

Roger Nordmann, Vice-président de l'ATE

La politique des transports plombra-t-elle la nouvelle stratégie énergétique?

(Seul le texte prononcé fait foi)

Lorsque j'ai commencé la politique fédérale, il y a de cela 8 ans, les choses semblaient encore tout à fait claires : les combustibles fossiles utilisés dans le bâtiment et l'industrie constituaient la principale source d'émissions de CO₂. La mobilité jouait un rôle secondaire.

Les derniers chiffres alors disponibles, ceux de 2003, montraient que le secteur des combustibles était responsable de 24,3 millions de tonnes (MT) d'émissions de CO₂, alors que celui des carburants, en incluant l'aviation, n'émettait « que » de 19,9 MT

Aujourd'hui, les courbes se sont croisées : les combustibles ne représentent que 20.8 MT CO₂, alors que la mobilité génère 21.4 MT d'émissions de gaz à effet de serre¹.

On observe donc un progrès marquant sur le plan de la chaleur fossile (-14% en 8 ans), mais une dégradation sur les émissions des transports (+3% en huit ans).

Cette évolution, Mesdames et Messieurs, n'est pas due au hasard. Elle est le reflet d'une action politique déterminée appliquée aux secteurs du bâtiment et de l'industrie, et d'une absence de politique dans le secteur des transports.

On objectera les facteurs extérieurs, comme le prix du pétrole, qui n'aurait encouragé que l'assainissement des bâtiments. Objection à rejeter : le prix de l'énergie a aussi augmenté pour la route. Ou encore la croissance démographique, de 8% sur ce laps de temps. Objection à rejeter, car ces habitants ne se sont pas seulement déplacés, mais aussi logés dans des logements chauffés, dont la surface globale a notablement cru. Non, c'est clairement la politique sectorielle qui a fait la différence.

Reprenons : les combustibles sont désormais soumis à une taxe CO₂ dont le produit sert partiellement à encourager l'assainissement des bâtiments. Les entreprises peuvent se faire exempter si elles démontrent des efforts de réductions correspondants. Enfin, les normes de construction et de rénovation ont été durcies par les cantons. Cet ensemble de mesure étant accompagné d'une solide politique de formation, d'information et de recherche, il porte des fruits qui se laissent voir. Le résultat est d'autant plus remarquable que la mise en œuvre des mesures phares n'a débuté qu'au cours de la période considérée. Elles seront ultérieurement renforcées grâce à la nouvelle loi sur le CO₂ entrée en vigueur il y a quelques jours.

Dans le secteur des transports, en revanche, à part des prêches et des engagements volontaires non respectés par les importateurs de voitures, aucune décision n'a été prise entre 2003 et 2011 pour baisser les émissions de CO₂. Sans surprise, les nouvelles voitures mises en circulation en Suisse demeurent parmi les plus polluantes d'Europe, puisque seule l'Estonie fait pire que la Suisse.

¹ Source <http://www.bafu.admin.ch/klima/09570/09574/index.html?lang=fr> (Aviation : 2010 au lieu de 2011, pas encore publié).

Cette évolution discordante entre les émissions des combustibles et celle des carburants met en évidence deux choses :

- Il est rassurant de constater que lorsque la politique prend des mesures, elle obtient des effets favorables substantiels et somme tout relativement rapides si l'on songe à la durée de vie des bâtiments.
- Sans volonté ni mesure, on n'obtient rien.

A l'avenir, la tendance que je décris plus haut semble devoir s'accroître. L'essentiel des mesures du premier paquet de la stratégie énergétique 2050 se focalise sur la chaleur et l'électricité. Le contraste entre la cohérence de la politique dans ce secteur et l'indigence en matière de mobilité est très frappant, puisque le paquet 1 du Conseil fédéral ne prévoit qu'une seule mesure pour les transports, à savoir se calquer sur les normes européennes, renforcée, de baisse des émissions des véhicules.

Or, ce qu'il faudrait, c'est une politique cohérente dans sa globalité, en incluant une priorisation claire des infrastructures et une hausse des prix des carburants, resp. de la mobilité fossile.

Alors que lors des quinze précédentes années, la priorité avait clairement été donnée au rattrapage ferroviaire et aux transports publics d'agglomération, la Confédération est en train de vouloir développer parallèlement toutes les infrastructures, sans respect des objectifs énergétiques et environnementaux. A côté du développement ferroviaires FAIF/STEP que nous saluons, il se prépare en effet une offensive massive de développement des capacités autoroutières : d'une part au Gothard, mais aussi par le programme « FASI », c'est-à-dire un vaste programme de financement autoroutier en préparation dans les officines du département Leuthard.

A l'ATE, nous estimons que cette politique des transports est complètement bancal. On sait bien qu'une fois construites, les capacités autoroutières additionnelles sont très rapidement pleinement utilisées et génèrent ainsi du nouveau trafic. Inversement, lorsque la route est saturée, les usagers misent sur les transports publics ou limitent certains déplacements.

Plutôt que cette nouvelle doctrine des constructions tous azimuts, ce qu'il faudrait, c'est prioriser les projets de la politique des transports en fonction d'impératifs du tournant énergétique et de la politique climatique. L'objectif doit être de modérer la demande globale de mobilité et de favoriser les formes de mobilité les plus propres.

- Au lieu de renchérir les transports publics, c'est les carburants dont le prix devrait monter.
- Au lieu d'amasser de l'argent pour élargir les autoroutes dans les agglomérations, ce sont des trams qu'il faut construire
- Au lieu de fermer des lignes régionales de bus et de train, il faut rendre leur usage plus attrayant.
- Au lieu de consacrer des milliards à un second tube routier au Gothard, il faut enfin transférer les camions sur le rail.

Sans cela, c'est la faiblesse de la politique des transports qui plombera la stratégie énergétique 2050.

Comme vous le constatez, l'ATE a donc encore du pain sur la planche. Les récents succès que nous avons obtenus grâce à notre initiative « Pour les transports publics » dans le cadre du contre-projet FABI ne doivent pas masquer l'ampleur de la tâche à accomplir ces prochaines années pour donner une orientation cohérente à la politique des transports. Vous allez donc continuer à entendre parler de l'ATE et des ses combats pour les générations futures.