Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1597

Artikel: L'ATE a 25 ans. Et alors?
Autor: Robert, Emmanuelle
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019104

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'ATE a 25 ans. Et alors?

Emmanuelle Robert
porte-parole de l'ATE

L'anniversaire de l'ATE tombe dans un contexte de politique des transports dominé par les blocages budgétaires et l'immobilisme coupable de la droite.

Voici vingt-cinq ans que l'Association Transports et Environnement (ATE) a vu le jour. Avec ses 140 000 membres et son statut de deuxième club de transports de Suisse, la petite association est devenue grande. Mais, en vingt-cinq ans, les défis semblent avoir grandi avec elle. En matière de politique des transports, notre pays se trouve en effet à un tournant crucial. Aux questions, vitales pour la Suisse, de savoir quelle mobilité nous voulons pour demain, quel visage donner à nos agglomérations et quelle place prendre dans l'Europe, la population a donné des réponses cohérentes chaque fois qu'elle s'est exprimée par les urnes. En approuvant les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), Rail 2000, la taxe poids lourds (RPLP), le financement des transports publics et le raccordement aux lignes à grande vitesse; en refusant le percement d'un second tube routier au Gothard et le paquet «Avanti», elle a privilégié le transfert des marchandises de la route au rail et le développement de transports publics de qualité. Mais il est légitime de s'interroger sur la volonté du gouvernement actuel de poursuivre sur la voie indiquée.

L'alibi des caisses vides

Un seul message est seriné par la majorité bourgeoise du Conseil fédéral et du Parlement: les finances fédérales sont en péril. Il faut donc pratiquer des coupes, revoir les priorités. Si ce n'est, lorsque l'on examine le plan d'économies voté par ce même Parlement en décembre 2003, qu'il n'est pas question de priorités politiques, mais d'un grignotage général du budget.

Il est également curieux de constater que, parallèlement à ses signaux alarmistes sur l'état des finances du pays, la même majorité plaide pour une politique d'exonération fiscale des plus riches, qui privera la Confédération et les cantons de revenus substantiels. Cette politique est hasardeuse dans la mesure où elle prétérite des projets de transports vitaux pour l'avenir du pays.

En sont témoins les menaces qui planent sur le raccordement aux lignes européennes à grande vitesse (LGV). Le Conseil fédéral, en retardant son message au Parlement sur les LGV, a envoyé un signal clair de désintérêt et de désengagement aux régions les plus concernées que sont la Suisse romande et la Suisse orientale. Les raisons budgétaires invoquées laissent songeur. En effet, c'est en 1998 que le peuple a approuvé le crédit de 1,2 milliard pour le raccordement au réseau européen à grande vitesse. Il ne s'agit donc nullement d'une dépense imprévue, mais d'un investissement planifié de longue date. Que la Confédération se dise incapable de l'honorer a de quoi inquiéter. Le retard pris par ce dossier - en espérant que l'on ne s'achemine pas vers un abandon pur et simple - est d'autant plus dommageable que la collaboration avec les Etats voisins s'est bien déroulée. Le projet de la ligne du Haut-Bugey, par exemple (ligne Genève - Bellegarde - Bourg-en-Bresse - Paris) est bouclé du côté français et n'attend «que» le feu vert de la Suisse pour démarrer.

Le transfert des marchandises de la route au rail est également menacé par les visées d'une certaine droite qui demande de reporter, voire de suspendre, les travaux des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). Rappelons qu'à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007, l'objectif est de ramener le nombre de poids lourds transitant par les Alpes à 650 000 millions – contre le double actuellement. Ajourner les travaux des NLFA, c'est aussi en augmenter les coûts et saper la rentabilité de ce grand projet, rentabilité pourtant hissée au rang de dogme par les mêmes milieux bourgeois.

Agglomérations et régions périphériques en priorité

D'autres inquiétudes pointent du côté des agglomérations. Noyées sous les flux automobiles, elles ont exprimé un oui net aux transports publics. Comme l'urgence d'y résoudre les problèmes de trafic rencontre un large consensus, on peut espérer qu'aucun groupe politique ne tentera de bloquer, au prétexte toujours resservi de l'état des finances, un plus grand engagement de Berne sur ce dossier. Cela dit, les problèmes de mobilité des agglomérations ne doivent pas faire oublier le désengagement toujours plus grand de la Confédération dans les régions périphériques. Là aussi, en matière de transports, le service public est une question de volonté politique.

La Suisse doit pouvoir relever le défi de juguler l'explosion de la mobilité, de mieux répartir les parts modales entre transports publics et transports individuels, entre la route et le rail et, sur le plan international, de réduire, au moyen du raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse, la dépendance de notre pays envers le trafic aérien. Mais l'actuelle politique de blocage et d'immobilisme, menée sous couvert d'équilibre budgétaire par la majorité du Parlement et du Conseil fédéral, est en train de remettre en question tous ces grands projets. Le risque: un retour en arrière qui hypothéquerait gravement le potentiel de croissance et de développement de notre pays. ▪

Les opinions exprimées dans la rubrique Forum n'engagent pas la rédaction de DP.