

4 % de croissance pour financer des systèmes de transport performants

Les cantons, les villes, les régions de montagne et les associations des transports privés et publics rejettent le projet d'économie et le taux de croissance beaucoup trop bas que la Confédération a fixé aux dépenses de transport dans le cadre de son programme de consolidation: Ce programme aura des conséquences importantes pour les usagers de la route et du rail, l'environnement et l'économie. Ces milieux invitent la Confédération à porter ce taux à 4% en valeur nominale.

La croissance démographique et économique conjuguée aux changements structurels (séparation des espaces dédiés à l'habitat, au travail, aux loisirs) provoquent une croissance du trafic de 2% par an¹. La coordination de l'aménagement du territoire et des transports devrait permettre de corriger cette tendance, mais elle ne pourra pas être inversée à court terme. Les infrastructures de transport ne suffisent pas à ce développement et doivent être adaptées. A cet égard un objectif important consiste à réduire la pollution de l'air, les nuisances sonores et les émissions de CO₂. De surcroît, la forte exploitation des infrastructures augmente les charges d'entretien. «Les embouteillages quotidiens sont inacceptables. Du point de vue économique, nous ne pouvons pas nous les payer. Les routes cantonales ne parviennent déjà plus aujourd'hui à absorber le trafic de certains tronçons surchargés des routes nationales et les projets concernant le trafic d'agglomération doivent être immédiatement lancés», a relevé Markus Kägi, conseiller d'Etat et président de la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, pour souligner l'urgence de cette action.

Sont concernés des projets ferroviaires importants, notamment le trafic d'agglomération, le trafic régional, ainsi que la desserte de base du réseau des routes nationales. Les taux de croissance jusqu'à l'année 2013 prévus des engagements financiers fédéraux dans les transports, soit 1,6% en valeur nominale (dont 1,5% de renchérissement et 0,1% de croissance effective) ne tiennent aucun compte de ce développement. Le report de travaux urgents d'entretien et de construction provoque des pertes économiques considérables (bouchons, retards) et une dégradation de l'environnement. Cette politique n'apporte strictement aucune économie, bien au contraire: l'entretien et les nouvelles constructions en deviennent plus complexes et, partant, plus onéreux. «Etendre le réseau des transports est donc une nécessité économique et écologique: Si, aujourd'hui, on choisit de mettre le pied sur le frein en matière d'investissements dans les transports publics, les générations futures paieront le prix de cette négligence», rappelle le conseiller d'Etat François Marthaler, président des Directeurs cantonaux des transports publics.

Les cantons et les associations mentionnées ci-dessous invitent la Confédération à renoncer à ces économies et à prévoir un taux de croissance nominal d'au moins 4% pour les transports.

Berne, le 25 février 2010

Renseignements: Benjamin Wittwer, Direktor BPUK/KöV, 031 320 16 90 / 079 275 07 06

¹ Cf. L'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse (projet), p. 43.



KÖV CTP CTP

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)



BPUK DTAP DCPA

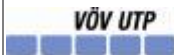
Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)



Union des villes suisses (UVS)



Communauté de travail pour les régions de montagne (SAB)



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Union des transports publics (UTP)



Service d'information pour les transports publics (LITRA)



Touring Club Suisse (TCS)



Schweizerischer Kraftfahrzeugverband
Associazione svizzera dei trasporti stradali

Association des transports routiers (ASTAG)