

Conférence de presse annuelle 2025

Politique des transports et politique climatique vont de pair

Discours de Thomas Ruckstuhl, vice-président de l'ATE Suisse

Le texte prononcé fait foi.

L'accord sur le climat conclu à Paris il y a dix ans était historique. La communauté internationale s'engageait alors à limiter la hausse mondiale de la température à moins de 2 degrés et même, dans l'idéal, à moins de 1,5 degré. Dix ans plus tard, le bilan est décevant: nous sommes bien loin des objectifs climatiques fixés à Paris, surtout dans le secteur des transports, qui est l'un des plus grands émetteurs de CO₂. Dans ce domaine en effet, les progrès sont pratiquement inexistants. Pour l'ATE, il ne fait pourtant aucun doute: la politique des transports est indissociable de la politique climatique.

Dans le cadre de l'Accord de Paris, la Suisse s'est engagée à diviser par deux ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et à les réduire à zéro net d'ici 2050. C'est pourquoi la loi sur la protection du climat vise une réduction des émissions de CO₂ de 75% par rapport à l'année de référence 1990.

L'absence de mesures systématiques est particulièrement flagrante dans le secteur des transports. Sans compter le trafic aérien international, sa part dans les émissions de CO₂ est d'environ un tiers des émissions totales, tandis que d'autres secteurs (comme le bâtiment, l'industrie) font des progrès, même s'ils sont lents.

C'est donc dans le trafic routier que la réduction des émissions de CO₂ est la plus urgente. Ces 30 dernières années, les gains d'efficacité des véhicules neufs ont été anéantis par les kilomètres parcourus en plus et par des voitures toujours plus grandes et plus lourdes.

À cet égard, le trafic généré par les activités de loisirs mérite une attention toute particulière puisqu'il représente 27% du trafic total. Un quart est à mettre sur le compte des activités touristiques. Ces chiffres sont cités dans un rapport du Conseil fédéral. Selon le Microrecensement mobilité et transports de l'Office fédéral de la statistique, nous nous déplaçons en moyenne 42 minutes par jour pour nos loisirs. Sept trajets sur dix sont effectués en voiture. Entre 2015 et 2021, ce moyen de transport a gagné 5 points de pourcentage dans le trafic des loisirs, alors que le train en a perdu 4.

Il est évident que le développement des transports publics permet de contrer cette tendance, et que cela profite au climat. Pendant ce temps, toutefois, au lieu de réduire fortement ses émissions de CO₂, le trafic routier a continué de tout miser ou presque sur les agents énergétiques fossiles. Le nombre de véhicules équipés de moteurs à combustion reste élevé, et la transition vers la mobilité électrique n'avance que très lentement. L'ATE estime qu'il est certes correct de prélever un nouvel impôt sur les véhicules électriques, mais craint qu'il ne renforce cette tendance s'il est introduit dans son intégralité du jour au lendemain.

Au moins, des objectifs de CO₂ ambitieux sont en vigueur depuis quelques mois pour les importateurs de voitures. C'est une étape de plus vers un parc de véhicules à zéro émission,

dont l'ATE se réjouit vivement. Les importateurs sont toutefois encore bien loin d'atteindre ces objectifs intermédiaires et, en 2024, les ventes de voitures électriques sont restées inférieures aux valeurs de 2023. La branche automobile doit donc faire de plus gros efforts et importer plus systématiquement des modèles électriques et émettant peu de carbone.

Le retard de la Suisse sur la voie du zéro net n'est pas seulement un risque pour l'environnement, mais aussi une question de crédibilité. Sans mesures ambitieuses dans le domaine des transports, nous n'atteindrons pas les objectifs climatiques, que ce soit sur le plan national ou international.

Les solutions sont pourtant connues depuis longtemps. L'abandon de l'essence et du diesel dans le secteur des transports est incontournable. L'électrification du trafic – des voitures aux bus en passant par les camions – offre un potentiel énorme. L'ATE a élaboré le «Masterplan pour un trafic sans énergie fossile» pour montrer comment la mobilité pouvait se passer d'essence et de diesel. Dans ce document, elle rappelle que les technologies sont déjà disponibles pour rendre le trafic largement neutre en matière de CO₂. Cette transition doit toutefois s'accélérer. Dans ce contexte, trois mesures sont essentielles:

- **Report du trafic sur les transports publics:** il faut investir davantage dans le transport par train et par bus et encourager la mobilité piétonne et cycliste. Pour l'ATE, la mise en œuvre de la loi fédérale sur les voies cyclables est une priorité. Il est grand temps que ce dossier avance, afin que la Suisse fasse un sérieux pas en avant vers une infrastructure cyclable à la fois sûre et continue. La perception d'un impôt cycliste, comme l'envisage actuellement le DETEC, n'est pas une bonne idée et le moment est très mal choisi. Mais il s'agit probablement d'une provocation après le résultat du scrutin sur l'extension des autoroutes.
- **Planification urbaine respectueuse de l'être humain et du climat:** les villes qui placent les individus et non la voiture au centre de leur action réduisent le trafic et les émissions. La qualité de vie s'améliore. Les rues et les quartiers qui subissaient autrefois les conséquences de la circulation routière, comme le bruit, sont revalorisés. La boucle est bouclée en ce qui concerne nos efforts en faveur de la limitation de vitesse à 30 km/h et d'autres mesures de modération du trafic, comme l'a déjà expliqué Jelena Filipovic.
- **Encouragement de la mobilité électrique:** l'argument important pour les acheteuses et les acheteurs de véhicules électriques est de pouvoir recharger leur voiture à leur domicile. Il est donc nécessaire de simplifier l'accès à l'infrastructure de recharge dans les immeubles locatifs et les PPE. Par ailleurs, la redevance en remplacement des taxes sur les huiles minérales, grâce à laquelle les voitures électriques doivent aussi participer aux coûts de l'infrastructure, ne doit pas être introduite trop tôt. Au lieu d'être prélevée en totalité dès le départ, la taxe doit être échelonnée dans le temps.

Les années à venir seront donc décisives et 2025 ne doit pas devenir un nouveau jalon de l'immobilisme. La Suisse doit enfin faire de sa politique des transports une politique du climat. Cela signifie qu'elle ne doit pas seulement se fixer des objectifs ambitieux, mais aussi s'atteler à les réaliser courageusement. Car il y a urgence.