

Conférence de presse annuelle 2025

Pour une politique des transports ambitieuse

Discours de David Raedler, co-président ATE Suisse

Le texte prononcé fait foi.

Le message passé par la population avec le NON aux nouveaux projets autoroutiers le 24 novembre dernier est clair : elle souhaite sortir d'une vision de la mobilité axée sur le « tout-voiture » et refuse de se voir imposer des projets inefficients, coûteux et impactant pour la nature, la biodiversité et le paysage. L'ATE s'assurera que ce message de la population soit entendu et suivi de mesures concrètes en faveur d'une mobilité durable.

Cet engagement est particulièrement important sous l'angle financier. En effet, les mesures d'économies annoncées par le Conseil fédéral ne doivent pas mettre en péril l'évolution impérieuse dans le domaine des transports. Pourtant, le Conseil fédéral semble encore nier les mesures à prendre. Alors que le Parlement lui-même s'est montré pour le moins sceptique vis-à-vis des coupes prévues dans les transports publics – le Conseil National ayant notamment insisté à trois reprises sur la nécessité de ne pas couper dans le budget du transport régional des voyageurs –, le Conseil fédéral souhaite notamment modifier le degré de couverture des coûts des transports publics et abandonner certaines lignes, en particulier dans les régions rurales. Cette manœuvre, qui vise sur le papier à économiser 60 millions de francs, va à l'encontre du consensus politique qui assure à chacun et chacune, peu importe son lieu de résidence, une desserte en transports publics aussi convenable que possible. De telles coupes entraîneraient la mort de lignes pourtant essentielles, notamment dans les régions rurales ou de montagne. L'exemple du canton de Vaud, dont je viens, est criant: la pérennité de connexions telles que le MBC (Morges – Bière – Cossonay) ou l'Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix serait mise en danger, tout comme les lignes de bus reliant nombre de villages aux centres urbains.

L'ATE s'oppose fermement à cette proposition, véritable non-sens à l'heure où un développement des transports publics est nécessaire afin de permettre une meilleure répartition modale. Compte tenu de l'attaque qui est ainsi faite à notre système de transports publics et à l'accessibilité des régions, nombre d'autorités cantonales et communales ainsi que de citoyennes et citoyens partagent notre opposition.

Dans le cadre de son programme d'allègement budgétaire, le Conseil fédéral ne doit pas sacrifier les transports publics. C'est dans la route et le fonds FORTA que des économies doivent être faites. Sur ce point, il est noté que – déjà avant la votation fédérale sur les projets autoroutiers – le groupe Gaillard avait prévu des coupes annuelles dans ce fonds à hauteur de CHF 117 millions, dans la mesure où il était suffisamment doté pour assurer la réalisation des grands projets prévus. En parallèle toutefois, ce même groupe proposait des coupes annuelles de CHF 200 millions dans le fonds ferroviaire. Il est inadmissible de couper ainsi davantage dans le rail que dans la route.

En refusant les projets autoroutiers, le peuple a envoyé un message fort au Conseil fédéral: il ne veut pas consacrer 5 milliards à des extensions autoroutières qui ne fonctionnent pas.

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

Bien plus que le développement du réseau routier, le fonds FORTA doit permettre l'entretien des infrastructures existantes et le financement des projets d'agglomération.

Sous l'angle spécifiquement de l'évolution du financement du fonds, le Conseil fédéral travaille sur une réforme. Avec l'électrification progressive du parc automobile suisse, les recettes de la taxe sur les huiles minérales et son surplus, qui alimentent en partie les fonds, tendent à s'amenuiser. Pour y remédier, Albert Rösti souhaite imposer les voitures électriques, pour l'heure uniquement taxées à l'importation.

Sur le principe, l'ATE voit d'un bon œil la participation des automobilistes au financement des infrastructures. Pour autant, il est nécessaire que cette modification soit réalisée de manière pragmatique; les voitures électriques devraient être soumises à un impôt modeste et progressif, directement dépendant de l'avancement de l'électrification du parc automobile. À l'heure où la Suisse doit plus que jamais opérer le changement nécessaire dans la politique des transports afin d'atteindre l'objectif de zéro émission nette en 2050, la nouvelle taxe ne doit pas freiner les automobilistes qui souhaitent passer à un modèle plus respectueux de l'environnement. Enfin, en matière de projets d'agglomération, l'ATE attend du Conseil fédéral une plus grande affectation des moyens pour le développement des transports publics, du vélo et de la mobilité piétonne. Suite au refus des projets autoroutiers dans les urnes, la population attend des réponses pour diminuer le trafic et ses nuisances dans les localités. Pour que les personnes qui empruntent l'autoroute puissent également se rendre de manière fiable dans les centres urbains, une plus grande partie des fonds doit être dépensée dans les projets d'agglomération, car ils permettent de soulager les routes en localité en offrant entre autres des liaisons importantes entre les autoroutes et les centres-villes. Aujourd'hui, environ 11% des fonds routiers du FORTA sont consacrés aux projets d'agglomération – nous en demandons 20%.

Ce sont en effet les projets d'agglomération qui apportent de vraies solutions aux problèmes de mobilité du quotidien. Le tram est un exemple concret: dans les centres urbains, il représente une alternative efficace à la voiture, notamment pour les pendulaires. Or, la diminution de trafic qu'il permet apporte un bénéfice considérable pour la qualité de vie des riverains et riveraines. Concrètement, l'ATE souhaite donc que la Confédération contribue davantage au financement des nouvelles lignes; alors qu'elle finance aujourd'hui 100% des investissements ferroviaires, elle ne participe en général qu'entre 30 et 45% aux projets de tram. Nous en demandons au minimum 70%.

En conclusion, l'ATE attend du Conseil fédéral qu'il prenne enfin la mesure de l'importance d'investir fortement dans les transports publics et les projets d'agglomération. Il faut maintenir la qualité de l'infrastructure routière et ferroviaire actuelle et assurer le tournant vers une mobilité d'avenir.