



Conférence de presse annuelle, Berne, 21 juillet 2007

Allocution d'Edgar Schorderet, président central

(le discours prononcé oralement fait foi)

Mesdames et Messieurs,

Je vous souhaite la bienvenue à la conférence de presse annuelle du TCS. Principale organisation suisse de défense des intérêts de la mobilité avec nos 1,6 million de membres, nous participons activement à la conception des politiques de protection de l'environnement et des transports de notre pays. Je souhaite aborder aujourd'hui quelques thèmes qui jouent un rôle important pour le TCS.

Transports publics

Avec l'inauguration du tunnel de base du Lötschberg, il y a une semaine, la première réalisation des NLFA a été terminée dans les délais. En revanche, la mise en service de l'axe du St-Gothard n'aura sans doute pas lieu avant 10 ans. Les dépassements massifs des coûts prévus pour les NLFA sont inquiétants. On ne sait pas combien coûtera finalement cet ouvrage du siècle.

Revenons quelques années en arrière. En 1998, le peuple suisse a accepté la création du fonds FTP pour un montant de 30,5 milliards de francs. Ce montant devait assurer le financement de quatre grands projets, c'est-à-dire Rail 2000, les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA – Gothard et Lötschberg), le raccordement aux lignes européennes à grande vitesse et les mesures antibruit.

La route apporte une contribution notable au financement des NLFA: un quart du coût des NLFA est financé par le produit des impôts sur les huiles minérales et deux tiers de la taxe poids lourds. Soit 850 millions de francs par an reviennent au fonds FTP.

Le fonds d'infrastructure, approuvé l'an passé, par le Parlement est une autre source de financement des transports publics. Il s'agit en effet d'un instrument important pour l'amélioration de l'infrastructure de transport: 8,5 milliards sont destinés à l'achèvement du réseau des routes nationales et 5,5 milliards à l'aménagement des tronçons surchargés des autoroutes. Dans les années à venir, la Confédération mettra à disposition environ 6 milliards de francs pour des projets des transports publics et privés dans les agglomérations. On peut partir du principe que cette contribution fédérale déclenchera des investissements cantonaux d'un montant égal.

Aujourd'hui, la Confédération, les cantons et les communes investissent autant dans l'infrastructure ferroviaire que dans les routes, soit 6 à 7 milliards de francs par an. Cela dit, il y a de fortes différences entre les prestations de transport du rail et de la route (graphique trafic ferroviaire et trafic routier).

Tout en comprenant le besoin de rattrapage de l'infrastructure ferroviaire, le TCS veillera à ce que l'infrastructure routière ne soit pas négligée pour autant. Il en va de la sécurité sur nos routes. Dans leur zèle idéologique, certains partisans du rail oublient aussi souvent que dans la majorité des agglomérations suisses la route est le principal vecteur des transports publics.

Service de Presse

Porte-parole: Sylvie Debons
Ch. de Blandonnet 4, CP 820
1214 Vernier / Genève
Tél.: 022 417 27 16
Fax: 022 417 27 22
E-mail: sdebons@tcs.ch
www.tcs.ch

Mediendienst

Mediensprecher: Stephan Müller
Maulbeerstrasse 10
3001 Bern
Tél.: 031 380 11 44
Fax: 031 380 11 46
E-mail: smueller@tcs.ch
www.tcs.ch

La décision de mettre en place ce fonds d'infrastructure a aussi renversé quelques dogmes politiques qui bloquent depuis des années la politique des transports. Premièrement, il est enfin admis aujourd'hui que la capacité des routes nationales doit être adaptée et que ces aménagements ne peuvent pas attendre l'achèvement des travaux de Rail 2000. Comme pour le rail, les goulets d'étranglement routiers se situent entre les grands centres ainsi que sur les contournements autoroutiers des agglomérations, où le trafic local s'ajoute au trafic de transit.

Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)

La hausse constante du coût des NLFA a déséquilibré le financement des transports ferroviaires. Plus les NLFA absorbent de moyens financiers sur le crédit global de 30,5 milliards de francs disponible dans le fonds FTP, moins les autres projets des transports publics (TP) disposent d'argent. Les Directeurs des transports publics demandent donc la mise en place d'un financement complémentaire pour financer les coûts supplémentaires des NLFA. Leur principale revendication est que les 13,4 milliards de francs prévus dans le cadre du projet FTP soient, comme prévus, affectés à Rail 2000 et à l'aménagement restant de l'infrastructure ferroviaire.

Je tiens à rappeler ici que le TCS a demandé, il y a dix ans déjà, à la Confédération de présenter une conception globale. On attend toujours un aperçu du développement futur des transports publics. Le projet ZEB comporte certes quelques bonnes idées, mais il ne suffit pas à clarifier la situation.

Le TCS attend de la Confédération qu'elle indique clairement où il faut s'attendre à des problèmes de capacité et quelle sera l'étendue de ces problèmes ainsi que les moyens qu'elle entend mettre en œuvre (exploitation, technique, infrastructure) pour éliminer ces goulets d'étranglement.

Sous le titre de la durabilité, la politique suisse des transports de ces dernières années a surtout consisté à étendre l'infrastructure ferroviaire. Or, ces rêves écologistes ont été rattrapés par les réalités économiques. Dans cette situation, le développement d'une conception globale est plus nécessaire que jamais. En résumé, notre position se présente comme suit:

- *Les NLFA et leurs coûts supplémentaires freinent le développement de l'infrastructure ferroviaire à l'intérieur du pays. L'explosion des coûts des NLFA et d'autres souhaits d'extension du réseau ferroviaire ne doivent pas mettre en danger l'offre de base de Rail 2000. Les surcoûts des NLFA doivent être financés par le biais d'un allongement de la durée du Fonds FTP et non par des impôts supplémentaires ou de nouvelles ponctions sur les recettes routières à affectation obligatoire.*
- *Le Fonds d'infrastructure contribue largement à améliorer le trafic d'agglomération. Il permet enfin de réaliser les nécessaires élargissements des tronçons autoroutiers régulièrement surchargés, tant à la hauteur des agglomérations qu'entre ces dernières. La priorité doit également aller aux interfaces entre les transports privés et publics, qui doivent être harmonisés de manière optimale (co-modalité).*

Péage routier urbain

Partant de l'exemple des villes de Londres et de Stockholm, des appels ont été lancés en Suisse aussi en faveur d'un péage routier urbain (road pricing), du moins à titre d'essai. Or, en analysant ce projet de plus près, on constate forcément que le coût de la mise en place du dispositif de perception est totalement disproportionné par rapport au rendement. Ces discussions sont le plus souvent lancées par les milieux qui profiteraient financièrement de la construction des installations de péage.

Le péage routier urbain est fréquemment présenté comme un instrument économique satisfaisant au principe de la causalité et imposant la vérité des coûts. C'est omettre sciemment que, selon les études les plus récentes de la Confédération, le principe de la vérité des coûts est mieux respecté par le trafic routier que par les transports ferroviaires, mieux respecté aussi par le trafic privé que par les transports publics.

L'un des aspects particulièrement absurdes de cette proposition est de vouloir subventionner transversalement, par les recettes provenant du trafic privé, la demande excédentaire en faveur des transports publics dans les agglomérations et entre les grands centres. Cette proposition tient beaucoup de l'idéologie, mais n'a que peu de rapport avec l'économie de marché.

Compte tenu des réalités du trafic en Suisse, les inconvénients du péage routier urbain pèsent beaucoup plus lourd que les éventuels effets positifs de ce système. Il existe des moyens plus efficaces et moins onéreux pour réduire la circulation dans les centres urbains suisses.

On sous-estime souvent le coût d'un système de péage routier urbain. A Londres, par exemple, il absorbe 50% des recettes. A l'inverse, le coût de perception des impôts sur les huiles minérales ne représente que 1,5% du produit de ce prélèvement. La mise en place des installations enregistrant les voitures coûte extrêmement cher. A Stockholm ce coût s'est monté à 600 millions de francs.

Qu'on le veuille ou non, le péage routier urbain défavorise les couches les moins aisées de la population et interdit à de nombreuses personnes l'accès à la mobilité. Il suffit d'observer le parc automobile au centre de Londres pour comprendre qui peut encore s'y offrir la mobilité individuelle.

Le TCS motive comme suit son opposition au péage routier urbain:

- *Vu l'efficacité des mécanismes de financement des infrastructures routières et de transports publics, vu les investissements directs du Fonds d'infrastructure en faveur du trafic d'agglomération et compte tenu du mauvais rapport coûts-bénéfices du road pricing, le TCS s'oppose fermement à toute introduction de péages*

Je souhaite maintenant aborder quelques thèmes de la protection de l'environnement qui font régulièrement les gros titres.

Politique climatique

Le thème écologique dominant de ce printemps était sans conteste le débat sur le climat et les changements climatiques. Le dioxyde de carbone CO₂ qui provient notamment de la combustion de carburants et combustibles fossiles y joue un rôle important.

Dans le cadre de la politique mondiale de protection du climat, la Suisse a signé le protocole de Kyoto et elle s'est ainsi engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Pour le TCS, il est évident qu'un tel accord doit être respecté. La Suisse doit à cet effet utiliser les instruments prévus dans le protocole de Kyoto. Selon divers pronostics, les émissions de CO₂ ne seront inférieures que de 1,1 million de tonnes à leur niveau de 1990, au lieu des 4 millions de tonnes exigées par l'accord. Faute de mesures complémentaires, la Suisse rate donc son objectif de 2,9 millions de tonnes de CO₂. Cette différence provient pour l'essentiel de la croissance des émissions générées par le secteur des transports.

Grâce à la Fondation centime climatique, la Suisse dispose d'un instrument efficace de réduction du CO₂. L'objectif de cette institution est d'apporter une contribution crédible et économiquement

défendable pour combler la lacune qui existe encore par rapport à l'objectif de réduction du CO₂. La Fondation Centime climatique investit à cet effet dans des projets réduisant les émissions de gaz à effet de serre en Suisse et à l'étranger. Les réductions des émissions sont déterminées selon des critères reconnus sur le plan national et international. Elles peuvent ainsi être imputées aux efforts déployés par la Suisse pour atteindre son objectif de réduction.

La Fondation soumettra fin juin au département concerné son business plan définitif. Comme le conseiller fédéral Moritz Leuenberger l'a relevé dans sa réponse au premier business plan, les travaux effectués jusqu'ici par la Fondation permettent d'espérer que le business plan définitif prouvera de manière convaincante que les objectifs de réduction fixés d'un commun accord seront réalisés.

Prise de position du TCS concernant le CO₂

La Fondation Centime Climatique constitue un instrument efficace de réduction des émissions de CO₂. Elle est financée au moyen d'une taxe de 1,5 ct. par litre sur l'ensemble des importations d'essence et de diesel. Cent millions de francs sont ainsi récoltés dans le but de combler nos lacunes relatives aux objectifs en matière de CO₂. Le TCS exclut toute taxe sur le CO₂.

Réduire les émissions de CO₂ en économisant le carburant

Economiser le carburant c'est aussi émettre moins de CO₂. Depuis toujours le TCS plaide en faveur d'une utilisation économe des ressources, notamment des énergies non renouvelables comme l'essence et le diesel.

Depuis plusieurs décennies, le TCS met sur pied, dans ses sections et ses centres de sécurité routière, des cours connus aujourd'hui sous le nom "Eco-Drive" et qui enseignent un mode de conduite qui permet d'économiser du carburant. Une décision qui influence de manière notable la consommation de carburant se prend déjà au moment du choix de la voiture. Cela fait maintenant vingt ans que le TCS propose chaque année aux acheteurs son Catalogue de la Consommation qui permet aux automobilistes de choisir le modèle le plus économique en fonction de leurs besoins. Cette brochure est publiée depuis 2003 en collaboration avec l'Office fédéral de l'énergie. L'édition 2007/2008, dont l'avant-propos est de la plume du conseiller fédéral Moritz Leuenberger, offre une foule d'informations sur la politique climatique, l'étiquette-énergie, les carburants, la consommation de carburants, etc. 34% des 4'414 modèles automobiles retenus sont à moteur diesel. Détail réjouissant, 85% d'entre eux sont munis d'un filtre à particules.

Le chapitre des "Top 10" par catégorie automobile reflète les efforts des constructeurs pour réduire la consommation de carburant. Ainsi, la consommation normalisée du modèle le plus économique de la catégorie moyenne supérieure n'est plus que de 5,9 l de diesel sur 100 km. Le catalogue de la consommation 2007/2008 est disponible gratuitement dans tous les garages et agences du TCS. Il peut aussi être commandé ou consulté à l'adresse internet www.tcs.ch.

Sécurité routière

La sécurité routière est également une priorité pour le TCS. La prévention des accidents est une tâche centrale du club, qui accorde une grande importance à l'information, à l'éducation routière ainsi qu'à la formation et au perfectionnement de la conduite. Depuis un an et demi, nous renforçons notre engagement dans la formation deux phases qui marie intelligemment théorie et pratique. La baisse du nombre d'accidents confirme l'utilité de notre travail.

J'ai, en revanche, du mal à comprendre pourquoi les conducteurs âgés de 70 ans et plus doivent faire, à intervalles de plus en rapprochés, la preuve de leur aptitude à conduire, comme cela est prévu dans le programme de sécurité routière "Via Sicura". Il est en effet prouvé que les automobilistes plus âgés ne constituent pas un risque d'accident plus élevés que les jeunes.

EuroRAP

Comme nous l'avons annoncé il y a une année, le TCS a examiné en détail 76 tronçons routiers qualifiés de risqués durant l'été 2006. Par analogie aux tests EuroNCAP qui vérifient la sécurité des automobiles, ledit European Road Assessment Programme a pour objectif d'apprécier la sécurité des routes. Les résultats étaient satisfaisants dans l'ensemble. La majorité des tronçons routiers avaient un dispositif de protection suffisant, voire bon. Par rapport aux autres pays européens, la Suisse se classe aux premières places en ce qui concerne la protection en cas d'accident. Ce constat confirme aussi la bonne position de la Suisse dans la statistique des accidents graves.

Il y a un an également, nous avons présenté à cette occasion la première édition de ladite carte des risques, qui dresse une analyse rétrospective des accidents graves (accidents avec blessés graves ou des morts) sur les principales routes suisses durant la période 1997 à 2002. Actuellement, nous dressons la même carte pour la période 2000 à 2005. Elle nous permettra de faire le bilan du développement de la sécurité sur nos routes. En collaboration avec les cantons, nous tentons de définir les mesures les plus prometteuses. Une première comparaison avec les chiffres 1997-2002 indique un recul des accidents graves sur les autoroutes alors que le nombre d'accidents sur les routes principales en dehors des localités a augmenté.

Position des TCS concernant la sécurité routière

Grâce à notre expérience de plusieurs décennies, nous savons que la sécurité routière dépend de la conjonction de plusieurs facteurs sur une longue durée. La promulgation de mesures obligatoires, comme celles du programme de sécurité routière "Via Sicura", n'est pas judicieuse de l'avis du TCS.

Académie TCS

Le TCS entend être l'organisation de services leader pour l'Homme mobile. Nous constatons cependant souvent que les thèmes de la mobilité sont considérés de manière isolée dans notre pays.

Nous souhaitons éclairer les différentes facettes de la mobilité dans leur contexte global. L'Académie TCS commencera à fonctionner en 2008. Dans un premier temps, elle proposera une formation de base avec quatre à cinq différents cours sur les thèmes de la mobilité. Cette institution permettra d'activer des réseaux nationaux et internationaux en exploitant un savoir-faire existant.

Le TCS poursuit deux objectifs avec cette académie: d'une part, former et perfectionner les cadres des sections, d'autre part, occuper d'une nouvelle manière le terrain de la mobilité en mettant sur pied des congrès spécialisés reconnus.

Actuellement nous cherchons activement un directeur pour cette académie.