doublé et la population de la Suisse s'est accrue de plus de 1,6 million de personnes.

Les réaménagements routiers et nouvelles constructions routières doivent aujourd'hui répondre à des normes sévères en termes de protection de l'habitat, de la société et de l'environnement. Conséquence: un nombre croissant d'ouvrages d'art (ponts et tunnels) qui renchérissent la construction routière. On a par exemple de plus en plus de mal à distinguer les passages pour gibiers de «véritables» tunnels. Tous les vingt kilomètres il faut désormais réaliser des passages pour les grands animaux sauvages comme les cerfs, les lynx et les renards. Des passages souterrains doivent être forés tous les 250 à 1000 mètres pour les plus petits animaux (notamment les reptiles et les amphibiens).

Tout cela coûte cher et augmente notablement le prix moyen du kilomètre autoroutier. Détail important: ces coûts (supplémentaires) sont assumés en totalité par les usagers, donc conformément au principe de causalité.

Nonobstant ces progrès énormes et incontestables, le trafic routier continue d'avoir mauvaise réputation. Le transfert de la mobilité de la route au rail, du trafic privé aux transports collectifs est considéré dans toutes les discussions comme l'unique moyen de réaliser une mobilité durable.

Dans les régions urbaines, notamment, des entraves massives au trafic privé motorisé sont aujourd'hui acceptées sans coup férir. Des routes sont réduites ou affectées à un nouvel usage. Ce développement ne concerne pas seulement des routes de quartier, mais aussi des axes de passage. Des routes principales sont rétrécies et dotées d'aménagement «modérant» le trafic. Des bacs à fleurs, obstacles divers et autres «ameublements» ne sont plus depuis longtemps l'exclusivité des quartiers résidentiels.

En revanche, les projets de construction routière se heurtent régulièrement à une vive opposition. On semble croire qu'en cessant de construire des routes on diminue automatiquement le trafic routier. Le résultat de cette erreur de fond est une augmentation constante des heures de bouchon en raison de surcharges de trafic. En revanche, le trafic ne baisse absolument pas, bien au contraire: la mobilité augmente sans cesse.

Affirmer que cette mobilité, qui continuera de croître selon les pronostics officiels, est la conséquence de l'aménagement de routes existantes et de la construction de nouvelles routes, c'est ignorer délibérément les vrais raisons de ce phénomène. Le même constat vaut pour le renforcement et le renouvellement des infrastructures ferroviaires.

Le fait est que la route et le rail devront à l'avenir relever de lourds défis, notamment au niveau des infrastructures. Cela dit, la route est dans une position sensiblement moins confortable que le rail. Les deux modes de transport terrestres auront besoin dans les 20 à 30 ans à venir de beaucoup d'argent pour garantir l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de leurs infrastructures, donc pour sauvegarder leur fonctionnalité et leurs performances. Le projet FAIF (financement et aménagement des infrastructures ferroviaires), qui est déjà à l'examen parlementaire (commission des transports du Conseil des Etats), alloue au rail une somme annuelle de plus de cinq milliards de francs. On cherche en vain une planification et un financement équivalents pour la route, et cela bien que les besoins financiers annuels de la route se montent à plus de quatre milliards de francs par an pour les années à venir.

Nous avons pris acte avec d'autant plus de satisfaction de la décision du Conseil national d'approuver le 31 mai 2012 sans discussion et sans opposition la motion «Stratégie de développement de l'infrastructure routière». Le but de ce programme est de dresser la liste des projets d'aménagement (y compris les routes principales) devant être réalisés d'ici à 2030 et de préciser leur mode de financement. La Confédération est chargée de mettre à niveau le projet d'infrastructure routière et le projet FAIF afin que les chambres fédérales puissent débattre de deux programmes ayant atteint un stade équivalent d'avancement et de conception pour les mettre ensuite en vigueur en même temps.

En clair: la Confédération doit mettre en place non seulement un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) comme prévu dans le projet FAIF, mais aussi un fonds d'infrastructure routière (FIR) pour, d'une part, désenchevêtrer les courants financiers des deux modes de transport et rétablir la transparence des coûts ainsi que, d'autre part, pour donner enfin à l'infrastructure routière un financement fiable, planifiable et souple. Aucune raison valable ne justifie la création d'un FIF sans la mise en place simultanée d'un FIR.

L'acceptation de cette motion par le Conseil fédéral et le Conseil national couronne une année très intense pour notre association. routesuisse a totalement assumé son rôle d'association faîtière et, surtout, de plaque tournante politique pour l'économie des transports et les organisations d'usagers

de la route par son engagement face à l'initiative ATE «pour les transports publics», le contreprojet direct FAIF, le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, le débat sur l'assainissement total du tunnel routier du St-Gothard et la question de la construction d'une deuxième galerie, la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> ainsi que le programme de sécurité routière «Via sicura».

A l'invitation de la conseillère fédérale Doris Leuthard, routesuisse a participé fin octobre 2011 à la «table ronde» sur le futur financement des infrastructures de transport. Nous avons également pu exprimer notre position en mars 2012 lors de deux auditions des commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats concernant le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales et l'assainissement total du tunnel du St-Gothard.

Dans le cadre de son combat contre l'initiative ATE, routesuisse a mis en ligne durant l'exercice écoulé un nouveau site internet ([www.initiative-ate-non.ch](http://www.initiative-ate-non.ch)), diffusé quatre newsletters, publié le traité du professeur Martin Lendi sous le titre de «Constitution routière – nouvelles exigences» et édité la brochure «Chiffres et faits concernant le mode de transport Route».

Notre position souvent exprimée est en résumé la suivante: il n'est pas tolérable de garantir unilatéralement le financement de l'infrastructure ferroviaire alors que le financement des routes reste aléatoire. Dans la perspective du futur financement des infrastructures de transport terrestre, il est indispensable d'avoir une vision globale et de synchroniser les efforts dans les deux domaines comme le demande précisément la motion susmentionnée. Nul besoin d'être grand prophète pour prévoir que, si nous ne parvenons pas à placer le financement de l'infrastructure routière sur une base solide en même temps que progresse le projet FAIF, le département fédéral des transports taillera de toute évidence en premier lieu dans le budget de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Parce qu'on ne le répétera jamais assez, je me permets ici de rappeler en bref les principaux arguments parlant contre l'initiative ATE et pour une optimisation du projet FAIF:

- le mode de financement proposée des infrastructures de transport viole massivement le principe de causalité.
- le principe constitutionnel du libre choix du moyen de transport est miné, car la concurrence entre modes de transport, qui est également imposée par la Constitution, est entravée par un manque de transparence des coûts.
- les routes suisses se dégradent parce que les investissements dans le renouvellement des infrastructures restent totalement insuffisants.
- la sécurité routière baissera massivement car l'entretien des routes sera négligé et aussi parce que le trafic débordera des autoroutes chroniquement surchargées sur le réseau routier subordonné.
- le prix du carburant augmentera considérablement, notamment pour compenser le détournement de l'argent de la route vers les infrastructures ferroviaires.

- déjà chroniquement surchargé aujourd'hui, le réseau routier sera encore plus sollicité à l'avenir, d'où augmentation des heures de bouchon et finalement collapsus total du trafic routier.
- le dysfonctionnement du réseau routier entraîne des dommages par milliards de francs pour l'économie nationale. Actuellement déjà, les heures de bouchon sur les routes provoquent des pertes économiques pour 1,5 milliard de francs par an.
- L'opacité actuelle du financement des transports et le subventionnement transversal par la route d'un trafic ferroviaire hautement déficitaire seront bétonnés et légitimés pour des décennies.

Comment peut-on optimiser le projet FAIF en tant que contreprojet direct à l'initiative ATE?

Premièrement, la Confédération doit renoncer à limiter la déduction dans l'impôt fédéral direct des frais de déplacement des pendulaires. Cette proposition défavorise avant tout les pendulaires automobilistes et crée des inégalités de droit entre villes et campagnes.

Deuxièmement, il faut renoncer à prolonger jusqu'en 2030 ledit quart NLFA. Lorsqu'un quart au maximum du coût des tunnels de base NLFA aura été payé, ce prélèvement sur le produit des impôts sur les huiles minérales doit être réaffecté au trafic routier. Ce devrait être le cas en 2018.

Troisièmement, il faudra cesser de détourner en faveur du rail tout le produit de la RPLP ou une partie de celui-ci lorsque le fonds FTP sera arrivé à échéance. Conformément aux dispositions constitutionnelles en vigueur, les recettes au titre de la RPLP doivent alors à nouveau être affectées au financement de projets en rapport avec la route.

Quatrièmement enfin, il n'est pas acceptable de remplacer la notion de «transports routiers» par «transports terrestres» dans la Constitution fédérale. Ce changement étend l'affectation de la route au rail et constitue de ce fait une violation durable du principe de causalité.

Nous avons résumé de manière précise et claire notre position face à ces importants choix en politique des transports dans une résolution que nous vous soumettons au point neuf de l'ordre du jour.

Je me réjouis de pouvoir saluer parmi nous Dr Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU). Il nous présentera à la fin de notre assemblée un exposé sur le thème de «Trafic routier – les défis à relever durant les 20 ans à venir» qui traite notamment des besoins des routes nationales en termes de construction et d'exploitation ainsi que du financement de ce réseau routier.

J'ai le grand plaisir de vous souhaiter au nom du comité de routesuisse une cordiale bienvenue à cette 67<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire. Un salut particulier est destiné aux nombreux hôtes et représentants des médias qui ont accepté notre invitation. Je déclare ouverte l'assemblée générale de ce jour de routesuisse – Fédération routière suisse FRS.