

## Non à une médecine au rabais

Lors de sa 56<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire le 19 juin dernier au Restaurant «Zum äusseren Stand» à Berne, la Fédération routière suisse FRS n'a pas rejeté d'emblée l'idée d'augmenter la surtaxe sur les carburants en faveur du trafic d'agglomération. Toutefois, Claude Gay-Crosier, président de la FRS, a soumis une telle hausse fiscale à une série de conditions parfaitement claires. Dans son exposé, l'orateur invité, Hans Werder, secrétaire général du DETEC, s'est exprimé sur la politique des transports prise dans le champ de tension des impératifs écologiques, économiques et sociaux.

Dans son allocution d'ouverture, Claude Gay-Crosier, président de la Fédération routière suisse FRS, a déclaré que la politique suisse des transports avait besoin «d'un pontage coronarien et non pas d'une médecine au rabais». «On ne remet pas sur pied un cardiaque gravement atteint en lui ordonnant l'immobilité et des médecines au rabais», a-t-il déclaré sans ambages. Et d'ajouter: «Il faut, pour reprendre cette image médicale, procéder à des interventions chirurgicales, prévoir des pontages coronariens afin de pouvoir absorber l'important accroissement du trafic pronostiqué pour les années à venir.»

«L'opération de loin la plus efficace contre ces bouchons est incontestablement l'initiative populaire fédérale ‚Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes‘ lancée par nos milieux», a poursuivi Claude Gay-Crosier tout en constatant: «Le fait que le Conseil fédéral combatte notre projet orienté sur l'avenir et sur l'intérêt général du pays par un contreprojet qui limite la discussion à la question ‚tunnel du St-Gothard, oui ou non‘ illustre une fois de plus la vision courte et l'esprit borné du gouvernement fédéral.» Le Conseil fédéral ferme donc volontairement les yeux et les oreilles devant la réalité, a relevé le président de la FRS: «Le rapport annuel 2000 sur les ralentissements arrive en outre à la conclusion que le nombre d'heures d'attente au tunnel du St-Gothard était l'an passé presque égal à celui enregistré au tunnel du Baregg.»

### Financement du trafic d'agglomération

Pour Claude Gay-Crosier, il faut aussi s'attaquer au problème du financement du trafic d'agglomération qui ne peut plus être résolu sans l'intervention de la

Confédération. Le président de la FRS a toutefois rejeté d'emblée l'idée d'un financement par le road pricing comme le prévoit, par exemple, la Nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons. Pour lui, deux modes de financement se placent au premier rang: d'une part, il faut corriger sérieusement le système FinTP en réservant les fonds destinés à la 2<sup>e</sup> étape de Rail 2000 en priorité au trafic d'agglomération; d'autre part, il faut trouver des recettes supplémentaires, par exemple en augmentant de cinq centimes la surtaxe sur les carburants, comme cela est proposée par un groupe d'experts.

Claude Gay-Crosier a clairement énuméré les conditions auxquelles la FRS pourrait apporter son soutien à cette hausse d'impôt: les provisions «Trafic routier» de 3,5 milliards de francs doivent être libérées en faveur de la route et l'affectation de ces ressources doit être clairement présentée. En outre, le financement du domaine routier doit être assuré par un fonds spécial, par analogie au mode de financement de l'infrastructure des transports publics (FinTP). Le financement du trafic d'agglomération doit être intégré dans ce nouveau fonds. «Le sort réservé à l'initiative 'Avanti' nous permettra de mesurer si les solutions proposées par le groupe d'experts 'Financement du trafic d'agglomération' sont réellement prises au sérieux par toutes les parties concernées», a dit Claude Gay-Crosier à l'adresse des défenseurs des transports publics. Si l'initiative «Avanti» est combattue par ces milieux, la Fédération routière suisse FRS n'hésitera pas non plus à combattre la hausse de la surtaxe sur les huiles minérales. Cela signifiera aussi que la base commune d'une politique des transports orientée vers la recherche de solutions aura disparu.

## **La route doit rester performante**

Dans son exposé intitulé «La politique des transports dans le champ de tension déterminé par les impératifs économiques, écologiques et sociaux», l'orateur invité, Hans Werder, secrétaire général du DETEC, a souligné que la politique suisse des transports reposait sur des décisions claires du Parlement et du peuple. L'un des principes fondamentaux de cette politique, a-t-il précisé, est que «les futurs besoins de mobilité soient satisfaits aussi efficacement et écologiquement que possible par une infrastructure de transport performante sur le rail, la route, l'eau et dans l'air». La route, principal moyen de transport, doit rester performante, a-t-il poursuivi, ajoutant que «la sécurité et l'efficacité écologique des transports routiers doivent être constamment optimisées».