

La route garde son importance

«La route est-elle devenue inutile?» Voilà la question sur laquelle portait le séminaire annuel des spécialistes des voies de communication, organisé par la Fédération Infra. La réponse négative est peu surprenante. Par Paul Batt

Le congrès à Lucerne, organisé par la Fédération Infra pour les spécialistes suisses en ouvrages infrastructurels, s'inscrit dans la tradition des séminaires du début d'année.

Les représentants des constructeurs de voies de communication y rencontraient des acteurs de la politique, de l'administration, du secteur de la planification ainsi qu'un public de spécialistes bien informés. La manifestation comptait bien plus de 800 participants. La question du jour – si la route en tant qu'infrastructure du trafic pouvait être mise au rancart – était, bien sûr, purement rhétorique. Ni particuliers ni collectivités susceptibles d'affirmer la question n'étaient invités ou présents, même pas mentionnés. Et ceci non sans raison: Les participants auraient bien su les identifier comme des gens de la gauche, des verts ou des écologistes radicaux, propageant coûte que coûte le transport public pour satisfaire aux besoins de mobilité

individuels et fondés économiquement.

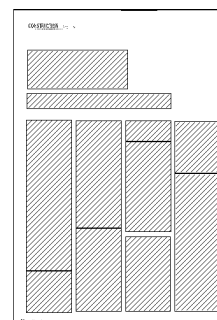
Les routes sont indispensables

Les conférenciers profitaient donc de prôner la priorité de la route en tant qu'infrastructure du trafic par le biais de chiffres statistiques et empiriques. Vu le volume des données étayant la thèse, ils avaient beau jeu. Michel Buro, président de la Fédération Infra, faisait état des bases statistiques de la Confédération: Si les transports de personnes ont augmenté de 35 pour cent entre 1980 et 2005, la partie du transport public dans ce domaine a également augmenté, toutefois sans jamais dépasser la marque de 20 pour cent. Quant au trafic marchandises, la partie des transports au rail a constamment diminué, malgré la politique de transfert du trafic.

Même son de cloche de la part des acteurs de l'économie. Gerold Bühler, président d'«Economie-

suisse», considérait les routes comme de vraies artères de l'économie et présentait, lui aussi, des données chiffrées impressionnantes. Ainsi, près de 330 millions de tonnes de marchandises sont transportées annuellement par la route (année de référence 2006), ce qui correspond à trois quarts du poids total, importations et exportations incluses. Viennent s'ajouter 13 millions de tonnes du trafic transit où le rail affiche un pourcentage plus important.

Selon Bühler, il va de soi que pour le trafic de marchandises interne on préfère la route: Il n'y a que les camions qui permettent un transport accompagné de l'expéditeur au destinataire sans transpor-



der. L'offre correspond aux besoins du marché, sans délais d'attente. Les interdépendances des besoins du marché et des usagers sont bien plus distinctes encore dans le domaine du trafic de personnes où la route et le trafic individuel motorisé (TIM) priment sur le transport public (TP).

80 pour cent des ménages suisses disposent au moins d'une voiture. Les habitants de la Suisse parcourent 26 kilomètres par jour, resp. conduisent la voiture pendant 40 minutes. Pour le transport public les chiffres sont de sept kilomètres ou 14 minutes.

Opposé au «road pricing»

Malgré la nette prédominance de la route, aussi bien pour le trafic de marchandises que pour le trafic de personnes, les représentants de l'Infra poursuivent leur politique traditionnelle et considèrent que la route et le rail doivent être vus comme complémentaires et qu'il serait faux de les opposer. D'après Benedikt Koch, directeur de la Fédération Infra, l'avenir se jouera et sur la route et sur les rails. Même un adhérent de la voiture ne peut avoir aucun intérêt à ce que tous les autres se déplacent sur la route. Il ferait mieux de viser l'expansion du transport public tout comme les usagers de celui-ci devraient accepter l'importance des routes.

Il énumérait quatre nécessités immédiates dans le domaine de la politique des transports, en dehors de l'achèvement du réseau des

routes nationales: Primo, maintenir la substance des infrastructures existantes, secundo, éliminer dans les délais fixés les goulets d'étranglement sur les rails et tertio ceux sur les routes – ceci de manière accélérée – et finalement, trouver de nouvelles solutions pour maîtriser les pointes de trafic.

Le directeur de l'Infra rejetait clairement l'idée du «road pricing», tout comme le représentant de l'économie, Gerold Bühner, qui voyait dans cette méthode de gérer le trafic une entrave superflue et artificielle, liée à l'intention de profiter de la pénurie qui s'en suivrait pour générer des recettes fiscales.

Les arguments de Koch se présentaient plus différenciés. Il considérait que les problèmes de circulation dans les villes étaient dus à l'absence de rocade dans les régions à forte concentration urbaine et aux capacités insuffisantes des

transports publics dans les agglomérations. Achever le réseau et supprimer les goulets d'étranglement sur les routes nationales seraient, selon lui, des mesures bien plus efficaces que le «road pricing».

Mis à part des solutions techniques dans le domaine de la télématique, Koch mentionnait tout de même des mesures comme des voies supplémentaires payantes sur les autoroutes et – par analogie – pour le transport public des tarifs variables. Par ailleurs, il revendiquait de réfléchir à la suppression de l'interdiction de circuler de nuit pour délester les routes.

Diverses conférences de spécialistes et de représentants de la branche enrichissaient le séminaire en fournissant des informations supplémentaires ou complémentaires. Mathias Rapp, ingénieur et expert en télématique des transports, qui avait participé à une étude de la Confédération sur le «mobility pricing» expliquait le but et les dessous de ce concept antibouchon lequel, certes, comprend le «road pricing», mais lié à une quantité d'autres mesures de gestion.

L'exposé de Nils Planzer, directeur de l'entreprise de transport du même nom, était particulièrement révélateur quant aux manquements de la politique des transports souvent dominée d'idéologies: Il a tiré l'attention sur le fait

que la seule suppression des goulets d'étranglement permettrait de réduire considérablement la consommation de carburant des camions, dans certains cas jusqu'à un tiers. ■



Le congrès à Lucerne a été organisé par la Fédération Infra. Photo: md