

**Embargo:  
10 octobre 2005  
13.30 heures**



economiesuisse

**Seul l'exposé prononcé fait foi**

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

## **Evaluation de mesures de gestion du trafic du point de vue de l'économie**

Présentation des principes du document d'economiesuisse  
Christoph Juen, directeur d'hotelleriesuisse

Mesdames, Messieurs,

Les problèmes tels qu'ils sont exposés rendent impératives des mesures destinées à fluidifier la circulation routière. Ainsi, le défi de politique économique qu'il s'agit de relever n'est plus de savoir s'il faut faire quelque chose, mais quoi et comment. Un groupe de travail de la commission des transports d'economiesuisse s'est attaqué à ces questions. Une prise de position est maintenant disponible.

Cet ensemble de questions est fort complexe. Il n'y a pas de recettes toutes faites. Les réseaux de transports routiers sont ce qu'on appelle des biens collectifs. L'action étatique joue à cet égard un rôle central. Elle doit être en phase non seulement avec les objectifs de l'économie, mais aussi avec les exigences de l'environnement et le développement durable. Mais un principe doit occuper une place prioritaire: le droit de choisir librement son infrastructure de transports routiers et de pouvoir l'utiliser gratuitement. De ce droit des citoyens découle en priorité une extension du réseau routier en fonction de la demande afin de satisfaire le besoin sans cesse croissant de mobilité. Mais il n'est pas possible de financer tout ce qui est souhaitable. A cela s'ajoutent des réflexions politiques sur l'opportunité de certaines mesures qui imposent également des limites à un développement sans frein.

Les limites imposées à la réalisation du postulat de développement ouvrent donc nécessairement des réflexions sur les mesures d'accompagnement de la gestion du trafic, c'est-à-dire des mesures d'organisation intelligentes de l'exploitation du réseau routier existant. Mais lesquelles? La réponse à cette question est au centre de la présente prise de position. Toutes les mesures d'accompagnement de gestion du trafic imaginables sont présentées dans un état des lieux. Elles ne doivent pas être évaluées uniquement en fonction de leur effet attendu pour résoudre les problèmes d'engorgement. Un critère de sélection tout aussi important est celui de l'intensité d'intervention dans le libre choix des moyens de transports.

Un passage en revue systématique des problèmes débouche sur trois groupes de mesures. Elles se présentent comme suit par ordre d'intensité croissante des interventions:

1. Mesures d'information à caractère technique: nous pensons à des informations concernant le trafic, à l'assistance à la navigation et à la régulation du trafic.
2. Gestion par les prix. Il existe divers modèles de «value pricing».
3. Régulation de la demande via une restriction quantitative: ce débat se concentre sur la régulation du trafic, notamment les autorisations de circuler, les systèmes de dosage, etc.

Les «péages routiers» occupent une place importante dans le discours politique. Ils peuvent recouvrir les objectifs les plus divers. Il s'agit donc de définir toujours clairement dans le débat l'orientation des objectifs: les promoteurs de ces mesures entendent-ils vraiment contribuer à la régulation du trafic ou placent-ils au premier plan le financement des infrastructures ou la protection de l'environnement? Nous n'échappons en tout cas pas à un constat: il n'est pas possible d'imposer un seul objectif à tous! Au chapitre de la gestion par les prix, ce document pose logiquement la question de savoir si et si oui quelles options d'un «value pricing» peuvent entrer en considération pour une meilleure utilisation du réseau routier existant.

Quelles conclusions peut-on tirer de cet état des lieux général?

En préambule, nous pouvons dire ceci:

- La capacité du réseau routier actuel touche par endroits à ses limites. Le coût économique des embouteillages a franchi depuis longtemps la barre du milliard de francs. Des mesures visant à fluidifier le trafic s'imposent.

L'économie dresse le constat suivant en ce qui concerne les mesures possibles:

1. Il s'agit tout d'abord d'étendre l'infrastructure de transport en fonction de la demande et des souhaits des usagers. Le développement des infrastructures doit satisfaire des critères de rentabilité clairs (financiers, opérationnels et économiques). L'entretien des routes doit se faire rapidement, si possible pendant les heures creuses, et éviter d'entraver la circulation.
2. Il faut organiser intelligemment la gestion du réseau routier existant grâce à des mesures visant à réduire ou compenser les conséquences négatives des embouteillages.
3. La croissance du trafic et la nécessité de prendre des mesures de gestion du trafic rendent inévitables le développement ponctuel des infrastructures de transport existantes à moyen et à plus long termes.
4. Compte tenu des interventions plus ou moins fortes des mesures d'accompagnement dans la liberté économique, il convient de vérifier la proportionnalité de ces mesures avant de les introduire. Les mesures visant à

fluidifier le trafic doivent se limiter à l'indispensable. Un péage routier variable et ponctuel peut être un instrument adéquat à condition de respecter les principes énoncés.

5. Instaurer les péages routiers («value pricing») à l'échelle nationale et de manière durable ne constitue pas une mesure de gestion du trafic idéale. Dès lors que le recours à un tel instrument est envisagé afin de réduire les émissions polluantes ou de financer le coût économique du réseau routier, il importe d'examiner les aspects financiers et environnementaux. Un tel instrument de financement nécessiterait une adaptation de la systématique financière actuelle dans le domaine des transports et devrait être mis en œuvre de manière neutre en ce qui concerne la quote-part fiscale.

Je vous remercie de votre attention.