

**Embargo:
10 octobre 2005
13.30 heures**



Seul l'exposé prononcé fait foi

**Conférence de presse du 10 octobre 2005
Gestion du trafic en vue de fluidifier la circulation routière**

Toutes les solutions doivent être examinées, mais dans un ordre logique

Michel Balestra, directeur de Balestratic et président de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève

Mesdames, Messieurs,

Il m'appartient de présenter les conclusions du rapport d'economiesuisse en matière de gestion du trafic routier. Avant d'y procéder toutefois, je souhaiterais vous entretenir brièvement des problèmes que nous connaissons en Suisse romande.

Certains cantons de Suisse occidentale ont encore des requêtes relatives au développement du réseau autoroutier.

Les travaux d'entretien des tunnels de Glion, sur l'A9, ont provoqué des bouchons quotidiens réguliers, allant parfois jusqu'à 120 minutes sur le seul axe autoroutier reliant le Valais au reste de la Suisse. Ces travaux, dont la nécessité n'est pas contestée, nous apportent quelques enseignements: d'une part, les bouchons ont eu des effets économiques négatifs sur certaines régions touristiques. Ils ont aussi suscité la mise sur pied d'un site d'information très complet, et de relais dans les médias. En revanche, le transfert modal n'a eu lieu que très partiellement dans le cas des pendulaires.

La ville dont je viens – Genève – connaît les durées d'embouteillage les plus importantes de Suisse. Cette situation est due à plusieurs raisons, dont le fort taux de motorisation de la population, l'important contingent de travailleurs pendulaires se déplaçant avec leur véhicule, mais elle est aussi due, pour une part importante, à des insuffisances en matière d'infrastructures routières, comme la traversée de la rade et la troisième voie autoroutière Lausanne-Genève.

Les retards dans l'achèvement du réseau sont d'autant plus regrettables que lors du vote par le peuple des 20 cts supplémentaires sur la taxe de base sur les carburants, le Conseil fédéral avait promis la fin de la construction du réseau des routes nationales pour 2005.

Venons-en aux conclusions générales auxquelles les instances d'économiesuisse sont arrivées. Elles tiennent en 5 points:

1. Extension et entretien de l'infrastructure de transport en fonction de la demande et en tenant compte des besoins des usagers.

Ce point est prioritaire. L'extension des infrastructures doit répondre strictement aux besoins et à des critères clairs en matière financière, opérationnelle et économique. Pour gêner le moins possible les usagers et la circulation, les travaux d'entretien ou d'extension doivent au mieux exploiter les heures creuses. Les bouchons et ralentissements s'en trouveront réduits.

Les mesures interventionnistes contraignantes – fiscales ou réglementaires, sont introduites dans un deuxième temps, de manière complémentaire uniquement lorsqu'elles sont indispensables.

2. Gestion active du réseau

Comme l'extension du réseau n'est pas toujours possible pour des motifs politiques, financiers ou liés à l'environnement spatial, il est possible de gérer le réseau plus activement. C'est à partir de l'impossibilité matérielle de l'extension qu'il convient d'examiner différents types de mesures, qui vont des informations routières, aux péages et aux mesures de régulation contraignantes, en passant par l'exploitation des systèmes d'assistance à la navigation ou la signalisation dynamique. Ces mesures sont plus ou moins contraignantes, mais aussi plus ou moins efficaces (voir page 5).

3. Extensions ponctuelles du réseau routier

Il ne faut pas se faire d'illusions. Si la croissance démographique et économique se poursuit ce qui est souhaitable, la croissance du trafic routier se poursuivra. Nous aurons donc ici et là, de nouveaux besoins d'infrastructures qui apparaîtront, à court ou à moyen terme. Cela signifie que l'on ne peut pas décréter que le réseau routier sera un jour «terminé», car la réalité nous rattrape toujours.

4. Agir avec mesure

Si les bouchons restreignent la liberté de déplacement de tous les usagers, les mesures de gestion du trafic entravent aussi la liberté individuelle. Si elles sont mises en place avec mesure, elles ont l'avantage toutefois d'être plus prévisibles et mieux ordonnées. La stabilité du réseau routier s'en trouve renforcée et les heures d'embouteillages réduites. Si une mesure fiscale est prise elle doit apporter une plus-value : en payant pour circuler sur un tronçon, l'utilisateur devra obtenir un avantage et gagner du temps. Avant d'introduire une mesure «contraignante», il faut bien en peser les effets. Proportionnalité est le maître mot: Les mesures visant à fluidifier le trafic doivent se limiter à l'indispensable.

5. Les péages routiers ne sont pas l'alpha et l'oméga de la gestion du trafic routier

Le «road pricing» n'est pas la solution aux problèmes de gestion du trafic routier.

S'il est mis en œuvre, ses implications économiques, financières et environnementales doivent être examinées de près. Il ne faut en effet pas confondre les objectifs: si le «road pricing» est un outil pour la gestion du trafic, il n'est pas un moyen de financement des routes ou de réduction de la pollution. Sur le plan financier, il ne serait pas admissible de rajouter une couche de fiscalité à celles qui frappent la route. Si le road pricing devait «produire des recettes», il faudrait donc les compenser en supprimant d'autres taxes dans le domaine des transports et le mettre en œuvre de manière neutre fiscalement.

La Suisse a besoin de croissance économique pour retrouver son équilibre financier et créer des emplois et les infrastructures routières sont une des conditions cadres nécessaires à un développement harmonieux de notre pays.