

Politique des transports

Position des Verts sur la politique des transports

Rendre les transports durables

La mobilité fait partie de notre vie, elle est à la base de la rencontre et de la communication. Toute personne doit avoir la possibilité de concrétiser ses désirs de mobilité. La mobilité se heurte cependant à ses propres limites dès qu'elle porte atteinte de façon outrancière à la liberté de mouvement et à la qualité de vie d'autrui. La mobilité doit être limitée lorsque l'environnement est menacé. C'est entre ces deux extrêmes que se meut la politique des Verts: nous ne voulons pas limiter la mobilité, mais la mettre sur des voies éocompatibles et, par là même, durables.

La mobilité a atteint aujourd'hui un niveau qui n'est écologiquement plus soutenable. Les coûts économiques de cette mobilité démesurée, tels que nuisances à la santé publique, à l'environnement et aux bâtiments, sont supérieurs à son utilité populaire. Les voies de circulation ne sont plus un lieu de rencontre et de communication mais plutôt un lieu de rupture et d'immobilité forcée: les routes coupent les quartiers et les villages et réduisent l'espace vital des gens. Le trafic de loisirs est aujourd'hui une des sources principales de nuisances. Le trafic marchandise ne sert plus seulement à l'approvisionnement indispensable: comme le trafic ne doit pas supporter les coûts environnementaux, des transports absurdes sont réalisés.

La nouvelle politique des transports ne saurait prendre plus longtemps en considération uniquement l'optique des acteurs motorisés du trafic. Il faut au contraire tenir compte des besoins de toutes les personnes concernées, en particulier des habitants, riverains, femmes, enfants, handicapés de même que les acteurs non motorisés du trafic tels que les cyclistes et les piétons.

Jusqu'ici, tous les types de vecteurs motorisés ont été également promus: trafic routier, transports publics sur rail et route et trafic aérien. Or cette variante est celle qui porte le plus atteinte à l'environnement, en provoquant une grande demande de mobilité par l'ampleur même de son offre. Les Verts veulent montrer qu'il existe des alternatives à une mobilité irréfléchie et qu'il est possible de satisfaire aux besoins de mobilité par des vecteurs adaptés. Ainsi, les atteintes à l'environnement seront diminuées et la qualité de la vie sera améliorée. La taxation de l'énergie, élaborée dans le cadre d'une réforme fiscale écologique, sera l'instrument central de ces alternatives.

Transports en Suisse: Mobilité et conséquences

Facteur environnemental des transports: un bilan

Les transports causent de nombreuses atteintes à l'environnement: pollution de l'air, émission de gaz carbonique, bruit, gaspillage de l'énergie et du sol, et des ressources lors de leur production, pour ne citer que les principales.

Dans le domaine de l'énergie, les transports motorisés sont responsables du fait que nous consommons aujourd'hui la même quantité de pétrole qu'avant la crise pétrolière de 1973. Toutes les économies de carburant sont absorbées par la croissance constante du nombre de véhicules et des kilomètres parcourus. 32 pour-cent de la consommation d'énergie en Suisse revient aux transports. Le trafic ferroviaire représente 3 pour-cent, la trafic routier 73 pour-cent et le trafic aérien 24 pour-cent. L'utilisation plus adaptée des moyens de transport et la diminution de la consommation d'énergie des véhicules constituent donc une priorité. Avec leur initiative «Pour garantir l'AVS - Taxer l'énergie et non le travail» refusée par le peuple le 2 décembre 2001, les Verts ont proposé un projet concret de réforme fiscale écologique.

L'augmentation des émissions de gaz carbonique (CO₂) et d'autres gaz est directement liée à la consommation d'énergie toujours plus importante par le trafic. Le trafic (à l'exception du trafic aérien international et militaire) est responsable de 40 pour-cent des émissions de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre. Sans réduction des kilomètres parcourus et de la consommation de carburants par les véhicules, le trafic restera le pollueur numéro 1.

La pollution de l'air causée par le trafic a pu être réduite par des mesures techniques (catalyseurs). Mais le trafic est aujourd'hui encore responsable d'environ 6 pour-cent des émissions d'oxydes d'azote. De plus, avec l'augmentation constante du trafic routier on peut s'attendre à une nouvelle aggravation de la pollution de l'air. Les valeurs limites de l'ordonnance sur la pureté de l'air sont dépassées, pour l'ozone en particulier. Les poussières en suspension et les particules fines (PM10) sont principalement issues du trafic. Ces diverses formes de pollution de l'air se traduisent notamment par un accroissement des maladies du système respiratoire.

Environ 30 pour-cent des habitants sont exposés aux nuisances sonores de la route; cette situation doit être considérée avec sérieux. Le trafic routier diurne inflige à un bon quart de la population une pollution sonore supérieure aux limites d'émission pour les quartiers d'habitations. S'ajoute encore la pollution sonore provenant du trafic aérien et ferroviaire. De plus, 5 pour-cent de la population se situe au dessus de la valeur d'alarme.

Le gaspillage du sol dû aux transports est énorme. La surface de transport par habitant s'élève à 124 m², alors qu'elle n'est que de 39 m² pour l'habitation. Parmi les bâtiments, rues, parkings, installations ferroviaires et aéroports, le sol ne peut plus remplir sa fonction originelle. L'eau et le gaz sont largement sollicités et le sol, en tant qu'espace vital des plantes, animaux et micro-organismes, se perd. Les conséquences négatives sont

multiples. Pour les Verts, il est donc très important de limiter les surfaces de transport et de rendre les parkings proches de la nature.

En comparaison avec les autres moyens de transport, les transports publics se distinguent nettement du transport individuel motorisé. La consommation énergétique par personne et par tonne au kilomètre ainsi que les autres charges environnementales des transports publics sont nettement inférieures.

Nouvelles priorités pour la construction des routes

Le peuple suisse a approuvé en juillet 1958, à la forte majorité de 85% des voix, le réseau des routes nationales suisses. Depuis lors, la construction continue de routes nationales a entraîné une augmentation notable des transports routiers et la destruction de précieux paysages. Les coûts acceptés à l'origine ont été dépassés à plusieurs reprises.

En avril 1990, l'initiative «Halte au bétonnage», colancée en 1984 par les Verts, voulant limiter les surfaces destinées aux transports, est passée devant le peuple. Elle ne trouva cependant pas de majorité. Les initiatives «Trèfle», soutenues par les Verts et qui s'opposaient à la construction de tronçons précis de routes nationales, furent, elles aussi, repoussées.

Aujourd'hui, les routes nationales sont pour la plupart construites, en construction ou au moins décidées au niveau politique. La réalisation du réseau prévu de routes nationales (sans le deuxième tunnel au Gotthard et sans les projets tels que ceux proposés dans l'initiative Avanti) coûtera, ces 20 prochaines années, environ 20 milliards de francs. Quelque 30 ou 40 milliards de francs seront dépensés par les cantons pour de nouvelles routes cantonales ou nationales, et 8 milliards par les communes. L'attention doit donc se porter non seulement sur les routes nationales mais également sur les autres routes: les cantons et communes utilisent aujourd'hui une grande partie de leur argent à la construction de routes cantonales et communales. L'extension forcée des routes de contournement génère, de facto, un réseau de routes rapides qui rendent les transports routiers beaucoup plus attrayants.

Les routes de contournement représentent certes un allègement pour les centres locaux, mais rarement dans la mesure souhaitée. Le trafic local demeure, même après la construction de la route de contournement. En général, plus la commune contournée est grande, et moins la part de trafic de transit diminue. En l'absence de mesures d'accompagnement dans le centre ville - réaménagement, priorité aux piétons et aux cyclistes - le trafic local retrouve le plus souvent son niveau antérieur.

La transformation des routes principales constitue une mesure plus rapide, moins coûteuse et plus justifiée que la construction de routes de contournement. Ces routes principales ont été élargies et rectifiées durant des décennies. Trafic, bruit et risque d'accidents ont augmenté. Des travaux d'aménagement permettront de rouler plus lentement et plus attentivement. Dans un avenir proche, les habitants, piétons et cyclistes reprendront plus de droits. Diminuer et transformer les routes principales locales doit être, à l'avenir, une priorité dans l'affectation des crédits de construction routière.

Transit alpin: mettre en oeuvre la protection des Alpes!

«Ce tunnel routier n'est pas un corridor pour les poids lourds» soulignait en 1980 le conseiller fédéral Hürlimann lors de l'ouverture du tunnel routier du Gothard. C'est le contraire qui est arrivé. Le trafic de transit marchandises augmente chaque année sur la route et terrorise la population des vallées du Gothard et des autres axes de transit. Bien que la plus grande partie des transports marchandises à travers les Alpes continuent à s'effectuer par le rail, les transports routiers gagnent constamment des parts de marché.

Face à cette évolution, les partis politiques bourgeois ont réagi avec le projet de Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines (NLFA). Selon eux, deux tunnels de base pourraient remettre les transports sur rail. Les Verts ont remis en question cette argumentation: il manquait dans ce projet une incitation directe pour le transfert sur le rail, son dimensionnement était disproportionné et son financement reposait sur des hypothèses aussi optimistes qu'irréalistes. Les Verts ont souligné ces faiblesses dans leur référendum; ils ont certes perdu lors de la votation de septembre 1992, mais ont eu raison quant à leurs arguments. Le financement des NLFA a dû être modifié, et l'initiative des Alpes leur fixe désormais un but clair: le transfert sur le rail du trafic routier.

Les Verts ont par conséquent soutenu, dès le début, l'initiative des Alpes qui demandait un transfert de la route au rail du trafic marchandise de transit à travers les Alpes.

L'acceptation de cette initiative par le peuple en février 1994 a contraint le Conseil fédéral à réorienter sa politique des transports. En acceptant une «redevance poids lourds liée aux prestations» (RPLP) le peuple a soutenu l'objectif de transférer le trafic poids lourds sur le rail. Les NLFA se trouvent aujourd'hui sous d'autres auspices. L'article constitutionnel sur la protection des Alpes leur donnent un objectif clair de transfert au rail. Leur financement repose en grande partie sur la RPLP et taxe ainsi le trafic routier. Afin d'inciter le transfert du trafic marchandises alpin de la route au rail, les Verts soutiennent le nouveau projet de NLFA.

Transports publics

La Suisse dispose d'un réseau extrêmement dense de transports publics. L'offre est particulièrement bonne dans les villes et les agglomérations ainsi que sur le réseau intercity. Une telle offre de base destinée à tous les citoyens doit demeurer. De plus, les transports publics doivent être développés là où le transfert de la route au rail est possible.

La réforme ferroviaire va introduire la concurrence dans le trafic par rail. Des concepts d'exploitation innovateurs seront ainsi rapidement mis sur pied. La réforme ferroviaire n'est cependant réalisable que si l'égalité des chances est donnée tant à la route qu'au rail.

Comme alternatives aux vols courts, les trains internationaux à grande vitesse doivent être améliorés. Cela doit cependant se faire sans augmenter les atteintes aux paysages.

Le projet «swissmétro» est à considérer d'un oeil très critique. On ne connaît ni les avantages pour les transports publics, ni qui paiera les coûts immenses de ce projet. A terme, on peut craindre qu'il ne concurrence les lignes intercity existantes. Les transports régionaux seraient menacés. Les coûts des procédures d'autorisation des concession doivent être assumés par les demandeurs de concession.

Nouveaux concepts de transports

La Suisse possède aujourd'hui l'un des plus denses réseaux de transports publics au monde. Une telle offre de base destinée à tous les citoyens doit demeurer. Pour la desserte fine en dehors des grandes lignes, nous recommandons des conceptions souples avec des bus sur demande par exemple. Les transports publics doivent être mieux reliés au réseau cyclable selon un concept Bike + Ride.

La Suisse est connue pour sa communauté tarifaire. Cet instrument doit être développé au-delà des frontières.

Dans le domaine des transports motorisés individuels aussi, les modèles flexibles sont des solutions d'avenir: la clé du succès des transports publics réside dans l'auto-partage. Quand on peut, en cas de besoin (transport, trajets durant les heures creuses et les régions mal desservies en transports publics) recourir à une automobile, renoncer à sa propre automobile devient beaucoup plus facile.

Trafic aérien

Les avions se ravitaillent toujours plus en carburants en Suisse, en raison de l'exonération fiscale internationale accordée lorsque le vol est transfrontalier. C'est une des raisons principales de l'énorme augmentation du polluant trafic aérien. En moyenne, 40 litres de carburant sont consommés par personne et par heure de vol. Le service fédéral de l'aviation civile encourage vigoureusement une croissance du trafic aérien plutôt que de protéger les populations résidentes touchées par le bruit. Pour les Verts, la taxation du kérosène est une mesure primordiale.

Mesures pour davantage de qualité de vie et de protection de l'environnement

Généralités

- Les Verts demandent une conception d'ensemble des transports, qui doit inclure les transports de loisirs et aériens qui ont une croissance particulièrement forte.
- Un décompte complet des coûts permet d'inclure les coûts externes et de facturer aux seuls usagers les taxes d'incitation.
- Les taxes de transport doivent être perçues sur les kilomètres parcourus, afin d'inciter à un usage économe des transports.
- La planification des transports doit tenir compte des besoins de toutes les personnes concernées, ce qui veut dire en particulier des habitants, femmes, handicapés, enfants, de même que les piétons et cyclistes. De plus, la représentation des femmes dans les organes de décision doit augmenter de façon notable.

Protection de l'environnement

- Les surfaces destinées aux transports ne doivent plus augmenter. A chaque nouvelle construction de routes, tronçons ferroviaires ou parkings, une surface correspondante destinée aux transports doit être rendue à la nature.
- Les Verts soutiennent l'introduction d'une réforme fiscale écologique pour le renchérissement de l'énergie et la réduction simultanée des charges salariales.

Transports motorisés individuels

- Les transports motorisés individuels doivent être ramenés à un niveau écoresponsable.
- Le système de transport doit atteindre l'objectif de « vision zéro » (aucun décès dû au trafic). La priorité est de fixer de nouveaux seuils de tolérance tels que la réduction de la vitesse
- L'offre de transports motorisés individuels ne doit pas être améliorée, au contraire: quand les routes sont plus calmes et plus étroites (munies de trottoirs et de voies cyclistes), ou des parkings supprimés, l'attrait de ces transports individuels diminue. A l'inverse, l'offre des transports publics, surtout dans les régions et zones périphériques, doit être améliorée. Des projets destinés au trafic routier ne peuvent être réalisés que s'ils ne préjettent pas l'offre en transport public.
- Des dimanches sans voitures doivent être introduits spontanément ou sur une base légale, éventuellement même les jours de semaine (à chaque fois avec des exceptions réglementaires).
- Les taxes d'utilisation pour les places de parc doivent au moins couvrir les coûts. Il faut pouvoir exiger une taxe sur les places de parc, en particulier dans les centres commerciaux. Le nombre de places de parc dans les centres villes et les centres commerciaux doit être réduit.
- Les impôts sur les véhicules doivent être uniformisés dans le cadre de l'harmonie fiscale. Les impôts peuvent être perçus sur l'essence et par conséquent mieux correspondre au principe du pollueur payeur. Les prestations des cantons sont indemnisées par la Confédération.
- Pour réduire les risques d'accident, il faut faire passer de 0,8 pour mille à 0,5 pour mille, au maximum, la valeur limite de l'alcootest.
- Le permis de conduire ne peut être délivré qu'après un examen. Avec un système à points, les auteurs chroniques d'infractions seraient spécifiquement sanctionnés. Les amendes pour excès de vitesse et conduite en état d'ivresse doivent augmenter.

Formes de transports écocompatibles

Piétons et cyclistes sont des participants écologiques des transports: ils utilisent peu de place, représentent un risque d'accident mineur et ne portent pas atteinte à l'environnement. Ce «trafic lent» doit donc être systématiquement encouragé, par exemple par des centres villes piétonniers et des zones sans voitures. Trafic lent et trafic mixte doivent être introduits peu à peu dans les centres villes.

Transports publics

- L'offre des transports publics doit être claire, à l'aide, par exemple, de l'horaire cadencé.
- Les transports publics régionaux doivent être encouragés, les liaisons durant les heures creuses maintenues.
- Le principe Park & Ride ne se justifie pas dans tous les cas, il faut le réserver aux gares décentralisées.
- Les grands projets ferroviaires comme les NLFA et Rail 2000 n'ont aucun sens si la desserte fine ne fonctionne pas (plus). Les tronçons d'accès ne doivent donc plus être réduits. De plus, il faut appliquer avec rigueur les mesures de protection antibruit sur les tronçons existants et à construire.
- La sécurité subjective et objective des usagers des transports publics, surtout dans les transports régionaux, doit être améliorée. La diminution du personnel d'accompagnement doit cesser, pour éviter que le rail ne perde en image et en attrait.

Aménagement du territoire

L'urbanisation effrénée de nos paysages ne saurait continuer, pour des raisons logistiques aussi: seuls des habitats assez compacts se prêtent à l'accès aux transports publics. La desserte en transports publics, aux frais des constructeurs, doit être une condition au déclassement de la zone agricole.

Transports aériens

- Le kérosène doit être fiscalisé au même taux que l'essence et le diesel; le Conseil fédéral doit faire des efforts au niveau international dans ce sens.
- Des taxes d'atterrissage et de bruit plus élevées permettront de faire payer aux transports aériens leurs coûts véritables. Une interdiction des vols de nuit devrait protéger quelque peu les habitants de la pollution sonore.
- Les trajets de moins de 1000 kilomètres peuvent être accomplis de façon efficiente et écocpatible en train ou en car. Une imposition du kérosène devrait défavoriser le trafic aérien à trajet court et rendre le trafic ferroviaire concurrentiel.
- Comme les aéroports militaires sont trop peu utilisés, les avions civils y ont de plus en plus recours. Cette extension cachée du trafic aérien doit être empêchée.

- Le trafic aérien privé tel que héliski, circuits aériens, vols sportifs etc. porte fortement atteinte à l'environnement, mais ne sert qu'à peu de personnes. Il faut réduire ces mouvements aériens, surtout les activités les plus dommageables pour l'environnement comme l'héliski ou l'atterrissage sur les lacs.

Nouveaux systèmes de transports

Il faut améliorer les correspondances avec les trains à grande vitesse, mais cela doit se faire sans augmentation nette de l'utilisation du paysage.