

Votation du 24 novembre 2024

# **NON** aux méga- autoroutes

Argumentaire : 9 raisons de voter NON

**actif-trafiC**  
En avant toute !

# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>9 arguments contre l'extension des autoroutes</b>	
1. Submerger nos villes de voitures? NON!	4
2. Gaspiller 5,3 milliards? NON!	5
3. Détruire le climat? NON!	6
4. Encore + de bouchons? Non!	8
5. Bétonner la nature? NON!	10
6. Faire la même chose en voiture électrique? NON!	11
7. Des coûts plus élevés pour tout le monde? NON!	12
8. Ruiner le paysage? NON!	13
9. À fond vers le mur? NON!	14
<b>Notes</b>	<b>15</b>

# Introduction

Le 24 novembre 2024, la population suisse votera sur plusieurs projets d'extension des autoroutes suite au référendum porté par une large alliance menée par actif-traffic et l'Association Transports et Environnement (ATE) et pour lequel plus de 100'000 signatures ont été récoltées.

La votation porte sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales que le Parlement a accepté en septembre 2023. Ce « paquet » se compose de 6 projets d'extension d'autoroutes:

- **Berne** · Wankdorf-Schönbühl, élargissement de l'A1 à 8 voies
- **Berne** · Schönbühl-Kirchberg (BE), élargissement de l'A1 à 6 voies
- **Bâle** · Tunnel sous le Rhin
- **Schaffhouse** · Tunnel de Fäsenstaub
- **St-Gall** · 3e tube tunnel du Rosenberg et bretelle gare de marchandises
- **Genève / Vaud** · Le Vengeron-Coppet-Nyon, élargissement de l'A1 à 6 voies



Ces projets sont combattus localement par des riverain·es et des associations locales. Au niveau national, actif-traffic s'engage aux côtés de l'ATE et de nombreuses organisations contre ces projets. actif-traffic s'oppose globalement à toute extension des autoroutes car cela engendrerait une augmentation du trafic – notamment dans les villes et villages, un gaspillage d'argent, un non-respect des objectifs climatiques, une destruction de terres agricoles et de zones de nature, etc.

Dans ce document, nous détaillons nos **9 principaux arguments** pour dire NON à l'extension des autoroutes, avec des graphiques et des liens qui renvoient vers nos sources. Vous trouverez sur notre site web davantage de détails sur les 6 projets spécifiques qui seront soumis au vote en novembre prochain.

Avec ces quelques pages, vous avez en main tous les principaux éléments pour convaincre votre entourage et les personnes autour de vous de l'absurdité de poursuivre cette fuite en avant autoroutière.

Tous ces éléments sont également disponibles sur notre site internet: [actif-traffic.ch/autoroutes](https://actif-traffic.ch/autoroutes)

Nous vous souhaitons une bonne lecture!

L'équipe d'actif-traffic

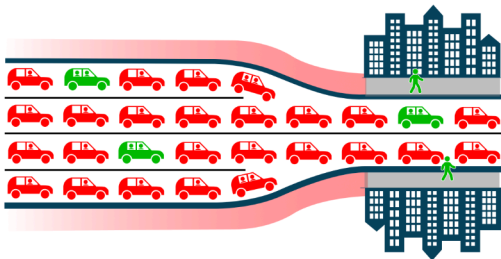
# 1 Submerger nos villes de voitures? NON!



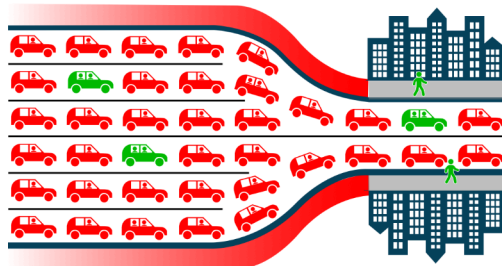
**Les autoroutes aboutissent toutes dans des localités où il n'est pas possible d'élargir les routes, à moins de démolir des bâtiments. L'élargissement des autoroutes et l'augmentation du trafic qui en résultera ne feront qu'accroître cet effet d'entonnoir. À la clef: toujours plus d'embouteillages dans nos villes!**

Tous les automobilistes qui empruntent les autoroutes les quittent à un moment donné pour **finir dans les villes et villages**. Le trafic supplémentaire sur l'autoroute entraînera donc forcément une surcharge sur le réseau routier secondaire. Comme une grande partie des gens font la navette vers les villes (travail, achats, sorties, culture), il en résulte un surplus de trafic dans les quartiers. Les autoroutes ne canalisent pas le trafic: elles déversent **davantage d'embouteillages dans les localités**. Même les communes qui, selon la Confédération, devraient être prétendument délestées du trafic de transit grâce à l'extension des autoroutes, seront – à cause du trafic induit – rapidement engorgées par du trafic supplémentaire.

Quand le problème est le suivant...



...élargir l'autoroute aggrave la situation !



L'OFROU prévoit même dans ses rapports qu'avec l'élargissement de l'A1, ce sont **+44'000** voitures supplémentaires qui emprunteront l'échangeur du Vengeron (GE) chaque jour. Coppet subira **+8'800** voitures supplémentaires sur sa jonction et Nyon **+7000!**

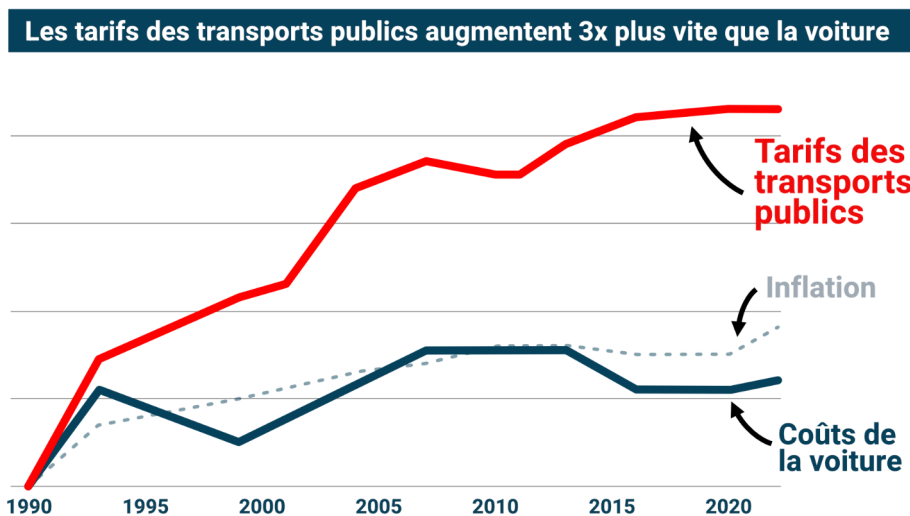
Ces projets d'extension entrent donc en contradiction totale avec les **objectifs de réduction du trafic motorisé** et de l'espace consacré fixés par la plupart des villes et Cantons. En effet, près de la moitié des trajets en voiture font déjà moins de 5 km et 63% des trajets en voiture font moins de 10 km. Ces trajets peuvent parfaitement être effectués en transports publics ou en vélo (électrique ou non). Il n'est donc pas étonnant que la plupart des villes soient opposées à l'extension des autoroutes.

## 2 Gaspiller 5,3 milliards? NON!



Les projets sur lesquels nous voterons à l'automne coûteraient à eux seuls 5,3 milliards de francs. Mais ce chiffre n'inclut même pas les milliards pour l'entretien des autoroutes, ni les autres projets futurs d'élargissement déjà prévus pour 35 milliards de francs. Autant d'argent qui devrait plutôt être investi de toute urgence dans les transports publics ainsi que dans la mobilité cycliste et piétonne. Nous avons besoin d'un véritable tournant en matière de transports!

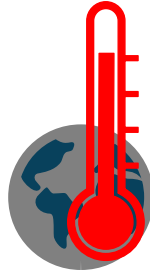
Depuis 1990, **les tarifs des transports publics ont doublé<sup>1</sup>**, alors que les coûts de la voiture ont stagné, voire diminué si l'on tient compte de l'inflation. Or, pour atteindre nos objectifs climatiques, il est urgent de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Nous n'y parviendrons qu'en développant les transports publics et en les rendant plus abordables.



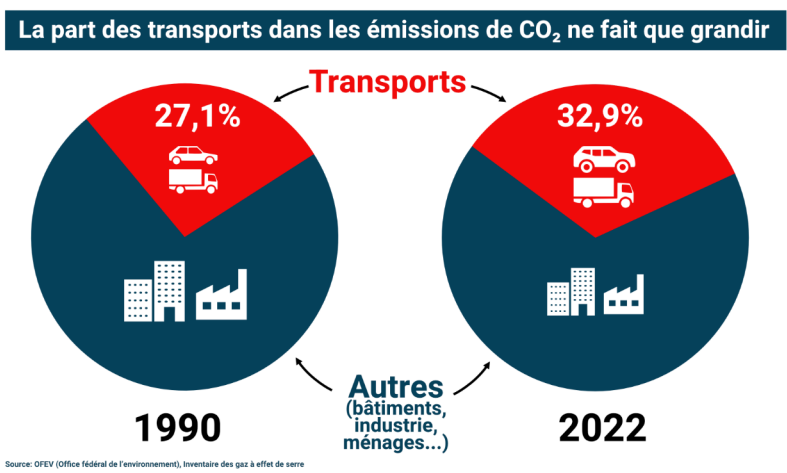
Au lieu de cela, la Confédération prévoit d'engloutir **35 milliards en tout** dans l'extension des autoroutes ces prochaines décennies. Et ce n'est pas tout! Chaque année, au moins un milliard de francs devra être dépensé pour l'entretien des autoroutes – un chiffre qui continuera à augmenter à mesure qu'on élargit encore les routes.

Tout cet argent dépensé pour des infrastructures du passé manquera ailleurs, notamment pour la transition écologique. Ainsi, en Suisse, entre 1990 et 2018, on a dépensé 26% de plus pour les routes que pour le transport ferroviaire<sup>2</sup>. Nous sommes l'un des pays européens qui investit le plus par habitant·e pour ses routes!

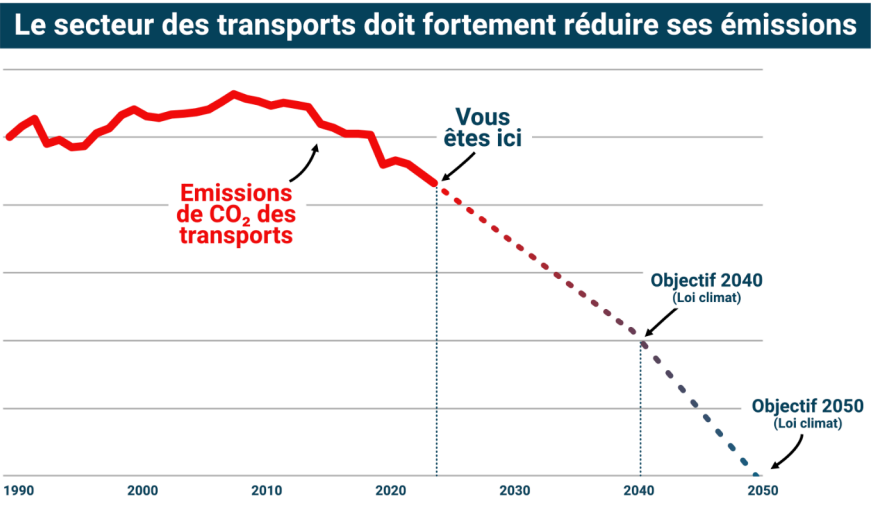
# 3 Détruire le climat? NON!



En adoptant la loi sur la protection du climat en 2023, la Suisse s'est engagée à réduire les émissions du secteur des transports de  $-57\%$  d'ici 2040 et de  $-100\%$  d'ici 2050<sup>3</sup>. L'extension des autoroutes et l'augmentation du trafic qui en résulte sont en totale contradiction avec ces objectifs. Toutes les villes concernées se sont également fixé des objectifs de réduction des émissions et du trafic qui ne sont pas compatibles avec l'extension des autoroutes.



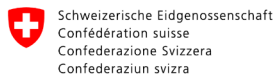
Les émissions dues aux transports représentent aujourd'hui un tiers des émissions totales de CO<sub>2</sub> en Suisse: c'est le premier émetteur, et le seul qui stagne<sup>4</sup>. Depuis 1990, l'industrie a diminué ses émissions de  $-27\%$ , les bâtiments de  $-44\%$ , mais les transports n'ont baissé que de  $-8\%$ <sup>5</sup>. **Tous les autres secteurs font des efforts conséquents, sauf la route.** Sans une réduction du trafic automobile, il sera impossible d'atteindre nos objectifs climatiques.



Sources: OFEV (Office fédéral de l'environnement), Inventaire des gaz à effet de serre; Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique du 30 septembre 2022 (LCI)

Même le **Conseil fédéral** reconnaît que les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants locaux augmenteraient suite à l'extension des autoroutes<sup>6</sup>, il est évident que ces projets sont en contradiction flagrante avec tous les objectifs climatiques.

### Le Conseil fédéral reconnaît qu'élargir les autoroutes va aggraver la pollution



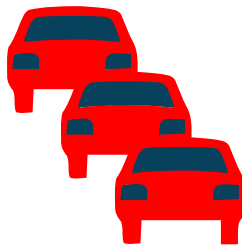
Message du Conseil fédéral concernant  
l'étape d'aménagement 2023 des  
routes nationales (22 février 2023)

La réalisation de l'étape d'aménagement 2023 générera un accroissement des kilomètres parcourus et donc une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

La plupart des cantons et des communes directement concernés par les projets d'extension autoroutière se sont également fixé des objectifs climatiques en totale contradiction avec l'extension des autoroutes. En voici une petite sélection:

- Le plan climat du **Canton de Genève**<sup>7</sup> prévoit une réduction du trafic motorisé de -40% d'ici 2030 et de -80% d'ici 2050.
- La stratégie climatique de la **Ville de Genève**<sup>8</sup> vise à «réduire de moitié les distances parcourues en transport individuel motorisé d'ici 2030».
- Le plan climat du **Canton de Vaud**<sup>9</sup> vise une réduction des émissions de -50 à -60% d'ici 2030 (par rapport à 1990) et l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050. Plusieurs mesures concernent la réduction des transports.
- A **Bâle-Ville**, les électeurs ont décidé lors d'une votation populaire de réduire les émissions à zéro en 2037<sup>10</sup>. La stratégie climat du Conseil d'État vise une diminution du trafic d'un tiers sur le réseau urbain et d'un sixième sur l'ensemble du réseau, autoroutes comprises<sup>11</sup>. En outre, les distances parcourues quotidiennement par les voitures de tourisme doivent être réduites d'un quart.
- Dans le **Canton de Berne**, l'objectif d'atteindre le zéro net d'ici 2050 est inscrit dans la Constitution depuis 2021<sup>12</sup> et la stratégie cantonale de mobilité globale de 2022 exige explicitement la neutralité carbone du domaine des transports d'ici 2050<sup>13</sup>.
- A **St-Gall**, suite aux Initiatives des Villes d'actif-trafiC, le règlement municipal n'autorise aucune augmentation du trafic automobile. St-Gall doit en outre transformer 200'000 m<sup>2</sup> de surface routière ces dix prochaines années, suite aux contreprojets aux initiatives Climat Urbain d'actif-trafiC<sup>14</sup>. Elargir l'autoroute contredirait complètement ces objectifs.
- Dans sa stratégie climatique, le **Canton de Schaffhouse** prévoit une réduction d'un tiers des émissions de la mobilité d'ici 2030 (par rapport à 2016).

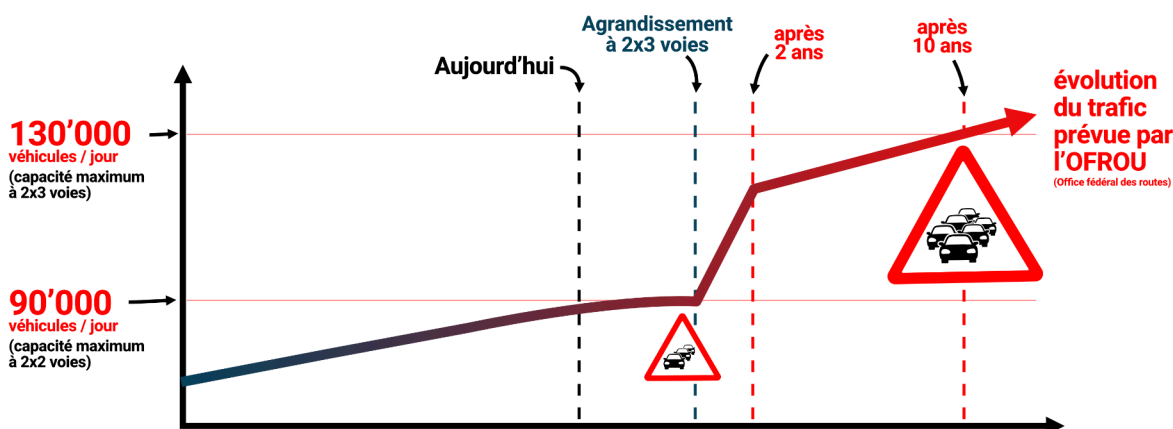
## 4 Encore + de bouchons? NON!



Chaque nouvelle route crée davantage de trafic. Tout élargissement crée un effet d'aubaine, attirant des automobilistes supplémentaires qui profitent de la nouvelle offre. Ce phénomène, appelé «trafic induit», est confirmé par d'innombrables observations dans le monde entier. Le plus souvent, les autoroutes élargies sont à nouveau saturées en moins de temps qu'il n'en a fallu pour terminer le chantier!

Selon une étude connue<sup>15</sup>, une augmentation de 10% de la capacité d'une autoroute entraîne une augmentation de 3 à 6% du trafic à court terme, puis de 10% en seulement cinq à dix ans. La capacité supplémentaire n'apporte donc qu'une amélioration à très court terme et **tout effet positif est annulé en quelques années**<sup>16</sup>.

### L'A1 Genève-Nyon à 2x3 voies sera saturée en 10 ans !



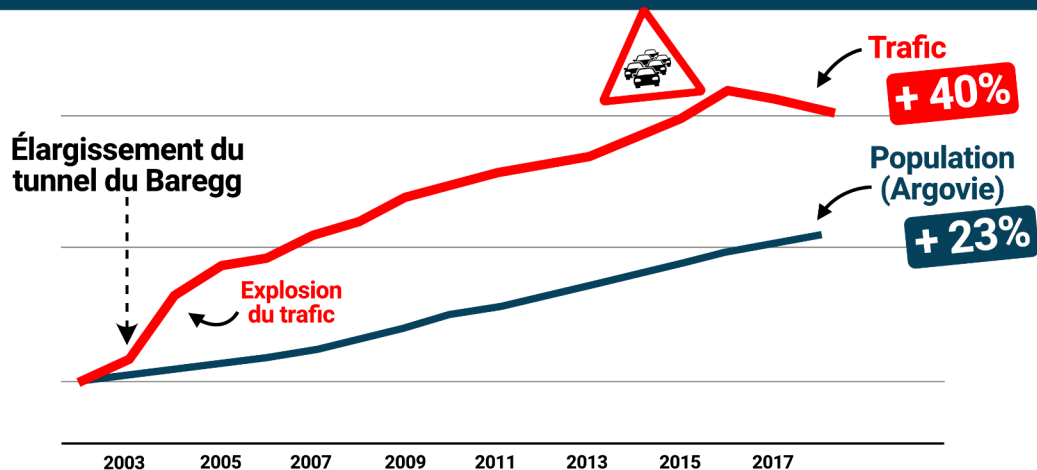
Evolution du trafic journalier au niveau du pont de la Versoix  
Source : Office fédéral des routes, Vengeron – Coppet – Nyon – Projet général, Rapport Technique, 2022

Et cela se vérifie aussi en Suisse: l'Office fédéral des routes a lui-même prévu que le projet d'élargissement de l'A1 entre Genève et Nyon générera du **trafic supplémentaire**. Seulement 10 ans après sa mise en service, les bouchons sur la nouvelle autoroute à 6 voies seront tout aussi importants qu'à l'heure actuelle (cf. graphique). Mais le trafic n'y sera alors plus de 80'000 voitures / jour comme aujourd'hui mais de 130'000 voitures / jour! Le défi du transfert vers le rail sera encore plus colossal.



Autre exemple: le tunnel du Baregg dans la région de Zurich: depuis son élargissement en 2003, le trafic y a augmenté de **+40%** alors que dans le même temps, la population n'a augmenté que de **+23%**.

### Au tunnel du Baregg (AG), le trafic a explosé après l'élargissement



Source : 6-t bureau de recherche, 2024

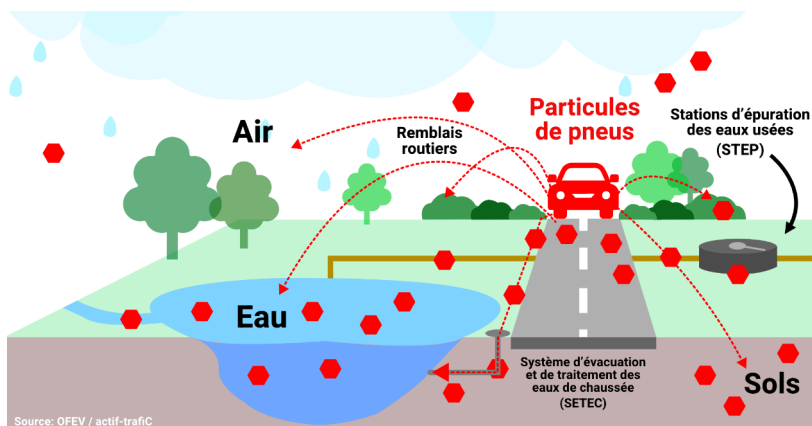
Le phénomène du **trafic induit** est d'autant plus fort que la route était surchargée avant son élargissement et qu'elle se situe dans un **environnement urbain** ou une agglomération. Or, c'est le cas de tous les projets sur lesquels nous voterons en novembre. Les autoroutes élargies seront à nouveau bouchées en moins de temps qu'il n'aura fallu pour réaliser les chantiers d'élargissement.

## 5 Bétonner la nature? NON!



Le bruit, la pollution de l'air et les particules de pneus causés par le trafic pèsent lourdement sur la faune et la flore. Les autoroutes sont en outre des barrières pour de nombreuses espèces animales. Le projet Nyon-Genève traverse même une zone de protection des amphibiens! Des hectares de précieuses terres agricoles (dont des surfaces d'assolement) et de forêts seraient aussi bétonnés. Pour protéger la biodiversité et la population, empêchons l'extension des autoroutes!

Rien que pour l'extension de l'autoroute Wankdorf – Schönbühl (BE) sur un tronçon de 5,7 kilomètres, 13,4 hectares de terrain seront bétonnés, soit l'équivalent de 19 terrains de football. Il s'agit notamment de **terres agricoles**, dont 3,7 hectares de précieuses surfaces d'assolement<sup>17</sup>. Certes, la Confédération promet une compensation directe pour ces terres, mais le rapport d'impact sur l'environnement précise qu'il n'existe pas de telles terres dans l'ordre de grandeur nécessaire<sup>18</sup>. Il n'est donc pas étonnant que **le monde paysan s'oppose** aussi aux projets d'extension<sup>19</sup>.

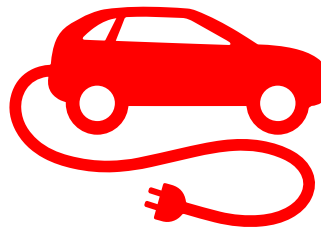


**90%**  
des microplastiques  
dans la nature  
proviennent de  
l'abrasion des  
pneus

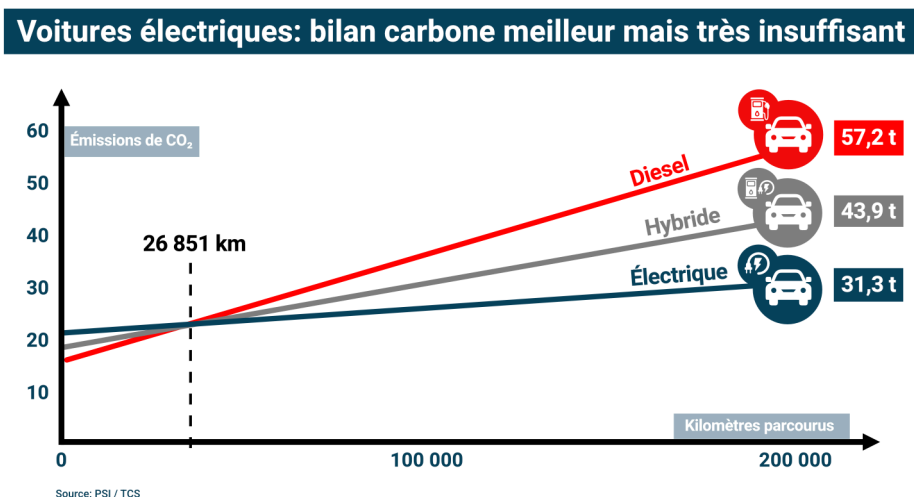
L'abrasion des pneus et des freins est de loin la plus grande source de pollution microplastique en Suisse<sup>20</sup>. Or, on a déjà constaté ailleurs que cela avait des conséquences désastreuses pour certaines espèces animales. La **pollution sonore**, due au bruit de roulement des voitures, constitue également un problème majeur. Certains oiseaux ne peuvent plus communiquer normalement et les espèces animales en souffrent encore même à une distance de deux kilomètres autour des autoroutes. La **pollution lumineuse** causée par les phares des voitures perturbe les points de repère de nombreux êtres vivants. Enfin, la **pollution atmosphérique** affecte la santé des animaux comme celle des humains.<sup>21</sup>

Chaque projet d'élargissement autoroutier va engendrer dans son sillage la création de **parkings** et un **développement urbain** autour qui va **asphalter** des quantités importantes de territoire. Or, nous savons que les événements de pluies intenses toujours plus fréquents et destructeurs vont encore se multiplier. Or, plus nous bétonnons des espaces de nature, plus nous freinons l'infiltration des eaux dans le sol, plus nous nous rendons **vulnérables** face au changement climatique.

## 6 Faire la même chose en voiture électrique? NON!



Les études qui calculent les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des voitures sont claires: les voitures électriques ne permettent de réduire les émissions par rapport aux véhicules thermiques que de moitié, voire au maximum des deux tiers<sup>22</sup>. En effet, la production des batteries est gourmande en ressources et en énergie. L'objectif de neutralité carbone ne peut donc pas être atteint grâce à la seule électrification du parc auto. Une réduction importante des kilomètres parcourus en voiture est donc indispensable.



En 2023, les voitures entièrement électriques ne représentaient que 3,5% du parc automobile en Suisse<sup>23</sup>. Même en 2035, les voitures électriques ne représenteront au mieux que la moitié de toutes les voitures, selon Swiss eMobility<sup>24</sup>. Une flotte **entièrement électrique** est donc encore une **perspective lointaine**. Pour respecter nos objectifs climatiques et réduire les émissions des transports de 57% d'ici 2040, l'électrification ne suffira pas et arrivera trop tard.

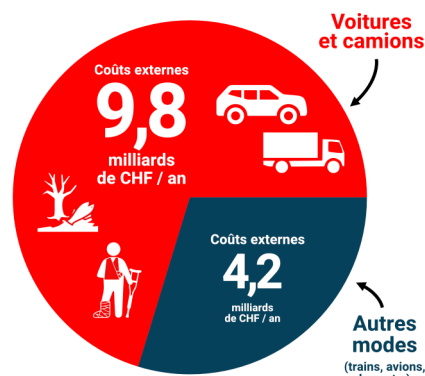
Les voitures électriques ont d'autres effets négatifs. À partir de 30km/h environ, elles font autant de bruit que les voitures à essence. En raison de l'abrasion des pneus jusqu'à 30% plus élevée qu'elles provoquent<sup>25</sup>, elles contribuent massivement à la pollution par les particules fines et les **microplastiques**. Pour leur fabrication, des matières premières telles que le lithium ou le cobalt sont extraites dans le monde entier – avec de nombreuses **conséquences négatives pour l'environnement et les droits humains**.

Par ailleurs, construire des autoroutes pour des voitures électriques ou thermiques ne change rien du point de vue des **émissions grises de la construction**. On estime ainsi que la seule construction des six projets sur lesquels nous voterons en novembre entraînera l'émission d'1 million de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent des émissions du Canton de Neuchâtel pendant une année<sup>26</sup>.

# 7 Des coûts plus élevés pour tout le monde? **NON!**



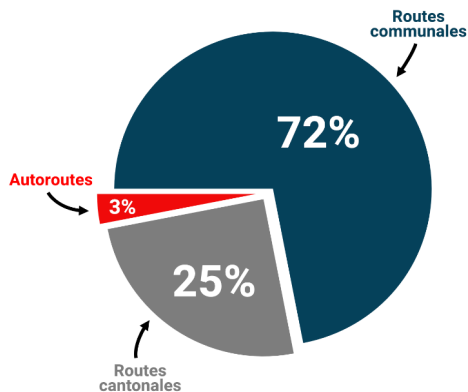
L'extension des autoroutes est certes payée en partie par les taxes sur l'essence et l'impôt auto... mais ce n'est pas pour autant que le trafic motorisé est «auto-financé»! En effet, c'est la collectivité qui paie les coûts externes des dommages causés par le trafic: accidents, bruit, pollution, santé, atteintes au climat et à l'environnement... et ce pour un montant d'environ **10 milliards par an!**<sup>27</sup> L'argent des automobilistes devrait plutôt être utilisé pour réparer ces dégâts et certainement pas pour les aggraver encore.



Source: ARE (Office fédéral du développement territorial), Coûts et bénéfices externes des transports

L'idée selon laquelle les automobilistes assumeraient eux-mêmes l'entièreté des coûts pour la création du réseau routier est tenace... et très **fausse**. En réalité, les impôts auto et taxes sur l'essence permettent de couvrir les coûts des routes nationales et cantonales.

L'essentiel du réseau routier n'est pas payé par les automobilistes



Source: OFS (Office fédéral de la Statistique), Réseau routier par catégorie de route, 2017

Mais la majorité du réseau routier est constitué de routes communales, financées par les budgets ordinaires des communes et donc par tous les contribuables. Et le financement de l'entretien des routes est très loin d'être assuré à long terme! La Confédération réfléchit d'ailleurs déjà à de nouveaux impôts et taxes pour financer les routes. Dans ce contexte, augmenter encore les **coûts d'entretien** du réseau routier, qui se chiffrent déjà en milliards, pendant des décennies serait une grave erreur.

Accidents, bruit, pollution de l'air, dommages à la santé et à l'environnement: ces **coûts externes dûs au trafic** se montent à près de **10 milliards par an...** et ils sont payés par la collectivité – y compris donc par les personnes qui ne conduisent pas.

Financer les routes avec les impôts automobiles, c'est un peu comme si les taxes sur les cigarettes servaient à soutenir l'industrie du tabac! L'argent récolté par les taxes auto devrait servir à **éponger les dommages causés par le trafic** et à financer le tournant dans les transports, pour éviter de créer ces dégâts. On notera que les déplacements à pied et à vélo ne génèrent pas de coûts à la collectivité... mais des bénéfiques – car l'exercice physique quotidien est bon pour la santé.

## 8 Ruiner le paysage? NON!



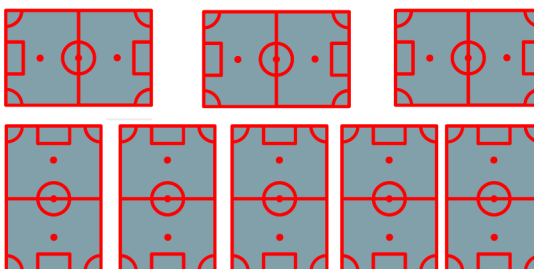
**Chaque nouvelle voie et chaque nouvelle jonction autoroutière entraînent la construction de centres commerciaux, de lieux de travail et de lotissements trop souvent accessibles uniquement en voiture. Ce mitage du territoire va à l'encontre d'un aménagement durable et augmente encore la dépendance automobile: c'est un véritable cercle vicieux dont il faut sortir!**

Rien qu'entre 2014 et 2018, le **mitage du territoire a augmenté de 14% en Suisse<sup>28</sup>**. Conséquences: le bétonnage de plus en plus d'espaces verts et l'augmentation des distances entre domicile et activités (travail, loisirs achats, etc.). Cela s'explique notamment par le développement des autoroutes qui favorisent l'accès à des lieux plus éloignés. À proximité des sorties d'autoroutes poussent souvent de grands centres commerciaux, accessibles principalement en voiture, qui contribuent à la disparition des commerces de proximité dans les zones urbaines, renforçant encore la **dépendance automobile**.

Chaque jour, en Suisse, l'équivalent de

8

terrains de football d'espaces verts sont bétonnés



Depuis des décennies, le temps que chacun-e consacre à ses déplacements reste globalement stable (environ 60 min. par jour), mais les distances ont beaucoup augmenté. Grâce à la vitesse, nous n'avons **pas diminué le temps de déplacement**, nous allons simplement **plus loin**.

Or, pour réaliser le tournant dans les transports dont nous avons absolument besoin, il faut un **aménagement du territoire compact**, qui favorise la proximité, à l'image de la «ville à 15 minutes». Le travail, les loisirs, les commerces, les établissements de soins et d'enseignement devraient être accessibles en peu de temps à pied, à vélo ou en transports publics depuis chez soi. Pour un aménagement du territoire durable, nous devons à tout prix empêcher ces projets de méga-autoroutes destructrices qui vont encore nous éloigner de cet objectif.

Notre projet «**Mobilité de demain**»<sup>29</sup> montre que la mobilité est aussi possible presque sans voiture ni émissions de CO<sub>2</sub>.

## 9 À fond vers le mur? NON!



Alors que la Suisse ne prend pas les mesures qui s'imposent pour amorcer un vrai tournant dans les transports, d'autres pays vont de l'avant. Le Pays de Galles a récemment abandonné plusieurs projets d'autoroutes en imposant des conditions très strictes aux nouvelles routes: pas de hausse des émissions de CO<sub>2</sub>, ni du nombre de voitures ou de la vitesse<sup>30</sup>. Le gouvernement fédéral du Canada a annoncé qu'ils ne voulaient plus investir dans de nouveaux grands projets d'infrastructures routières<sup>31</sup>. Certains Etats aux USA freinent l'extension de leurs routes. Le Forum International des Transports et l'Agence Internationale de l'Energie le disent aussi: il faut arrêter d'élargir les routes, mais plutôt organiser la réduction du trafic.

Au **Pays de Galles**, l'argent initialement prévu pour le développement des routes sera désormais investi dans le développement des alternatives à la voiture et dans l'entretien de l'infrastructure routière existante. L'objectif est d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Le **Colorado** (USA) a adopté en 2021 une règle qui exige que chaque nouveau projet d'extension de la capacité routière soit conforme aux objectifs de baisse des émissions de CO<sub>2</sub>. En conséquence, vu l'incompatibilité des deux objectifs de nombreux projets d'autoroutes ont alors été abandonnés. Les États du **Minnesota**, du **Maryland** et bientôt peut-être de **New York** sont en passe de suivre cet exemple<sup>32</sup>.

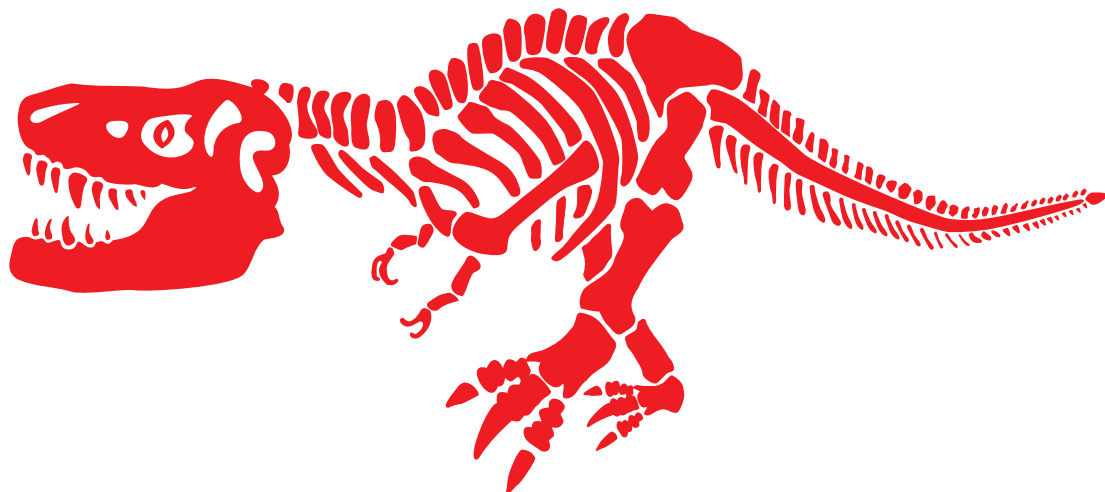
Face à la crise climatique, l'**Agence internationale de l'énergie** (AIE) demande également de renoncer à la construction de nouvelles infrastructures fossiles. Comme les autoroutes dépendent de l'énergie fossile tant pour leur fonctionnement que pour leur construction, elles doivent être considérées comme des infrastructures fossiles. L'AIE recommande en outre d'introduire une limitation de vitesse de 100 km/h sur toutes les autoroutes à partir de 2030, afin de réduire les embouteillages sans élargir les voies<sup>33</sup>.

On pourrait aussi citer le **Forum International des Transports** qui dit clairement dans son dernier rapport qu'«au lieu de fournir des infrastructures en fonction des prévisions de la demande, il faut suivre l'approche 'décider et fournir'. (...) Dans les pays où il est possible de transférer le trafic (...) sur le mode ferroviaire, les autorités devraient s'y employer dans toute la mesure du possible.»<sup>34</sup>

Comme l'a résumé le secrétaire général de l'**ONU**, António Guterres: «Nous sommes sur une autoroute vers l'enfer climatique, et nous appuyons sur l'accélérateur!»<sup>35</sup> En votant NON le 24 novembre, nous pouvons faire que la Suisse appuie sur le frein.

## Notes

- <sup>1</sup> <https://www.24heures.ch/le-prix-du-train-augmente-trois-fois-plus-vite-que-celui-de-lauto-712009203718>
- <sup>2</sup> [https://www.greenpeace.ch/static/planet4-switzerland-stateless/2023/09/03d63ec7-factsheet\\_key-findings-country-data\\_transport-infrastructure-report\\_september-2023.pdf](https://www.greenpeace.ch/static/planet4-switzerland-stateless/2023/09/03d63ec7-factsheet_key-findings-country-data_transport-infrastructure-report_september-2023.pdf)
- <sup>3</sup> <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2022/2403/fr>
- <sup>4</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre.html>
- <sup>5</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/communiqués.msg-id-100711.html>
- <sup>6</sup> [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung\\_strassennetzeallgemein/step/botschaft-step-zahlungsrahmen-2023.pdf.download.pdf/Message%20PRODES%20et%20plafond%20des%20dépenses%20avec%20arrêts%20fédéraux.pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung_strassennetzeallgemein/step/botschaft-step-zahlungsrahmen-2023.pdf.download.pdf/Message%20PRODES%20et%20plafond%20des%20dépenses%20avec%20arrêts%20fédéraux.pdf)
- <sup>7</sup> <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>
- <sup>8</sup> <https://www.geneve.ch/document/strategie-climat-brochure-ville-geneve>
- <sup>9</sup> <https://www.vd.ch/environnement/climat/plan-climat-vaudois#c2092614>
- <sup>10</sup> [https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts\\_of\\_law/111.100](https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/111.100)
- <sup>11</sup> <https://www.pd.bs.ch/ueber-das-departement/Fachstelle-Klima/Klimapolitik/Klimaschutzstrategie-Kanton-Basel-Stadt-Netto-Null-bis-2037.html>
- <sup>12</sup> [https://www.belex.sites.be.ch/app/de/texts\\_of\\_law/101.1/art/31a](https://www.belex.sites.be.ch/app/de/texts_of_law/101.1/art/31a)
- <sup>13</sup> [https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/aoev/mobilität/strategie-und-grundlagen/aoev\\_Gesamtmobilitätsstrategie%20Kanton%20Bern%202022.pdf](https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/aoev/mobilität/strategie-und-grundlagen/aoev_Gesamtmobilitätsstrategie%20Kanton%20Bern%202022.pdf)
- <sup>14</sup> <https://www.umverkehr.ch/projekte/staedte-initiative/st-gallen>
- <sup>15</sup> [https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-06/Impact\\_of\\_Highway\\_Capacity\\_and\\_Induced\\_Travel\\_on\\_Passenger\\_Vehicle\\_Use\\_and\\_Greenhouse\\_Gas\\_Emissions\\_Policy\\_Brief.pdf](https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-06/Impact_of_Highway_Capacity_and_Induced_Travel_on_Passenger_Vehicle_Use_and_Greenhouse_Gas_Emissions_Policy_Brief.pdf)
- <sup>16</sup> <https://www.actif-traffic.ch/sources141#trafic-induit-une-verite-qui-derange-p-4>
- <sup>17</sup> <https://spurwechsel-bern.ch/8-spur-ausbau-grauholz/>
- <sup>18</sup> <https://spurwechsel-bern.ch/2024/01/28/zerstoertes-kulturland-ersetzen-bauernfaengerei-mit-bundesrat-roesti/>
- <sup>19</sup> <https://www.derbund.ch/autobahnausbau-im-grauholz-gericht-weist-beschwerde-der-bauern-gegen-den-a1-ausbau-ab-475152813198>
- <sup>20</sup> <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-100009.html>
- <sup>21</sup> <https://www.actif-traffic.ch/aktuell/2024-05-02/le-traffic-automobile-ennemi-de-la-biodiversite>
- <sup>22</sup> <https://theicct.org/publication/a-global-comparison-of-the-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-combustion-engine-and-electric-passenger-cars/>
- <sup>23</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules/vehicules-routiers-parc-taux-motorisation.html>
- <sup>24</sup> <https://www.swiss-emobility.ch/fr/publication/Szenario.php>
- <sup>25</sup> <https://grist.org/transportation/electric-vehicles-are-a-climate-solution-with-a-pollution-problem-tire/>
- <sup>26</sup> <https://www.actif-traffic.ch/1mio>
- <sup>27</sup> <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/couts-et-benefices-des-transport.html>
- <sup>28</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/espace-environnement/indicateurs-environnement/tous-les-indicateurs/etat-environnement/mitage-paysage.html>
- <sup>29</sup> <https://www.mobilite-demain.ch/fr/vision>
- <sup>30</sup> <https://www.bbc.com/news/uk-wales-64640215>
- <sup>31</sup> <https://www.cbc.ca/news/politics/quilbeault-no-new-roads-1.7114867>
- <sup>32</sup> <https://www.nytimes.com/2024/05/31/headway/highways-colorado-transportation.html?smid=nytcore-android-share>
- <sup>33</sup> [https://iea.blob.core.windows.net/assets/9a698da4-4002-4e53-8ef3-631d8971bf84/NetZeroRoadmap\\_AGlobalPathwaytoKeepthe1.5CGoalinReach-2023Update.pdf](https://iea.blob.core.windows.net/assets/9a698da4-4002-4e53-8ef3-631d8971bf84/NetZeroRoadmap_AGlobalPathwaytoKeepthe1.5CGoalinReach-2023Update.pdf)
- <sup>34</sup> <https://www.itf-oecd.org/perspectives-des-transport-fit-2023>
- <sup>35</sup> [https://www.lemonde.fr/planete/article/2022/11/08/cop27-au-sommet-des-dirigeants-un-consensus-sur-la-devastation-liee-au-rechauffement-climatique-mais-pas-d-annonces-majeures\\_6148961\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2022/11/08/cop27-au-sommet-des-dirigeants-un-consensus-sur-la-devastation-liee-au-rechauffement-climatique-mais-pas-d-annonces-majeures_6148961_3244.html)



Une publication réalisée par actif-traffic  
Juillet 2024

Disponible en ligne sur  
[actif-traffic.ch/autoroutes](https://actif-traffic.ch/autoroutes)

actif-traffic  
rue des Savoises 15  
Case postale  
1211 Genève 8  
Suisse

+41 79 781 42 36

[info@actif-traffic.ch](mailto:info@actif-traffic.ch)  
[www.actif-traffic.ch](https://www.actif-traffic.ch)

**actif-traffic**  
**En avant toute !**