

# actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



137 | 3.2023

## Transports et protection du climat

Page 3 et suivantes

Interdiction des voitures Page 5

Brèves Page 6

**actif-traffic**  
En avant toute!

# Quand

## le trafic s'évapore

La situation est claire : une fois que nous émettons du CO<sub>2</sub>, il reste très longtemps dans l'atmosphère. Il devrait donc être tout aussi clair que nous ne devons plus en émettre.

En bref, nous devons cesser de brûler des combustibles fossiles, point final.

Nous pouvons donc simplement passer aux énergies renouvelables et tout continuer comme avant ? Outre le fait que c'est matériellement impossible, ce serait une occasion manquée.

Un peu comme si, après un premier infarctus, on se gavait simplement de médicaments contre l'hypertension sans modifier notre régime alimentaire. Nous devons avant tout nous poser des questions fondamentales sur notre mobilité.

Tout comme une alimentation saine peut faire fondre les tissus adipeux, nous pouvons laisser le trafic s'évaporer. Cela se fait parfois tout seul, par exemple lorsque la route est fermée pour la rénovation d'un tunnel. Il y a certes un trafic d'évitement et de transfert, mais aussi une bonne partie du trafic qui disparaît sans laisser de traces. Certains trajets ne sont même jamais repris, car ils ne valent plus la peine dans la situation modifiée.

Pour que nous puissions à nouveau respirer à pleins poumons et que nos villes s'épanouissent, nous devons intégrer cet effet d'évaporation dans la planification. Notre comportement en matière de mobilité peut être modifié si nous sortons des sentiers battus – ou plutôt : goudronnés. C'est exactement ce que nous avons l'intention de faire avec la campagne pour la loi climat, les initiatives Climat Urbain et le référendum contre l'extension des autoroutes.

Je vous souhaite une lecture inspirante. ■■■

*Hanspeter Kunz*  
Co-président



**Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme**

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** actif-trafiC, rue des Savoises 15, Case Postale, 1211 Genève 8, Tel : 079 781 42 36, info@actif-traffic.ch, actif-traffic.ch CH84 0900 0000 8006 7097 **Newsletter** actif-traffic.ch/bulletin-dinformation **Traduction et relecture** Youri Bernet, Thibault Schneeberger **Contributions** Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Franziska Ryser, Thibault Schneeberger, Tonja Zürcher **Photo page de titre** Jordi Riegg **Layout** typisch.ch **Impression** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement** presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** mai 2023

# Une chance à saisir !

Dans le monde politique, nous en sommes encore et toujours à débattre des objectifs. Pendant ce temps, la majorité bourgeoise compte sur la « responsabilité individuelle » pour garantir la protection du climat. C'est pourquoi il est crucial de faire accepter la nouvelle loi climat, qui fixerait enfin des objectifs clairs, afin que l'on puisse s'atteler à la mise en œuvre concrète.

Franziska Ryser

Le 18 juin 2023, nous aurons l'occasion de débloquent la politique climatique suisse. En effet, deux ans presque jour pour jour après le rejet de la loi sur le CO<sub>2</sub>, nous voterons sur la nouvelle loi sur la protection du climat qui n'est rien d'autre qu'un contre-projet à l'initiative sur les glaciers. Un OUI clair permettrait de fixer un objectif contraignant de neutralité carbone à la politique et à l'économie et leur donnerait le mandat de transformer enfin leurs innombrables paroles en actes concrets.

## Résoudre les blocages politiques

Les scientifiques sont clairs : pour ne pas dépasser le seuil critique de + 1,5° C de réchauffement au maximum, nous devons sortir des énergies fossiles au cours de cette décennie. Nous sommes maintenant en 2023. Et nous discutons encore des objectifs ? Jusqu'en 2050 ? En effet : cette nouvelle loi sur le climat n'est de loin pas aussi ambitieuse que nous l'aurions souhaité – et qu'il le faudrait. Mais l'importance politique de cette loi n'en est pas moins grande : un OUI en juin prochain lèverait le blocage politique qui s'est formé avec le rejet de la loi CO<sub>2</sub>. Si cette tentative échoue également, l'avenir serait bien sombre.

C'est à dessein que la loi a été limitée à des valeurs cibles et à des trajectoires de réduction, afin d'éviter des discussions interminables sur les centimes supplémentaires par litre d'essence. Un OUI clair à l'objectif de neutralité carbone nous donne le vent en poupe nécessaire pour mettre en œuvre concrètement la protection du climat dans les prochains mois.

## Des objectifs contraignants pour le trafic automobile et aérien

La loi sur la protection du climat fixe également des objectifs clairs au trafic automobile : d'ici 2040, les émissions de CO<sub>2</sub> doivent être réduites de 57% par rapport à 1990 et ramenées à zéro d'ici 2050. En effet, seul un trafic sans énergies fossiles est compatible avec les objectifs climatiques. Il manque un objectif intermédiaire pour le trafic aérien, mais le « zéro net » en 2050 s'applique également à ce secteur. Ces objectifs seront régulièrement contrôlés. En cas de non-respect, la réaction ne devrait pas être un simple haussement d'épaules comme c'était le cas jusqu'à présent, mais d'autres mesures devront impérativement être décidées.

C'est extrêmement important, car le transport est le seul domaine qui n'a pas atteint ses objectifs climatiques, quand bien même ceux-ci étaient déjà trop faibles. Le trafic aérien, lui, n'avait même pas d'objectif. En conséquence, on mise encore aujourd'hui en Suisse sur la « responsabilité individuelle », alors que le Parlement européen a décidé d'interdire l'immatriculation des voitures thermiques à partir de 2035. Mais cela ne suffira pas. Des adaptations de nos infrastructures de transport sont nécessaires : le transfert modal n'aura lieu que s'il est agréable et sûr de se déplacer à pied, à vélo et en transports publics. L'espace routier doit donc être massivement transformé en faveur de ces modes. C'est exactement ce que nous visons avec nos initiatives Climat Urbain.

## L'époque de la croissance infinie est révolue

Un OUI à la loi climat enverrait un signal clair aux constructeurs d'autoroutes et aux exploitants d'aéroports : le temps de la croissance illimitée est révolu. Désormais, l'heure est à la décroissance. Le trafic automobile doit être réduit de moitié d'ici 2030, le trafic aérien devrait même diminuer de 75% d'ici 2030. Le 18 juin 2023, en votant OUI à la loi climat, vous contribuerez à freiner le réchauffement climatique et permettrez qu'à l'avenir, nous puissions nous rendre au travail à vélo de manière sûre et confortable, nous puissions voir des enfants jouer dans les rues des quartiers, que les personnes âgées puissent s'asseoir à l'ombre des arbres et que nous puissions tous voyager en train (de nuit) pour partir en vacances. ■■■

# Objectifs climatiques contraignants

La votation du 18 juin 2023 sur la loi climat en Suisse est très importante. Ce texte trace la voie à suivre pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et les transports y jouent un rôle central. Avec le trafic aérien en première ligne, ils sont aujourd'hui responsables de la moitié de notre impact climatique.

Silas Hobi

Ce contre-projet indirect à l'initiative sur les glaciers est une étape importante. Après le Conseil fédéral, le Parlement a donc approuvé à une large majorité l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. L'accord de Paris obtiendrait enfin une loi contraignante au niveau suisse. Malgré le manque de mesures concrètes, cette loi fixe plusieurs objectifs intermédiaires dans certains secteurs, notamment le bâtiment, et ancre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050.

## Les transports jusqu'à présent négligés

L'administration fédérale a beaucoup insisté sur les efforts à faire dans le domaine du bâtiment. Selon une réponse du Conseil fédéral à une question de Franziska Ryser, co-présidente d'actif-traffic, les transports sont actuellement responsables de la moitié de l'impact climatique de la Suisse. À première vue, ce chiffre peut surprendre puisqu'on pense généralement que les transports désignent surtout la mobilité terrestre, automobile en particulier. Or, c'est ici le trafic aérien qui fait gonfler les chiffres. En effet, il ne faut pas compter seulement le CO<sub>2</sub> directement émis par les réacteurs, mais aussi calculer les

divers processus atmosphériques (émissions d'oxyde d'azote, traînées de condensation, etc.). Au final, les émissions de CO<sub>2</sub> de l'avion doivent être multipliées par trois pour obtenir l'impact climatique réel. Avec ce calcul, le trafic aérien représente donc 27% de notre impact climatique et est le principal secteur néfaste pour le climat en Suisse. Si on y ajoute le trafic automobile, on atteint la moitié de notre impact.

## Pas de miracle technologique en vue

Avec cette nouvelle loi sur le climat, le trafic aérien est enfin explicitement pris en compte. C'est une bonne nouvelle. On peut toutefois se demander pourquoi l'industrie de l'aviation s'accroche à ses objectifs de croissance et continue de promouvoir des plans d'extension des capacités dans les aéroports, alors que le trafic aérien doit atteindre la neutralité carbone en 2050.

Même si les prévisions les plus audacieuses des compagnies aériennes s'avèrent justes, les carburants de synthèse ne seront pas disponibles dans les quantités souhaitées avant plusieurs décennies. De plus, même avec de tels carburants, l'aviation continuerait de contribuer au réchauffement climatique en raison des autres processus atmosphériques décrits plus haut.

## Référendum contre l'extension des autoroutes

Dans le même temps, le Conseil fédéral propose au Parlement de dépenser plus de 4 milliards pour l'extension des autoroutes. Cette proposition est totalement absurde. Alors que la loi sur le climat stipule que les émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic automobile doivent diminuer de 57% d'ici 2040 et de 100% d'ici 2050, le Conseil fédéral veut continuer à investir dans le développement d'infrastructures qui vont faire augmenter le trafic. C'est pourquoi actif-traffic a déposé en novembre 2022 la pétition « Des milliards pour le climat, pas pour des autoroutes ! », munie de 26 074 signatures, et prévoit de lancer un référendum contre cette décision si le Parlement n'apporte pas de changements importants.

## Un signal clair est nécessaire

La votation du 18 juin 2023 doit être un plébiscite afin de mettre en place une politique climatique ambitieuse et tournée vers l'avenir. ■



26 074 personnes ont signé la pétition d'actif-traffic  
« Des milliards pour le climat, pas pour des autoroutes ! »

# « Ce n'est pas tout d'être libre, il faut être humain. »

C'est par ces mots qu'un citoyen parisien inconnu militait pour l'interdiction des carrosses en 1790. Près d'un siècle plus tard, le gouvernement grison interdisait la circulation automobile naissante. Ces deux histoires montrent que la résistance à la domination du trafic et à ses dangers n'est pas une invention récente.

Tonja Zürcher

Peu après l'adoption de la Déclaration des droits de l'homme par l'Assemblée nationale française, un citoyen parisien a exigé l'interdiction des calèches. « Nous ne voulons pas être humiliés et ne consentons pas à ce qu'on nous écrase. » Tant que les nobles et les riches pourront effrayer la population avec leurs carrosses, tant que sera écrasé celui qui ne saute pas à temps de côté aux cris de « Gare, gare ! », l'égalité de tous les hommes ne sera pas mise en œuvre !

## La loi seule en est coupable

En 1790, l'interdiction de la calèche est une question à la fois juridique et politique : « La loi seule en est coupable, elle qui souffre qu'on ne puisse aller à pied sans être en danger perpétuel. » À cette époque, une partie de la population critique clairement la manière dont la politique autorise la mise en danger de la vie des gens par « frivole étourderie » des conducteurs de calèches. Selon la volonté du citoyen parisien inconnu, les voitures de tourisme (calèches) devraient être interdites dans toutes les villes françaises et autorisées uniquement pour se rendre à la campagne, en roulant au pas en quittant la ville. On ne sait pas si la pétition a été déposée. Elle n'a en tout cas pas rencontré de succès immédiat. Il faudra attendre plus de 200 ans avant que Paris ne commence à faire reculer la place des véhicules pour se mettre sur la voie d'une « ville à 15 minutes », même si le chemin pour y arriver semble encore très long.

## « Crâneurs en voiture »

En revanche, saviez-vous que les voitures ont été interdites aux Grisons pendant 25 ans ? En 1900, le Conseil d'Etat grison fait voter l'interdiction des voitures avec effet immédiat en raison du risque élevé qu'elles représentent. La menace que la population se fasse exclure de l'espace routier joue également un rôle important dans la résistance contre les voitures. Les habitant·es se défendent face aux « crâneurs en

voiture » qui s'approprient la rue alors que, sans voitures, celle-ci est ouverte à toutes et tous et représente « un lieu de rencontre pour les riverains, un terrain de jeu pour les enfants et un espace pour les animaux domestiques et de rente ».

A l'époque, une majorité des électeurs grisons estiment que le bien-être et la sécurité de la « majorité du peuple » ont davantage de poids que le besoin de reconnaissance et le plaisir de quelques propriétaires de voiture. Ils ont voté dix fois en tout sur l'interdiction des voitures. Ce n'est qu'en 1921, lors d'une votation nationale, que la Confédération obtient le droit de construire des routes dédiées au trafic automobile, contre la volonté des autorités cantonales. En 1925, l'interdiction des voitures dans les Grisons est finalement levée lors d'une votation. Presque 100 ans plus tard, une large alliance soutenue par actif-traffic a déposé l'initiative Climat Urbain à Coire et se met ainsi en route pour récupérer petit à petit l'espace occupé par le trafic automobile. En espérant que pour cela, il ne faudra voter qu'une seule fois. ■■■

Les citations de l'époque ont été légèrement adaptées.

## Conseils de lecture

Pour en savoir plus sur l'interdiction des voitures dans les Grisons et la pétition pour l'interdiction des calèches à Paris:

Stefan Hollinger, «Graubünden und das Auto, Kontroverse um den Automobilverkehr 1900 – 1925», 2008

Hans Haselbach und Veronika R. Meyer, «Verbiestet die Kutschen! Pariser Verkehrsrevolution 1790/2040», 2022



«Le boulevard Poissonnière sous la pluie» peint par Jean Béraud vers 1880

## Albert Rösti au DETEC

En novembre dernier, près de 10 000 personnes avaient signé l'appel d'actif-traffic «NON au lobby du pétrole au Conseil fédéral». Parmi elles, les scientifiques Martine Rebetez, Jacques Dubochet, Julia Steinberger ou encore l'humoriste Thomas Wiesel. Malgré cet appel largement soutenu, le Parlement a élu le lobbyiste du pétrole et de l'automobile Albert Rösti, qui a été nommé ministre de l'environnement et des transports où il a désigné comme bras droit un adepte de la ligne dure de l'UDC. Dans ce contexte, l'engagement des associations, des partis et des mouvements est d'autant plus important pour faire avancer des mesures décisives en faveur de la protection du climat et du tournant dans les transports. ■



## Évaporation du trafic

N'en déplaise au lobby auto, lors de restrictions de circulation, l'entier du trafic ne se reporte pas sur d'autres axes : une partie des usagers change de mode, voire renonce à certains déplacements. C'est alors qu'on parle « d'évaporation » du trafic, un effet qu'une recherche de l'EPFL vient de confirmer. À l'avenir, lors de réaménagements, au lieu de se contenter d'imaginer mathématiquement des reports, on devrait donc mieux tenir compte du comportement des individus pour diminuer localement le trafic. ■

Retrouvez des liens vers ces études : [actif-traffic.ch/etudes](http://actif-traffic.ch/etudes)

## Les arbres

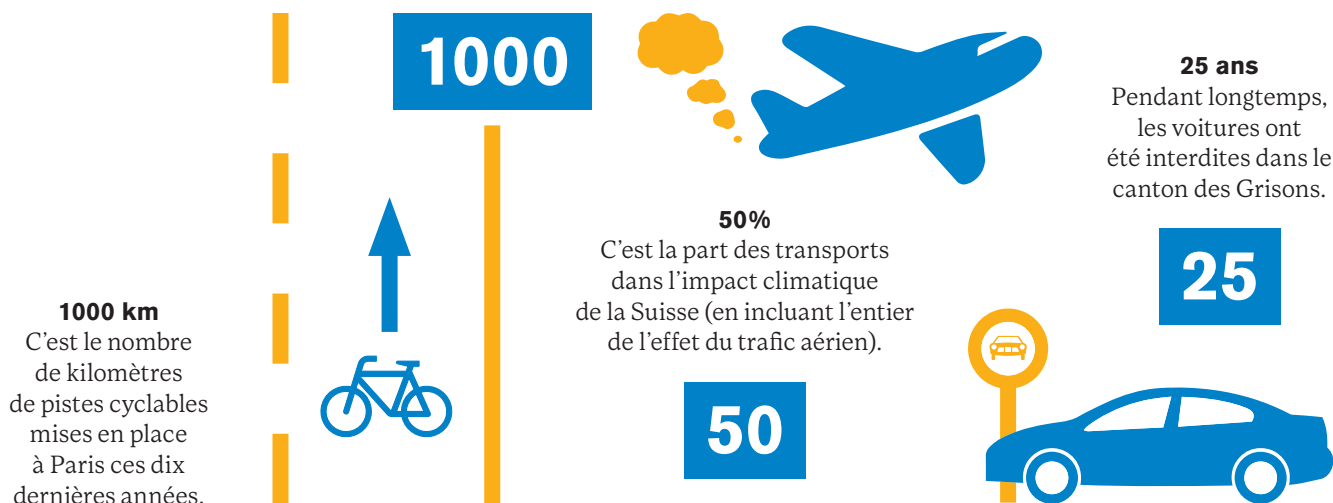
### sauvent des vies

Une étude internationale a montré que les arbres pourraient réduire jusqu'à un tiers les décès dus à la chaleur dans les villes. Pour cela, un taux de canopée de 30% est nécessaire, pour réduire de 0,4° C l'effet « îlot de chaleur urbain ». À Zurich, Genève et Bâle, les trois villes suisses étudiées, la couverture arborée est nettement inférieure à 30%. Cela confirme que les villes suisses ne se préparent pas suffisamment à la chaleur croissante, malgré une certaine prise de conscience. Nos initiatives Climat Urbain offrent un cadre pour agir enfin ! ■

## Des nouvelles des initiatives Climat Urbain

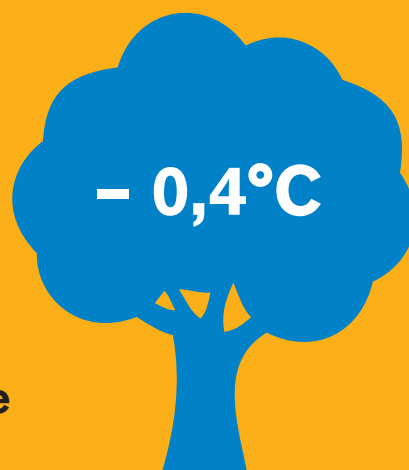
Les gouvernements municipaux de Winterthour et de Zurich ont présenté leurs contreprojets à nos initiatives Climat Urbain. Bien que les deux villes aient par ailleurs des objectifs climatiques importants, leurs propositions sont très décevantes. À Zurich, au lieu de 923 000 m<sup>2</sup> de surface routière à transformer comme nous le demandions, les autorités ne veulent agir que sur

200 000 m<sup>2</sup>! C'est encore pire à Winterthour, où il ne s'agit que de 90 000 m<sup>2</sup> de routes au lieu de 500 000 m<sup>2</sup>. À Genève, le brouillon de contre-projet présenté est aussi pour l'instant très insuffisant. actif-traffic s'engagera pour améliorer ces projets et se prépare en même temps à fond pour les campagnes de votation. ■



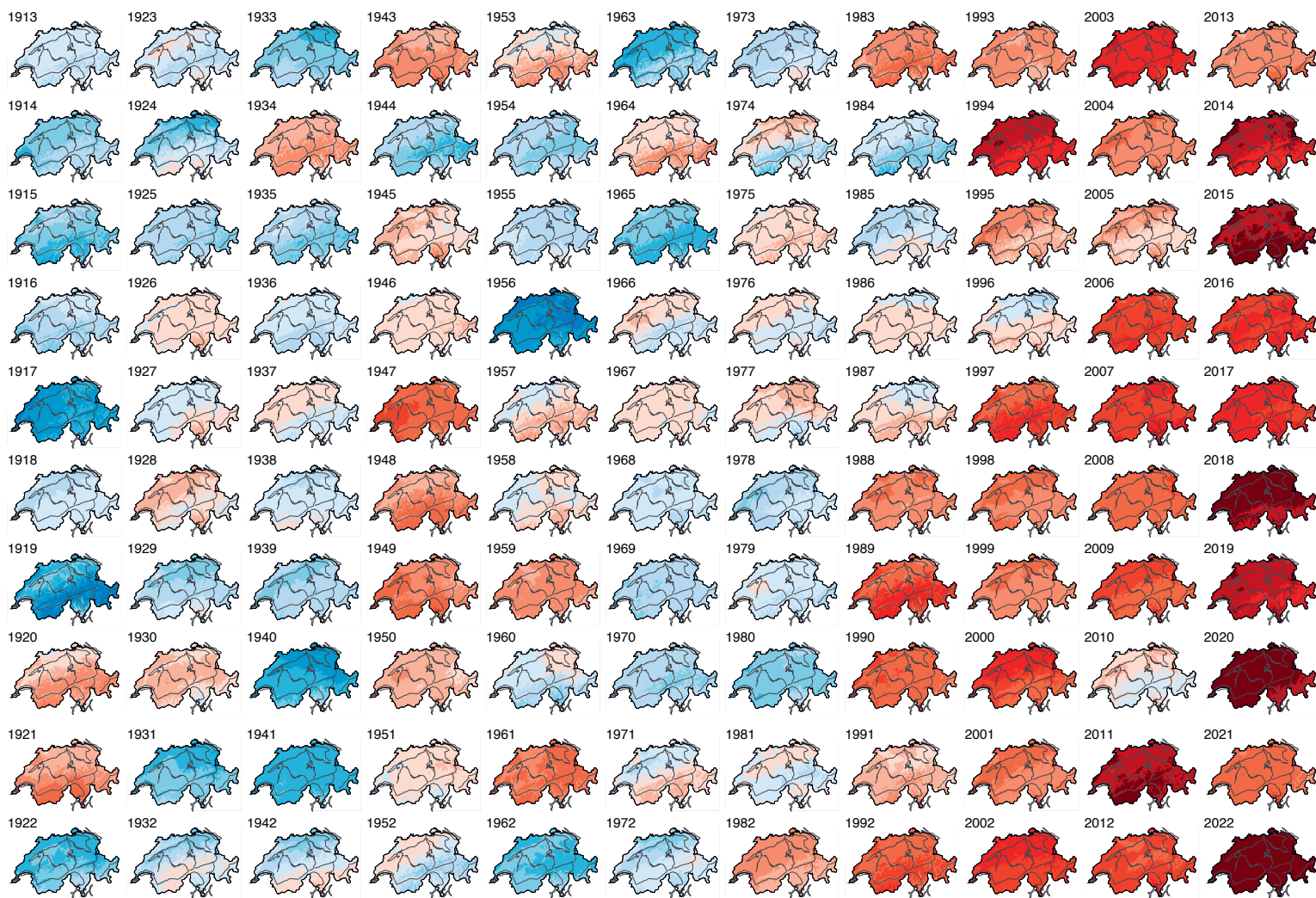
# 1/3

**Si la couverture arborée des villes atteint 30%, les décès dus à la chaleur diminuent d'environ un tiers. Avec une telle canopée, la chaleur estivale urbaine est réduite de 0,4°C. Cela semble peu... mais peut sauver des vies.**



## Protection du climat

Cette année, la protection du climat sera à l'ordre du jour. Après la votation sur la loi climat du 18 juin 2023, les premières votations populaires sur des initiatives Climat Urbain d'actif-traffic auront probablement lieu en novembre. Et si le Conseil national et le Conseil des États approuvent les plans absurdes d'extension des autoroutes du Conseil fédéral, nous devons également lancer un référendum contre l'extension des autoroutes. actif-traffic a donc beaucoup à faire en 2023 – mais nous n'y parviendrons que grâce à votre soutien financier en cette année décisive !



Sources : MétéoSuisse / Tages-Anzeiger

Température moyenne annuelle en déviation de la moyenne 1961 – 1990 : -2.1°C (bleu foncé) à +2.1°C (rouge foncé)

### AG d'actif-traffic

**Mercredi 5 Avril 2023, 18h30, Alte Kaserne, Winterthur**  
 Avant d'aborder l'ordre du jour ordinaire de l'assemblée générale, nous discuterons des initiatives Climat Urbain d'actif-traffic avec Anke Domschky, enseignante à l'Université des Sciences appliquées de Zurich, Christa Meier, conseillère municipale de Winterthur, et Franziska Ryser, notre coprésidente et conseillère nationale. Celles-ci sont-elles une utopie ou manquent-elles d'ambition ?  
**Inscription : [actif-traffic.ch/ag](https://www.actif-traffic.ch/ag)**

### Manifestation nationale pour le climat

**Samedi 30 septembre 2023, Berne**  
 La protection du climat n'est pas négociable. Quatre ans après le succès de l'immense manifestation pour le climat, un nouveau rendez-vous est prévu cet automne à Berne. Réservez dès maintenant cette journée. Davantage d'informations suivront.