

**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**

Introduction

La charge de trafic dans les agglomérations, les coûts économiques des embouteillages

Andreas W. Keller, Président de Diethelm Keller Holding SA, Président de la chambre de commerce de Zurich, membre du Comité d'économiesuisse

Mesdames, Messieurs,

Le monde vit une croissance du trafic sans fin et la Suisse n'échappe pas à la règle. Il y a à cela plusieurs raisons.

La mobilité s'est accrue. De larges couches de la population possèdent une voiture et l'utilisent également pour leurs loisirs. L'implantation désordonnée de constructions, c'est-à-dire la structure décentralisée de l'habitat, joue également un rôle. C'est pourquoi la mobilité professionnelle aussi a progressé: les trajets se sont allongés. La part des transports publics est certes élevée en Suisse, mais le transport individuel motorisé vient en tête puisqu'il assure toujours plus de 43% des besoins de transport professionnels. Sans ses pendulaires, l'économie suisse arrêterait de tourner. La division du travail s'intensifie dans l'économie, ce qui induit des besoins de transport de marchandises supplémentaires, sur le plan international également. La Suisse, pays de transit, assure une fonction de plaque tournante au coeur de l'Europe. Les axes de transit ont pris encore davantage d'importance.

Mais les possibilités d'extension des réseaux routier et ferroviaire sont limités sur les plans à la fois spatial, financier et politique. En termes de superficie, la Suisse est un petit pays et la situation financière catastrophique de la Confédération ne permet pas d'extravagances.

Ce sont les agglomérations qui souffrent le plus de la charge de trafic. Les conséquences de la forte demande de mobilité sont particulièrement marquées dans les zones de concentration urbaine (bouchons, pollution de l'air, bruit). Sont particulièrement concernés le triangle Zurich/Winterthur – Bâle – Berne ainsi que la région Lausanne-Genève aussi bien en ce qui concerne le trafic routier que ferroviaire. Les nouvelles quotidiennes de la route font aussi état de bouchons longs de plusieurs kilomètres sur les principaux axes de transport. On a pu remédier tout récemment à l'engorgement le plus connu de Suisse, celui du tunnel de Baregg sur la

A1 par la construction d'un troisième tube. Mais l'augmentation du volume de trafic est déjà annonciateur de nouveaux goulets d'étranglement. Dans le cas du tunnel de Gubrist, on s'efforce maintenant d'endiguer le déferlement de trafic par des mesures de gestion du trafic, tel le système du compte-gouttes. En Suisse occidentale aussi, certains tronçons sont surchargés (cf. cartes de charge du réseau de l'are (Office fédéral du développement territorial). Monsieur Michel Balestra en dira davantage sur ce thème.

Au cours des dernières décennies, la Suisse a fait de gros efforts pour moderniser ses réseaux de transports. D'une manière générale, elle dispose d'une infrastructure très développée. Mais par endroits, celle-ci est proche de la saturation. Ce sera de plus en plus un problème pour l'économie. La surcharge du réseau routier réduit la sécurité du trafic, sa fiabilité et l'accessibilité. Mais pour l'économie, il importe que le trafic des marchandises et des personnes soit fluide. Dans le transport des personnes, c'est l'aspect professionnel et celui de la fourniture de services qui est important, dans celui des marchandises, c'est la livraison et la prise en charge dans les délais. Le facteur temps joue un rôle important. Pour les livraisons «juste-à-temps» par exemple, il est indispensable de pouvoir prévoir les flux de transport avec précision.

Une étude¹ a rendu compte du choix porté par 500 managers sur les sites économiques européens qu'ils considèrent comme les meilleurs. Parmi les principaux facteurs qui, pour une majorité de personnes interrogées, appellent d'urgence des améliorations, on trouve les questions concernant les transports comme le trafic public régional, les problèmes d'engorgement et l'accessibilité par air ou par rail. Les coûts économiques des bouchons sont aussi considérables: selon une étude de l'Office fédéral des routes, ils étaient en 1999 de 1,2 milliard de francs². Leur montant s'est encore accru depuis lors. En 2004, plus de 10 000 heures d'embouteillage ont entravé la circulation³.

A l'étranger aussi, dans les régions proches de nos frontières, les problèmes d'embouteillage se font sentir. On y discute ou on réalise des mesures de gestion du trafic, notamment des péages. En Suisse, le Centre d'évaluation des choix technologiques (TA Swiss) a réalisé en 2004 une étude sur les péages pour le compte du DETEC⁴. Ce document passe en revue l'appréciation des citoyennes et des citoyens suisses sur l'instrument des péages. Il apparaît que les citoyens de Romandie sont plus réticents à l'égard des péages que les Suisses alémaniques. En outre, les citadins sont d'une manière générale moins critiques vis-à-vis de cet instrument que les habitants des régions rurales.

¹ Cushman & Wakefield Healey & Baker (C&W/H&B), European Cities Monitor, 2004.

² OFROU: Les heures d'embouteillage dans le trafic routier, 1999.

³ OFROU: Le flux du trafic sur les routes nationales, Rapport annuel 2004.

⁴ TA-SWISS: publifocus Road Pricing, 2004.

L'économie a grand intérêt à fluidifier le trafic et à réduire les heures d'embouteillage. C'est pourquoi economiesuisse a adopté une prise de position intitulée «Gestion du trafic en vue de fluidifier la circulation routière». Outre l'énoncé de principes de politique économique et financière, ce document fournit un aperçu et une appréciation de mesures de gestion du trafic vues par l'économie. Christoph Juen, directeur d'hotelleriesuisse, va maintenant présenter ce document.