

Les priorités de l'ATE en matière de politique des transports

Berne, le 2 mai 2024

Renforcer les transports publics sur le plan politique au lieu de les démanteler

Discours de Bruno Storni, vice-président de l'ATE, conseiller national PS/TI

Le texte prononcé fait foi.

Les transports publics sont absolument essentiels pour la Suisse. En plus de permettre à toute personne d'accéder à la mobilité dans une mesure égale, ils sont décisifs pour réaliser l'objectif d'une transition écologique nécessaire dans le secteur des transports: nous devons abandonner le trafic individuel motorisé au profit de moyens de déplacement plus respectueux de l'environnement. Cette ambition reste toutefois largement ignorée.

Nous sommes d'avis qu'il faut d'une part convaincre de nouvelles personnes d'emprunter les transports publics et d'autre part, nous assurer que les groupes existants d'utilisatrices et d'utilisateurs des transports publics ne sont pas discriminés ou même exclus de l'accès à ceux-ci. C'est en effet ce qui risque d'arriver avec des projets de numérisation radicaux ou la disparition d'offres de billets populaires auprès de celles et ceux qui sont encore peu familiers des transports en commun.

C'est pourquoi l'ATE critique les récentes décisions de l'organisation sectorielle Alliance SwissPass. Cela concerne en particulier l'intention d'établir une nouvelle norme avec le système tarifaire «myRide», qui fonctionne exclusivement avec un téléphone portable. Si ce système devait s'imposer, toute personne ne pouvant ou ne voulant pas passer à ce canal de vente serait exclue des transports publics ou désavantagée. «myRide» prévoit par ailleurs un tarif individuel, qui n'est calculé qu'une fois que le trajet est terminé et qui change selon les kilomètres parcourus. Dans ces conditions, la transparence des prix est inexistante.

La tendance aux billets numériques n'est pas nouvelle. L'offre analogique a été limitée successivement, avec par exemple l'impossibilité d'acquérir des billets dégriffés aux guichets ou aux distributeurs automatiques. Il est nécessaire, à cet égard, de prendre des mesures pour que la clientèle qui se déplace avec des billets classiques ne soit pas prétéritée. Et alors que la suppression des cartes multicourses à composer constitue une détérioration de l'offre, les offres «AG Night» ou «Demi-tarif PLUS» sont intéressantes et prometteuses. Elles pourraient faire augmenter le nombre de passagères et de passagers.

La politique freine aussi le développement des transports publics. Ces prochaines décennies, la Confédération prévoit d'investir plus de 35 milliards de francs dans l'infrastructure routière. Et pour l'instant, seuls 22 milliards de francs sont prévus pour le développement de l'infrastructure ferroviaire. Au lieu d'investir dans les moyens de transport les plus efficaces et les moins polluants, la Suisse dépense donc des sommes astronomiques pour financer le moyen de transport qui a le pire impact sur la nature. Des améliorations décidées de longue date dans le domaine des transports publics sont par ailleurs sans cesse retardées, que ce soit en raison de problèmes techniques, financiers ou liés à la planification. C'est le cas par exemple de l'abandon des trains pendulaires entre Lausanne et Berne ainsi qu'entre Zurich et St-Gall.

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

La loi sur le CO₂ est un autre exemple: le projet présente un bilan plus que mitigé. Les 30 millions de francs que la Confédération doit investir dans le développement des connexions internationales sont un pilier important pour le trafic ferroviaire dans la loi sur le CO₂. Sans celui-ci, il ne sera pas possible de débloquer des fonds pour les connexions avec l'étranger. Les destinations telles que Barcelone et Rome sont des exemples emblématiques de telles liaisons ferroviaires. Sur ces tronçons, le train est plus qu'une simple solution pour remplacer l'avion.

Pour l'ATE, il est clair que la dépendance de la Suisse vis-à-vis des autoroutes doit être réduite par le réajustement de la répartition modale. La politique doit enfin traiter les différents modes de transport de manière égale. Nous ne pouvons et ne voulons pas nous permettre de nous concentrer uniquement sur la route. N'oublions pas que la Suisse n'est toujours pas en voie de réaliser son objectif climatique.