

Pourquoi il n'est pas juste de faire payer davantage les cyclistes

Une motion demandant une taxe sur les vélos est en cours d'examen au Parlement fédéral. Pour PRO VELO, il est clair qu'une nouvelle mesure est injustifiée, d'une part, mais qu'elle serait même contre-productive.

À PREMIÈRE vue, la proposition selon laquelle celles et ceux qui circulent sur une route devraient contribuer à son financement semble logique. C'est précisément ce que ne feraient pas les cyclistes, selon la conseillère nationale zurichoise UDC Nina Fehr Düsel. Tout le contraire des automobilistes, qui paient, sur chaque litre de carburant, une taxe affectée, via des fonds ad hoc, à la construction et à l'entretien des routes nationales et des routes principales. De plus, sur le plan cantonal, des taxes sur les véhicules à moteur sont également utilisées pour la construction et l'entretien des routes.

Fausse impression

Les automobilistes contribuent aussi au financement des infrastructures cyclables et de celles destinées aux piétons. Mais un examen du mécanisme de financement des taxes nationales sur les carburants montre que, sur un total annuel de près de 5 milliards de francs, seuls environ 2 % sont affectés aux infrastructures cyclables. La situation est différente sur le plan cantonal. Ici, entre 30 et 50 % des fonds utilisés pour les aménagements cyclables proviennent directement des usagers motorisés, par le biais des taxes cantonales sur les véhicules à moteur et par des fonds fédéraux.

Les routes communales, quant à elles, sont financées presque exclusivement par le budget général, à l'exception de certains projets de construction bénéficiant de fonds fédéraux dans le cadre des programmes d'agglomération. L'ensemble des citoyens contributeurs à ces budgets publics au



Photo: PRO VELO

La mobilité cyclable fait l'objet d'un certain nombre de mythes, dont l'un, très répandu, concernant le financement par les pouvoirs publics.

moyen de l'impôt, quel que soit leur mode de transport.

Le vélo apporte plus qu'il ne coûte

Les cyclistes roulent essentiellement sur des routes cantonales et communales et contribuent donc en grande partie, via leurs impôts, au financement de «leur» infrastructure. PRO VELO estime que le fait qu'une partie soit financée par les taxes sur les véhicules à moteur est équitable. En effet, l'infrastructure cyclable sert souvent à protéger les cyclistes du trafic motorisé, sans lequel elle ne serait d'ailleurs pas nécessaire. En outre, grâce à son faible poids, le vélo use nettement moins la chaussée que les véhicules motorisés. L'empreinte au sol des cyclistes est également moindre, ce qui justifie une plus faible participation aux coûts.

«Le vélo génère un bénéfice sanitaire pour la société d'environ 1,6 milliard de francs.»

Si l'on élargit la perspective pour ne plus se limiter aux seuls coûts d'infrastructure et s'intéresser à l'aspect sociétal, le bilan du vélo est positif. Chaque année, la Confédération calcule les coûts et les bénéfices externes des différents modes de transport. Il en ressort que le vélo engendre des coûts pour la collectivité d'environ 758 millions de francs par an, dont principalement des coûts liés aux accidents. Mais le vélo génère également un bénéfice social en matière de santé d'une valeur d'environ 1,6 milliard de francs.

25 centimes par kilomètre

Au final, la société gagne donc environ 25 centimes par kilomètre parcouru à vélo, tandis que chaque kilomètre en voiture coûte 18 centimes. Serait-ce donc vraiment une bonne idée d'entraver la pratique du vélo par une nouvelle taxe? PRO VELO répond clairement «non» à cette question. Même l'Office fédéral des routes (OFROU) s'est fixé pour objectif de doubler le nombre de kilomètres parcourus à vélo entre 2021 et 2035. Une taxe sur le vélo n'y contribuerait certainement pas. **oo**

BRÈVES DU PALAIS FÉDÉRAL

Une meilleure sécurité routière: oui, mais pas comme ça!

Comparé·e·s aux automobilistes, les cyclistes sont plus souvent victimes d'accidents – c'est un fait. Dans le cadre d'une initiative parlementaire, la conseillère nationale Ursula Zybach (PS/BE) souhaite des modifications législatives pour réduire rapidement le nombre de personnes gravement blessées ou tuées. Elle formule également diverses propositions, parmi lesquelles le port obligatoire du casque pour les enfants et les conducteur·trice·s de vélos électriques. PRO VELO salue l'objectif de la démarche, mais rejette cette mesure: le port obligatoire du casque n'empêche aucun accident et détourne l'attention des mesures efficaces à long terme, comme des infrastructures séparées et les limitations de vitesse.

Aides à la détection des angles morts pour les poids lourds

Chaque année, en Suisse, une trentaine de cyclistes sont gravement blessé·e·s ou tué·e·s dans des accidents impliquant des véhicules motorisés lourds. On peut supposer qu'une grande partie de ces accidents sont des accidents dits «d'angle mort», c'est-à-dire que le conducteur ou la conductrice n'a pas vu ou n'a pas pu voir le ou la cycliste parce que celui-ci ou celle-ci se trouvait dans son angle mort. Depuis 2024, les véhicules nouvellement mis en circulation doivent être équipés de systèmes d'aide à la détection des angles morts. Le conseiller national Bruno Storni (PS/TI) propose, dans une motion, que la mise à niveau des véhicules plus anciens soit subventionnée à hauteur de 50% grâce aux recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds. En 2023, le Conseil fédéral avait rejeté toute aide financière pour cette mise à niveau.

Eclairer les statistiques sur les accidents

Une étude récemment publiée par la Confédération montre que le nombre d'accidents de la route non enregistrés par la police s'élève à environ 20%, et que ce chiffre atteint même près de 90% pour les accidents de vélo. Le conseiller national Michael Töngi (Les Verts/LU) souhaite désormais savoir si le Conseil fédéral compte améliorer la qualité des données, en particulier concernant les accidents de vélo, et comment. Le rapport de recherche propose de combiner l'analyse des accidents et des enquêtes auprès des personnes concernées. Même si les accidents non déclarés sont sans doute plutôt des accidents bénins, il serait utile, pour la prévention, d'en savoir davantage à leur sujet.

Le Conseil fédéral veut consacrer 588 millions de francs au vélo

En Suisse, 81% de la population vit dans des agglomérations. C'est là, aussi, que travaillent 86% des actif·ve·s du pays. Les cantons peuvent obtenir des fonds de la Confédération pour des projets de transport dans les agglomérations. Pour la cinquième génération de programmes en cours, le Conseil fédéral souhaite leur allouer un total de 1,68 milliard de francs, dont 35% destinés à des projets en faveur des piéton·ne·s et des cyclistes, soit environ 588 millions de francs. L'éventail des mesures va des grands projets (passages souterrains, nouvelles voies cyclables et stations pour vélos) à des ensembles de petites mesures, comme les parkings à vélos. PRO VELO a examiné les propositions du Conseil fédéral et s'est exprimé dans le cadre de la procédure de consultation.

Pour en savoir plus sur ces thèmes:
www.pro-velo.ch → Thèmes → Politique