

Prix Evenir le 26 avril 2004

Remise du deuxième prix de la durabilité de l'Union pétrolière à l'équipe de La Suisse à vélo, Berne

Discours de Madame Dr. Ingrid Kissling-Näf
Présidente du jury «Prix Evenir»

Mobilité durable par Mobilité à Force Humaine ou HPM: l'exemple La Suisse à vélo.

Mesdames, Messieurs,

C'est un grand honneur et un grand plaisir pour moi de vous saluer au nom du jury du Prix Evenir de l'Union pétrolière décerné aujourd'hui. La remise du prix est entièrement placée sous le signe de la mobilité durable et le mot-clé est Human Powered Mobility, ou HPM, donc la mobilité à force humaine.

Comme son nom l'indique, le prix est consacré à la durabilité, à la constance dans le développement. Un développement qui s'efforce de couvrir les besoins actuels sans risquer de diminuer les possibilités d'expansion des générations futures. Mais c'est au moment de la réalisation du développement durable en temps qu'idée régulatrice que se manifeste clairement la fragilité de l'équilibre entre l'économie, la société et l'écologie. Autrement dit les conflits d'objectifs entre économie, écologie et avantages sociaux au quotidien. Le comité de remise du prix était en quête d'un projet qui saurait traiter ces conflits de manière constructive.

Je dois tout d'abord vous avouer que le jury n'a pas eu la tâche facile: 32 projets nous sont parvenus, couvrant un large éventail d'alternatives. Le spectre allait d'un engagement mondial pour la préparation d'eau potable à domicile jusqu'à la direction d'entreprise durable, de la technologie centrifugeuse graduée jusqu'à un réseau d'échange professionnellement organisé.

Mais parlons de notre décision et de la réflexion basique qui l'étaye. Le développement durable suppose un management optimal des ressources et de la manière d'aborder les conflits d'objectifs. Nous avons voté pour la mobilité durable comme champ d'action concret en 2004. La mobilité a positivement imprégné, influencé la qualité de notre vie. La mobilité est partout présente dans notre quotidien. Toutes les tendances et analyses scientifiques - à citer ici tout particulièrement le NFP41 Trafic et Environnement- présagent une augmentation continue du trafic et montrent que, malgré les gros progrès réalisés, il continue à nuire à l'environnement dans les domaines du climat, du bruit, de l'utilisation du territoire et de la protection de l'air. Il est donc nécessaire de fournir encore plus d'efforts afin de diminuer ces nuisances. La croissance ne doit pas être envisagée seulement sur le plan écologique, mais il est urgent d'optimiser

l'efficacité de l'offre, dans le sens d'influencer sur la demande. Le mot clé est mobilité durable.

Statistiquement parlant, le trafic de loisirs représente le plus grand segment à la plus forte croissance. En tenant compte des trajets effectués par les touristes étrangers, on peut mettre environ 60 pour cent des prestations du trafic privé sur le compte du trafic de loisirs. La forte prépondérance de l'automobile exige des mesures pour un trafic de loisirs durable.

Un trafic de loisirs qui:

- Affronte la mobilité aussi écologiquement que possible, ce qui inclus l'internationalisation des coûts externes.
- Satisfasse les besoins en mobilité avec efficacité et soit réalisable avec un budget public de plus en plus réduit.
- Soit équitable, c'est-à-dire ouvert et accessible à toutes les classes et dans toutes les régions du pays.

Un trafic de loisirs qui corresponde réellement aux critères de la mobilité durable.

Le projet élu par le jury, l'équipe **La Suisse à vélo**, satisfait non seulement à toutes ces exigences, tout particulièrement celle concernant le trafic de loisirs, mais concerne également la vie quotidienne et est un apport de poids à la mobilité durable.

Ce n'est pas seulement un réseau national qui a vu le jour avec l'aménagement d'un système routier à travers la Suisse long de 3300 kilomètres réservés aux rouleurs, mais une offre globale économiquement viable répondant aux exigences de cette mobilité en constante croissance et une offre touristique de grande qualité invitant à passer des vacances en Suisse.

Le projet est durable par ce que :

- La HPM/MFH est incontestablement un mode de déplacement doux qui respecte les ressources naturelles, est reliée à la mobilité modulable avec un rapport avantageux entre utilité et coûts et entraîne également une amélioration du chiffre d'affaires dans des régions limitées.
- Une offre ouverte à tous qui tient compte de chaque point routier.

Et tout ceci couvre le territoire helvétique, une performance véritablement exemplaire au vu de nos pluralités culturelles et fédéralistes, émettant véritablement des signaux encourageants à l'actuelle politique des transports. Ce projet est une pierre angulaire importante dans la réalisation d'une politique des transports durable, ainsi qu'elle a été formulée dans la synthèse du NFP 41.

Je tiens à vous raconter la naissance du projet La Suisse à vélo. L'idée a été lancée au début des années 90, alors qu'un groupe de rouleurs enthousiastes réalisa que la popularité de ce sport allait crescendo. Au cours de leurs randonnées, force leur fut de constater l'irrationalité du réseau cyclable

helvétique. Le créneau commercial était découvert et la vision d'une «Suisse à vélo» commençait à prendre forme. Un organisme chargé du projet est né avec la fondation de La Suisse à vélo. L'équipe de La Suisse à vélo a peaufiné son concept pour finalement contacter les différents partenaires publics et privés.

Prestations personnelles y comprises, 10 millions de francs furent investis. Logique que les initiateurs espéraient réaliser un succès économique, comme le prouve le réseau de 3 300 kilomètres de routes cyclables sur lesquelles 150 millions de kilomètres écologiquement exemplaires sont parcourus chaque année. Bref, les cyclistes profitent d'un passe temps sensationnel tout en gagnant sur le plan santé, les prestataires de service alliés à La Suisse à vélo encaissent 200 millions de francs et notre Département fédéral des finances se réjouit de voir une rentrée d'impôts tintinnabuler dans son coffre.

J'espère que mon court aperçu aura éveillé votre curiosité envers ce projet. Je ne peux que vous conseiller de parcourir l'un des guides, comme je l'ai fait. Les descriptions aussi amusantes que concises donnent envie de pédaler. Nos vainqueurs organisent encore des SlowUps, des journées sans voiture qui donnent l'occasion de parcourir à bicyclette des régions fraîchement libérées. Ronald Ganz a déjà mentionné le nombre fantastique de personnes à chaque fois enthousiasmées par cette offre.

Comme je l'ai dit d'entrée, le jury n'a pas eu la tâche facile et est resté longtemps penché sur les projets soumis à son jugement. Si le jury a finalement voté pour La Suisse à vélo, c'est pour les raisons suivantes:

- Parce que ce projet d'envergure est basé sur des visions claires, factuelles et suivies avec obstination.
- Parce que les vainqueurs sont crédibles et authentiques et n'ont pas reculé devant l'énorme risque, aussi financier, qu'était la création d'une offre attrayante destinée autant à la population autochtone qu'aux touristes étrangers.
- Parce que cette offre présente un caractère exemplaire dans le sens d'une occupation durable des loisirs et au quotidien tout en invitant à l'imitation dans d'autres domaines.

Tout comme l'année dernière, nous couronnons maintenant un projet suisse novateur et durable. Praticable par tout un chacun, il est une concrétisation exemplaire du développement durable. Le vœu du jury, qu'une pensée durable prenne racine dans toutes les couches de la population, est pleinement réalisé.

Je félicite les vainqueurs, l'équipe La Suisse à vélo, pour leur courage et leur force visionnaire ainsi que l'Union pétrolière en tant qu'initiatrice du Prix pour leur audace expérimentale et me réjouis qu'un projet populaire soit couronné. Je vous remercie tous les deux de votre engagement pour la mobilité durable par le biais d'un réseau professionnel.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Mesdames et messieurs, avant de féliciter les vainqueurs du prix Evenir, je tiens encore à vous confier un petit détail: nous préférons remettre quelque chose de symbolique plutôt que le sempiternel chèque. C'est un plaisant casse-tête qui n'a pas été facile à résoudre dans le cas de l'équipe La Suisse à vélo. Une bicyclette ? Ils ont déjà plus que suffisamment! Un pneu avant-gardiste à exposer au salon ? Banal ! Par chance, une voix bien intentionnée nous a glissé à l'oreille que toutes les brillantes idées de l'équipe La Suisse à vélo découlaient d'une certaine consommation exagérée de calories. Notre symbole était tout trouvé. Vous allez le découvrir par vous-même. Permettez-moi d'inviter les vainqueurs, l'équipe La Suisse à vélo, à venir sur l'avant-scène.

(Remise du prix)

Et maintenant, Mesdames et Messieurs, je passe la parole à Monsieur Prof. Bernard Marti.