

Ne pas étrangler les forces de croissance si nécessaires

La Fédération routière suisse FRS a placé les mesures d'économies de la Confédération dans le domaine des transports au centre de sa 58^e assemblée des membres, tenue à l'hôtel Schweizerhof à Berne. Le président de la FRS Claude Gay-Crosier a déclaré, à ce sujet, que la conservation de la substance et l'adaptation des infrastructures de transport à l'évolution du besoin doivent se situer au premier plan. Lors de son exposé, l'orateur invité Hans-Urs Merz s'est efforcé de formuler une politique de trafic de transit exempte d'idéologie.

Dans son discours d'ouverture, le président de la Fédération routière suisse FRS Claude Gay-Crosier a rappelé que «la mobilité et un système global de transport hautement développé et performant constituent, au 21^e siècle, des conditions préalables nécessaires à la croissance économique et à la prospérité sociale». Aucun gouvernement responsable, aucun parlement raisonnable de ce monde ne contesterait ce fait. C'est la raison pour laquelle le programme d'économies présenté par le Conseil fédéral dans le domaine des infrastructures de transport doit être conçu «de telle manière que les forces de croissance, tellement nécessaires, ne soient pas étranglées» pendant une période de faiblesse conjoncturelle.

De l'avis du président de la FRS, les mesures d'économies ne doivent pas mettre en danger la performance des systèmes de transport, ni aujourd'hui ni à l'avenir; les économies doivent porter surtout sur les dépenses courantes et non sur les investissements. De plus, l'offre de prestations ne doit pas être réduite dans une proportion remettant en question la qualité de l'offre et la desserte des régions périphériques. Claude Gay-Crosier a aussi rappelé que «la politique d'investissement dans les infrastructures de transport doit se caractériser par la continuité» et qu'«il n'est pas admissible de remettre aux générations futures des infrastructures présentant un besoin excessif de rattrapage».

Ne pas soustraire les transports aux règles de la concurrence

Le président de la FRS a également critiqué les principes définis dans le plan sectoriel Routes en vue d'une planification et d'une utilisation durables des infrastructures de transport. Il a constaté que les composantes visées par la «mobilité durable» sont l'ensemble de la palette des préférences et des besoins individuels et collectifs en rapport avec les transports, c'est pourquoi la référence à la «mobilité durable» ouvre la porte sur un espace sans fin interdisant toute délimitation. Pour résumer la situation, Claude Gay-Crosier a constaté que «le principe de la ,durabilité' permet de déduire et de réglementer tout et n'importe quoi».

Le président de la FRS a insisté sur le fait que le domaine des transports ne doit pas être soustrait aux règles de la concurrence et du marché pour être assujéti à un arsenal de règles. Des règles d'ailleurs destinées à réaliser une «répartition optimale des tâches» entre le rail et la route. De telles idées devraient disparaître définitivement des programmes politiques au plus tard avec la déréglementation des marchés des transports et avec la réalisation d'étapes de privatisation du domaine ferroviaire. Les exigences primaires actuelles sont la conservation de la substance et l'adaptation des infrastructures de transport à l'évolution du besoin; elles doivent être remplies sans oeillères idéologiques.

Les résultats de l'analyse de la capacité de tous les supports du trafic sont clairs: la stratégie d'évitement et de transfert du trafic poursuivie depuis des années est irréaliste et n'atteint pas ses objectifs. C'est dans les transports routiers que se trouveront les potentiels de croissance les plus importants, à l'avenir aussi. Il est dès lors urgent que la politique officielle des transports change de cours. Claude Gay-Crosier a encore ajouté que «les stratégies d'évitement et de transfert du trafic fondées sur une approche idéologique doivent enfin être abandonnées si elles ne sont pas confirmées et soutenues explicitement par la population et l'économie».

Présenter clairement la réalité dans le domaine des transports

Dans son exposé «Formulation d'une politique de trafic de transit exempte d'idéologie – FTI», l'orateur invité Hans-Urs Merz, chef du projet FTI, a abordé les problématiques des douanes, du transfert et des infrastructures routières, de même que celles d'un contingentement et d'une limitation dans le temps du transport des marchandises.

Dans sa synthèse, Hans-Urs Merz a constaté que les transports sur le rail et sur la route sont un problème européen global et que la Suisse ne peut, seule, ni le résoudre, ni le réglementer, ni le contrôler. Le transport des marchandises et la croissance économique sont interdépendants: la croissance économique signifie aussi une augmentation des transports de marchandises. En l'absence de récession économique sévère, il faut compter avec une croissance annuelle des transports de marchandises supérieure à deux pour-cent. Les infrastructures de transport ferroviaires et routières ne sont pas en mesure d'absorber l'augmentation attendue du besoin, c'est pourquoi elles doivent être développées.

De l'avis de Hans-Urs Merz, le transfert des transports de marchandises de la route sur le rail n'est possible que dans une proportion restreinte sans extension des infrastructures existantes. C'est l'infrastructure routière en plaine qui détermine à long terme la capacité du réseau. La construction d'un deuxième tube au tunnel routier du Gothard augmentera la fluidité du trafic sans guère en générer de supplémentaire. La sécurité, l'entretien, la protection de l'environnement et, surtout, une liaison adéquate avec toute une partie du pays et une région linguistique sont les raisons qui rendent nécessaire la construction d'un second tube. Finalement, Hans-Urs Merz a appelé la politique à présenter clairement la réalité dans le domaine des transports et à en informer le public.