

Conférence de presse annuelle

L'année 2025 sera placée sous le signe du 30 km/h

L'année 2025 ne sera pas avare de défis en matière de politique des transports: dans plusieurs cantons, le peuple devra se prononcer sur la question des limitations de vitesse, notamment à 30 km/h. De plus, les programmes d'économies et les plans de renoncement – qui concernent aussi les transports publics et la protection du climat – seront au cœur des discussions. Lors de sa conférence de presse annuelle à Berne, la présidence de l'ATE Association transports et environnement a annoncé qu'elle allait accorder une importance particulière à ces thèmes au cours des prochains mois. En effet, le refus de l'extension des autoroutes a marqué le début de la transition dans le domaine des transports. Poursuivre sur la voie actuelle n'est plus une option.

La votation sur l'extension des autoroutes le 24 novembre 2024 a marqué un tournant dans la politique des transports en Suisse. Le résultat du scrutin montre clairement que la population est de plus en plus lassée par l'augmentation constante du trafic routier et qu'elle demande plutôt des solutions efficaces, sûres et écologiques en matière de mobilité. Après le verdict des urnes, la politique doit maintenant faire avancer vigoureusement la transition dans le domaine des transports.

Le 30 est le nouveau 50

En ce qui concerne la limitation de vitesse à 30 km/h, l'ATE estime qu'il est nécessaire d'agir à tous les niveaux politiques en 2025. Un projet de loi est en cours d'élaboration à Berne, qui rendra la réduction du trafic plus difficile et, en particulier, l'introduction de limitations de vitesse à 30 km/h. Par ailleurs, dans divers cantons, des initiatives ont été lancées pour contenir les limitations à 30 km/h, par exemple à Zurich, Genève, Bâle et Lucerne.

Pour la co-présidente de l'ATE, Jelena Filipovic; il ne fait aucun doute: ces attaques doivent absolument être esquivées. «Nous allons nous engager avec force pour la limitation de vitesse à 30 km/h, car les revendications et les attaques actuelles vont clairement dans la mauvaise direction. Elles menacent des acquis précieux et essentiels pour la qualité de vie de la population suisse ainsi que pour l'amélioration de la sécurité des transports. La limitation de vitesse à 30 km/h est un progrès qu'il n'y a pas lieu de remettre en question.»

Pas d'économies au détriment des transports publics et du climat

L'ATE s'inquiète des efforts d'économies et des plans de renoncement forgés actuellement à Berne. En particulier après le rejet des projets autoroutiers lors du scrutin du 24 novembre 2024 et le débat parlementaire de la session d'hiver, l'ATE attend de la Confédération et des Chambres fédérales de réels engagements en matière de mobilité durable.

David Raedler, co-président de l'ATE: «Il y a des signaux positifs. Les Chambres fédérales ont exprimé des doutes face aux réductions proposées par le Conseil fédéral dans le domaine des

transports publics, en particulier dans celui du trafic régional. Lors de la discussion sur le budget, le Conseil national a insisté à plusieurs reprises pour que les réductions ne s'appliquent pas aux lignes de train et de bus. Le gouvernement devrait enfin entendre ce signal lui aussi.»

Mauvais bilan intermédiaire pour la politique climatique

Exactement dix ans après la signature de l'Accord de Paris sur le climat à Paris, l'ATE constate que la Suisse accuse un énorme retard en matière de protection du climat. L'absence de mesures systématiques est particulièrement flagrante dans le secteur des transports. La part de celui-ci dans les émissions de CO₂ est, sans le trafic aérien international, d'environ un tiers des émissions totales, tandis que d'autres secteurs font des progrès en la matière.

Vice-président de l'ATE, Thomas Ruckstuhl dresse un bilan intermédiaire plus que mitigé des efforts entrepris pour réaliser l'objectif zéro émission nette: «Le constat est décevant. Le retard de la Suisse 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. Il est pourtant évident que la politique des transports est indissociable de la politique climatique.»

Concernant l'imposition prochaine des voitures électriques afin de financer l'infrastructure, l'ATE veillera à ce que le montant de la taxe ne ralentisse pas l'électrification du trafic routier, qui aurait dû être réalisée de longue date. De même, contrairement à la réforme de 2017, aucune recette supplémentaire ne doit être générée pour l'extension des autoroutes. Après le non aux urnes du 24 novembre dernier, le Conseil fédéral serait bien inspiré de revoir ses plans en matière d'assujettissement des voitures électriques à l'impôt. Dans ce contexte, il devra tenir compte de la réduction des moyens financiers qui auraient été nécessaires pour l'extension des autoroutes et du fait que la protection du climat piétine.

La présidence de l'ATE Association transports et environnement place ces trois thèmes tout en haut de sa liste des priorités de l'année. Après une année politique 2024 des plus réussies, l'association va continuer de s'engager pour une politique des transports viable.

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser à:

- Jelena Filipovic, co-présidente de l'ATE Suisse, 079 289 06 41
- David Raedler, co-président de l'ATE Suisse, 079 220 45 23
- Thomas Ruckstuhl, vice-président de l'ATE Suisse, 079 374 18 77
- Stéphanie Penher, directrice de l'ATE Suisse, 079 711 19 15
- Service médias de l'ATE, 079 708 05 36, medias@ate.ch

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