



28.06.2001 - 10:37 Uhr

Conférence de presse annuelle du TCS Betzholz: Allocution de Jean Meyer, président central du TCS

Betzholz (ots) -

(Le texte prononcé fait foi)

Mesdames et Messieurs,

Le fait que nous soyons invités cette année non pas à Zurich mais à Betzholz près d'Uster a une signification particulière, de même qu'en suivant la Conférence annuelle à l'attention des médias qui se tient dans le dernier né des deux centres de sécurité routière du TCS: un investissement de 19,5 millions en faveur de la sécurité sur les routes!

Dans ce sens, il est pour nous incompréhensible qu'il y ait eu tant de jalousie et de malveillance exprimée à l'égard de notre engagement dans le domaine de la sécurité routière lors du débat au Conseil national le 21 juin. Je pense à l'information routière et à la formation en deux phases des nouveaux conducteurs.

Je ne peux m'empêcher de penser que les efforts soutenus du secteur privé ont été sciemment critiqués pour que les fruits de notre travail puissent être récoltés par les institutions étatiques. Qu'un monopole d'Etat puisse être efficace lorsqu'il est en de mauvaises mains... je n'ai pas besoin de continuer plus loin mon développement.

L'année passée a été riche en événements pour notre club. Les modifications administratives consécutives à notre nouvelle stratégie ont provoqué quelques incertitudes. Les nouvelles structures sont désormais en place. Personnellement, je suis convaincu que nous avons trouvé en la personne de notre nouveau directeur général Josef Andres et dans la nouvelle direction de l'entreprise une équipe dirigeante parfaitement capable d'inspirer confiance à nos collaborateurs et aussi à nos membres.

Depuis 105 ans, le TCS offre ses services à ses membres lorsqu'ils prennent la route. La mobilité n'est pas un produit de niche à une époque marquée par les voyages et les échanges de biens. Même les nouvelles technologies de communication n'y changent rien.

La mobilité occupe une place plus importante que jamais. Les grandes tendances de notre société se sont pleinement répercutées sur la mobilité. Des notions comme la société multioptionnelle et l'individualisation ne sont plus des constructions théoriques. Et pourquoi la possibilité de choisir dans une offre de plus en plus vaste ne serait-elle valable qu'au supermarché, dans la culture, dans l'habillement, même dans le choix du mode de vie commune avec son partenaire, mais non pas dans la mobilité? La réponse à cette question est évidente et on ne sera guère étonné de l'échec d'initiatives populaires qui avaient pour objectif de restreindre ce choix, par exemple en voulant réduire de moitié le trafic routier motorisé ou encore en imposant des limitations de vitesse

chicanières.

Il n'est pas surprenant non plus que des questions de mobilité comme le libre choix du moyen de transport, les besoins des usagers de la route et le trafic transfrontalier de marchandises viennent en tête de l'ordre du jour politique.

Actuellement, des thèmes comme les bouchons sur les routes, le transfert des transports de marchandises de la route au rail, le deuxième tunnel routier sous le St-Gothard, l'initiative Avanti ainsi que les propositions d'un groupe de travail concernant le trafic d'agglomération font couler beaucoup d'encre.

Pour le TCS, la mise en place d'infrastructures performantes pour la route et le rail est une tâche prioritaire. De plus en plus de cantons cherchent à déplacer le trafic vers le réseau routier à fort débit. Cette stratégie a évidemment de grands avantages: d'une part, elle décharge les villes et villages du trafic routier, d'autre part, le trafic est plus sûr sur les autoroutes. Mais cette politique a aussi des effets sur la construction routière, car les limites de capacité des routes nationales sont atteintes plus rapidement que prévu à l'origine. Et on ne doit pas s'attendre à une réduction significative du trafic, ni grâce aux nouvelles technologies comme la télématique, ni grâce à l'extension et à la modernisation du réseau ferroviaire.

Trafic d'agglomération

Le Groupe de travail Trafic d'agglomération, auquel le TCS a participé, a ses origines dans une des grandes controverses de la politique des transports de ces dernières années, à savoir le débat sur le projet de financement des transports publics, le FinTP.

Le TCS avait alors exigé un financement global des transports publics en tenant compte du trafic d'agglomération, une proposition que la Confédération rejetait catégoriquement. Notre position avait alors été mal comprise par de nombreux milieux. Le fait qu'aujourd'hui, donc peu de temps après cette votation, le problème du trafic d'agglomération soit enfin pris au sérieux montre bien que nous avons raison.

Quelles sont, concrètement, les propositions de ce groupe d'experts?

1. La Confédération doit participer financièrement à la solution des problèmes de trafic dans les agglomérations.
2. Ces contributions doivent financer des projets des transports privés et publics.
3. Il faut créer une base constitutionnelle à cet effet.
4. Il faut des moyens financiers pour atteindre ces objectifs. D'une part, les fonds prévus pour la 2e étape de Rail 2000 doivent être engagés en priorité dans les agglomérations.
5. D'autre part, la Confédération doit prélever une surtaxe de 5 ct. par litre sur les carburants en faveur du trafic d'agglomération.

Cette dernière proposition a suscité une vive discussion. Afin de couper court aux malentendus qui se sont éventuellement produits dans le public, je tiens à préciser ici encore une fois notre position.

1. Cela fait des décennies que le TCS est convaincu de la nécessité de voir la Confédération s'engager dans le trafic

d'agglomération.

2. Nous avons toujours défendu le point de vue selon lequel cet engagement renforcé était possible sur la base constitutionnelle actuelle, mais qu'une action plus étendue et plus ciblée de la part de la Confédération exigeait une nouvelle disposition constitutionnelle.

3. Un tel engagement de la Confédération doit toujours inclure le trafic privé et les transports publics.

4. Il était toujours évident que les fonds prévus pour la 2e étape de Rail 2000 dans le cadre du projet FinTP devaient aussi être utilisés pour le trafic d'agglomération.

5. S'il s'agit de trouver des ressources financières supplémentaires, il faut commencer par régler le problème des réserves constituées par la Confédération pour les routes et dont le montant atteindra bientôt 3,5 milliards de francs. Le TCS a clairement exigé que ces fonds soient enfin affectés aux tâches auxquelles ils sont destinés. Compte tenu des expériences faites dans le passé, cela ne sera sans doute pas possible sans la création d'un véritable fonds, par analogie au fond FinTP.

Les propositions du groupe d'experts visent à résoudre les problèmes du trafic d'agglomération par une exploitation plus efficace et une réduction des nuisances du trafic. Le système routier ne saurait en aucun cas être exclu de cet effort. Qui plus est, les améliorations touchant au trafic routier ne doivent pas être forcément ponctuelles, mais si possible reposer sur une conception globale. La stratégie zurichoise des routes à grand débit est un bon exemple à ce propos.

Nous ne pourrions donner une réponse définitive au projet politiquement délicat du financement du trafic d'agglomération que lorsque tout le paquet sera sur la table. Nous ne pouvons et nous ne voulons pas lui donner notre soutien à n'importe quel prix.

Bouchons sur l'axe de transit

Le développement que connaît actuellement le trafic de transit de marchandises est conforme à des prévisions faites depuis longtemps. Nous ne comprenons pas pourquoi les mesures nécessaires n'ont pas été préparées à temps pour contrer cette évolution. Les visions d'horreur comme des autoroutes servant de parking aux camions sont aujourd'hui une triste réalité.

Les mesures efficaces à court terme sont rares. Mais ce n'est certainement pas une bonne solution que de ne rien faire et d'attendre en espérant que le trafic se déplace de la route au rail, comme certains représentants de la Confédération l'ont dit publiquement.

De concert avec des représentants de l'économie et de la branche des transports routiers, nous sommes intervenus auprès du ministre des transports, car les bouchons sur l'A2 ne constituent pas seulement un problème pour les transporteurs. Les retards que prennent les livraisons de marchandises posent de gros problèmes à l'économie et menacent l'approvisionnement du pays. Le trafic touristique est bloqué et les camions parqués sur l'autoroute sont une menace grave pour la sécurité routière.

Le TCS s'est prononcé avec véhémence contre une politique qui se sert des camions pour laisser se créer une situation de détresse afin

d'amener la population à accepter la volonté de ses gouvernants. Ces méthodes relèvent de la théorie marxiste et non pas d'une politique responsable et démocratique.

Mais nous ne nous sommes pas contentés de protester. Nous avons aussi proposé des solutions et nous avons formulé quatre exigences:

1. assouplissement de l'interdiction de rouler la nuit limité à l'A2 et uniquement jusqu'à la mise en place d'espaces de pré-triage aux frontières afin de sortir de situations de crises, notamment en vue du trafic touristique estival;
2. création non bureaucratique d'espaces de triage (séparation du trafic de transit hors douane, du trafic de transit à dédouaner et du trafic visant à approvisionner la Suisse) au Tessin et dans la région de Bâle;
3. négociation d'accords internationaux avec l'Allemagne et l'Italie pour faciliter les formalités douanières;
4. amélioration de l'offre ferroviaire (prix plus attractifs, meilleure prise en compte des besoins des transports de marchandises) et recherche rapide d'une solution pour le nouveau tracé NLFA dans le canton d'Uri.

A moyen et à long terme, cependant, on ne pourra pas éviter d'adapter l'infrastructure routière au Tessin et au St-Gothard. Les NLFA ne changent rien à cette nécessité.

L'initiative Avanti

Des milieux de plus en plus larges prennent aujourd'hui conscience du fait que le réseau des routes nationales, toujours inachevé et singulièrement surchargé aux endroits stratégiques, est le talon d'Achille de l'infrastructure suisse des transports. Pour remédier à cette situation, le TCS, en collaboration avec d'autres organisations routières et l'Union suisse des arts et métiers, a déposé en novembre dernier l'initiative Avanti.

L'objectif principal de cette initiative est d'accroître les performances des infrastructures de la route et du rail.

Confrontées à cette initiative, les autorités fédérales tentent aujourd'hui de faire croire au public que les vrais problèmes de trafic se situent au niveau des agglomérations et que les auteurs de l'initiative sont à côté de la réalité. Ainsi, cette initiative partirait dans la fausse direction en exigeant un deuxième tunnel routier au St-Gothard.

Qu'en est-il en réalité? Dans la discussion sur les grands projets ferroviaires, nous avons toujours relevé que le trafic de transit était un problème important qui attend toujours une solution. Mais nous avons aussi dit que ce n'était pas le seul problème, beaucoup s'en faut. On s'est alors moqué de nous et on nous a fait passer pour des menteurs. Le développement actuel confirme entièrement nos prévisions.

Les bouchons sur le réseau des routes nationales replacent l'initiative Avanti sur le devant de la scène politique. Qu'on le veuille ou non, la multiplication des ralentissements sur les autoroutes est conforme aux pronostics que l'Office fédéral des routes a faits il y a deux ans déjà. L'an passé, les bouchons dus à la surcharge des routes ont progressé de 26%.

Notre ministre des transports refusant obstinément un deuxième tunnel au St-Gothard, ce problème est systématiquement minimisé. On ne parle "que" de 750 heures de bouchons en raison de la surcharge de l'autoroute. 750 heures, Mesdames et Messieurs, cela fait 30 jours de bouchon 24 heures sur 24. L'analyse faite par l'EPF de Zurich concernant le tunnel routier du St-Gothard annonce même jusqu'à 3000 heures de bouchons au St-Gothard pour les années à venir. En d'autres termes, il y aura trois mois de bouchons sur cette route. Et cela n'est pas un problème?

Nous refusons aussi de laisser ramener l'initiative Avanti à ses seules dispositions transitoires. Le but principal de l'initiative "Avanti - pour des autoroutes sûres et performantes" est contenu dans son article principal qui invite le Conseil fédéral à mettre en place un système de transport global performant en menant une politique prévoyante et responsable.

Je saisis cette occasion pour rappeler à la Confédération une fois de plus la disposition constitutionnelle centrale de l'initiative "Avanti": "Elle - la Confédération - s'emploie à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée. Dans les limites de ses compétences, elle encourage le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et contribue à résoudre les problèmes de capacité."

Malheureusement, certains milieux prétendent que l'initiative Avanti ne concerne que les goulets d'étranglement mentionnés dans les dispositions transitoires alors que les autres problèmes routiers en sont exclus. Il s'agit là de prétextes qui ne sont pas honnêtes et, surtout, qui ne font pas avancer le débat. Leur seul but est de provoquer l'opposition des régions qui ne sont pas expressément prises en compte. En réalité, la formulation ouverte de l'initiative Avanti donne clairement mandat à la Confédération de régler tous les problèmes de capacité sur l'ensemble du réseau des routes nationales.

Bien entendu, l'initiative Avanti n'est pas une panacée universelle. Mais son objectif principal est de changer l'attitude des autorités fédérales qui refusent obstinément d'adapter la capacité des routes nationales aux besoins réels.

Conclusion

On ne voit pas la fin du développement de la mobilité des personnes et des biens. A eux seuls, le processus de l'intégration européenne, qui va inclure progressivement les Etats d'Europe de l'Est, et la prospérité croissante, qui engendre de nouveaux besoins en matière de loisirs, augmentent les flux de marchandises et le trafic de loisirs des particuliers.

Face à cette évolution, la mise en place de voies de communication performantes est d'une importance économique, mais aussi politique centrale. Ce constat vaut surtout pour la Suisse dont l'économie dépend du bon fonctionnement des infrastructures de transport.

Les bouchons chroniques sur les routes n'engendrent pas la durabilité écologique et économique, et encore moins la durabilité sociale. Personne ne peut être sérieusement intéressé à cette situation.

Contact:

Stephan Müller, porte-parole du TCS
Mobile +41 79 302 16 36
[014]

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100008655> abgerufen werden.