

Concurrence dans les transports

La Fédération routière suisse FRS a placé l'initiative AVANTI et le contreprojet direct du Conseil fédéral au centre de sa 57^e assemblée générale qui s'est déroulée à Berne au restaurant «Zum Äusseren Stand». Claude Gay-Crosier, président FRS, a pris position face aux principales affirmations du message gouvernemental. Orateur invité, le professeur Martin Lendi a examiné la problématique des transports dans la perspective du droit.

Dans son allocution d'ouverture, Claude Gay-Crosier, président de la Fédération routière suisse FRS, a commencé par constater que «certaines affirmations centrales du message gouvernemental témoignent d'une perte aiguë de mémoire alliée à une perception fort sélective de la réalité». Constat étayé ensuite par une analyse en plusieurs points. L'un d'entre eux concerne la politique coordonnée des transports. «Alors que dans la question de la protection des Alpes, le DETEC ne rate pas une occasion pour rappeler la décision populaire prise à ce sujet, ce même département n'a jamais digéré l'échec de la base constitutionnelle de la Politique coordonnée des transports», a relevé le président FRS. Difficile, en effet, d'expliquer autrement qu'un message gouvernemental ose se référer à la volonté populaire en parlant de politique coordonnée des transports. Claude Gay-Crosier: «Il s'agit là non seulement d'une déformation de l'histoire, mais même d'une provocation volontaire.»

Le trafic d'agglomération était un autre thème de l'allocution présidentielle. Pour Claude Gay-Crosier, le reproche selon lequel l'initiative AVANTI ne contribue en rien à la solution du problème est plutôt gênant pour ses auteurs. Car, en réalité, le DETEC s'est durant plus d'une décennie concentré sur le transit alpin, négligeant par la même occasion le trafic d'agglomération. Inversement, les associations routières attirent depuis plusieurs années déjà l'attention sur les problèmes de trafic croissants à ce niveau. La stratégie du DETEC, devenue un véritable credo, est d'ailleurs fort révélatrice à ce propos. «Elle ne parle pas du tout du trafic d'agglomération comme d'un défi nouveau et décisif en matière de politique des transports», a constaté le président FRS.

Deuxième tunnel routier au St-Gothard: nouvelle étude – nouveaux constats

Les premiers résultats d'une nouvelle étude scientifique concernant l'aménagement de l'A2 entre Erstfeld et Airolo montrent clairement que la construction d'un deuxième tunnel n'a que des effets limités sur l'augmentation du trafic. «L'argument volontiers avancé selon lequel les bouchons se déplaceraient dans les agglomérations de Lucerne et de Lugano est faux et sa répétition n'y change rien», a expliqué Claude Gay-Crosier.

La revendication d'un deuxième tunnel au St-Gothard est économiquement fondée, a poursuivi le président FRS. Chiffrées selon les méthodes de calcul usuelles, les heures de bouchon au St-Gothard font perdre entre 15 et 70 millions de francs par an à l'économie selon le développement du trafic. Ce coût pourrait même atteindre 270 millions dans un cas extrême. Les bouchons au tunnel du Baregg entraînent actuellement des pertes économiques de l'ordre de 10 millions de francs alors que ce chiffre est aujourd'hui d'environ 30 millions au St-Gothard. C'est dire que l'obstacle volontairement maintenu au St-Gothard coûte très cher à la collectivité. D'où cette conclusion de Claude Gay-Crosier: «Ces chiffres et le simple bon sens imposent une seule conclusion: ce lamentable goulet d'étranglement doit enfin être éliminé.»

Le président FRS s'est plu de constater que le Conseil fédéral avait repris textuellement l'article de principe de l'initiative AVANTI. Ainsi, la Confédération ne pourra plus, comme jusqu'ici, favoriser unilatéralement le rail – ce qu'elle fait d'ailleurs sans aucune base constitutionnelle – et négliger la route. L'initiative AVANTI se fonde clairement sur l'idée de la concurrence dans les transports. «La question de la répartition modale, donc de l'allocation, doit être tranchée par la concurrence, c'est-à-dire par les forces du marché», a souligné Claude Gay-Crosier.

Le droit des transports est négligé

Orateur invité, le professeur Martin Lendi a présenté un exposé sur la politique des transports du point de vue du droit. Le droit des transports, pourtant partie intégrante de la législation, est étonnamment négligé, a constaté le spécialiste qui n'a pas hésité à affirmer: «Dans les débats sur la politique des transports, on ne cherche pas à améliorer le droit, mais on marchandise des objectifs et des incitations, on cherche par tous les moyens à gagner du temps et à déterminer l'avenir en multipliant les précédents.» Pour Martin Lendi, cette attitude est particulièrement perceptible dans la discussion sur le dosage et le maintien du goulet d'étranglement au St-Gothard. Il est absolument insuffisant, a-t-il dit en substance, «de limiter le traitement des problèmes de la politique des transports au dosage du trafic, système policier visant à assurer la sécurité, et à l'initiative sur la protection des Alpes, complétée par la Convention alpine».

Le régime légal en vigueur, a poursuivi le professeur Lendi, «vise une mobilité durable, la concurrence entre les différents moyens de transport, le libre choix du moyen de transport et le libre accès à l'offre des transports publics, la garantie des réseaux de transport du trafic public et privé ainsi que l'intégration de la planification, de la construction et de l'exploitation des transports dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement».

Il n'existe pas encore de projet cohérent et fondamental de politique des transports, a souligné Martin Lendi. Ce qui manque, notamment, ce sont des objectifs suffisamment différenciés ainsi que des principes régulateurs permettant de surmonter les contradictions entre les besoins des transports, de la protection de l'environnement, etc.