

# La place des fossiles est au musée, pas dans le réservoir

Par Andreas Käsermann

Nous pouvons atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports, comme le démontre une étude du bureau de recherche Infras. Elle souligne cependant la nécessité de se dépêcher pour ne pas rater le train vers le zéro émissions nettes.

Sur les routes de Suisse, le potentiel de réduction d'émissions de gaz à effet de serre est assurément très grand: sur les 50 tonnes de gaz nuisibles au climat émis chaque année en Suisse, près d'un tiers provient des transports routiers. À l'évidence, il est urgent d'agir pour parvenir à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans ce domaine.

C'est pour cette raison que l'ATE a mandaté le bureau de recherche zurichois Infras afin d'esquisser divers scénarios. La question était la suivante: «Quelles sont les mesures nécessaires pour que la mobilité puisse se passer d'essence et de diesel d'ici 2050 au plus tard et que la Suisse atteigne ainsi les objectifs de l'Ac-

cord de Paris auxquels elle s'est astreinte?» Le refus du peuple suisse de la loi sur le CO<sub>2</sub> n'est nullement une remise en question de cet accord – ce n'est rien d'autre que le refus d'un paquet de mesures. Qui plus est, le résultat était très serré.

## Ce qu'il faut garder de la loi CO<sub>2</sub>

Il va sans dire que l'acceptation de la loi sur le CO<sub>2</sub> aurait été fort utile. Mais on pourra s'en passer pour autant que la volonté politique existe. Les pronostics semblent tout de même assez favorables: si l'on en croit le camp bourgeois modéré du Palais fédéral et ses principaux médias, un ou deux éléments de l'épave de la loi sur le CO<sub>2</sub> sabordée peuvent encore

être sauvés. Et le modèle de taxe incitative ne semble pas exclu – à la condition de se départir du «fonds climatique», éminemment suspect aux yeux des adversaires et sentant trop fort la casserole des subventions diffuses. Ce serait au moins un début.

À lui seul, cet instrument ne suffira pas: l'étude d'Infras arrive à la conclusion que «la mobilité sans énergie fossile est possible en Suisse, mais le chemin pour y parvenir est semé d'embûches». La réussite dépend de l'échéance que l'on se fixe.

## Un délai ambitieux

Dans le meilleur des cas, on pourra se passer d'essence et de diesel en 2030.

## «MASTERPLAN POUR UN TRAFIC SANS ÉNERGIE FOSSILE»

L'ATE a élaboré un vaste catalogue de mesures destinées à atteindre les objectifs climatiques. Sous le titre «Masterplan pour un trafic sans énergie fossile», il contient des propositions concrètes pour que la Suisse parvienne à une mobilité sans énergie fossile. À lui seul, aucun de ces instruments ne permet cependant d'atteindre les objectifs; pour être efficaces, les mesures doivent être combinées. La mobilité sans énergie fossile requiert avant tout un changement de comportements, des avancées technologiques et une intervention des pouvoirs publics à tous les niveaux.

Par son plan directeur, l'ATE entend contribuer à la recherche de solutions pour atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports. Nous présentons ici une sélection des mesures préconisées.

Par Stéphanie Penher et Martin Winder



Le masterplan en version intégrale est disponible sur [www.ate.ch/mobilite-sans-fossile](http://www.ate.ch/mobilite-sans-fossile)

Il est cependant peu vraisemblable que le parc de véhicules évolue aussi vite en Suisse. En outre, pour se donner les moyens d'atteindre un objectif aussi ambitieux, il faudrait que la demande en matière de transports publics (TP) et de mobilité cycliste et piétonne double en moins de dix ans. «L'infrastructure, en particulier celle des TP, ne permettra pas de répondre à cette demande en si peu de temps», explique Daniel Sutter, auteur de l'étude. Les quantités de combustibles synthétiques nécessaires à cet effet et la demande énergétique associée rendent également illusoire l'objectif de 2030.

Daniel Sutter estime plus réaliste d'espérer une mobilité sans énergie fossile à l'horizon 2040. Mais ce ne sera pas non plus une promenade de santé: «C'est techniquement réalisable, mais cela demande des mesures supplémentaires rapides et ciblées. En se contentant uniquement des évolutions technologiques, on n'y parviendrait pas avant 2040.» Il faudrait alors taxer fortement l'essence et le diesel, ou les interdire. «En parallèle, il faudrait pouvoir produire du courant électrique et des carburants de synthèse en grandes quantités.» Cela nécessiterait une extension phénoménale des capacités de production de courant d'origine renouvelable et de carburant non fossile en Suisse et à l'étranger.

### Agir par des mesures concrètes

L'étude indépendante confirme sans équivoque qu'on ne peut en aucun cas continuer comme avant. L'ATE a rédigé un plan directeur sur la manière de parvenir à la mobilité sans énergie fossile, en se basant sur les propositions du monde scientifique. Il contient également des mesures qui étaient incluses dans la loi sur le CO<sub>2</sub>, mais qui ont le potentiel de réunir une majorité pour autant qu'elles soient dépouillées des éléments les plus controversés. Le meilleur exemple en est la taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants.

Le plan directeur propose d'autres mesures telles que la généralisation du 30 kilomètres à l'heure dans les localités. «C'est une revendication de l'ATE de longue date», relève Stéphanie Penher, responsable Politique des transports à l'ATE. «Indirectement, le 30 km/h agit sur le climat, notamment en rendant le vélo plus attractif et plus sûr.»

Toutefois, des mesures draconiennes telles que l'interdiction d'immatriculer de nouveaux véhicules à combustion pourraient susciter une levée de boucliers. «Une telle interdiction serait très efficace, mais nous connaissons son caractère explosif», estime Stéphanie Penher. «Le problème est ici aussi le délai: une interdiction devrait entrer en vigueur rapidement en raison de la longévité du parc automobile. Mais même

dans ce cas, les modèles essence et diesel rouleront en Suisse pendant des années.» C'est pour cette raison que l'ATE propose d'interdire la vente de voitures neuves à combustion dès 2030.

### Passage à l'acte

Malgré l'échec de la loi sur le CO<sub>2</sub>, l'ATE continue évidemment de se préoccuper de la réalisation des objectifs climatiques. Se risquer à proposer des mesures impopulaires n'est pas un signe d'entêtement, mais bien d'un sens des réalités. «Grâce à son plan directeur, l'ATE entend mener le débat et montrer que la mobilité sans énergie fossile peut être mise en œuvre à temps», précise Stéphanie Penher.

Le plan directeur vise la demande de transport, qui peut être influencée et contrôlée grâce à des instruments intelligemment utilisés. Cela va inévitablement de pair avec des améliorations technologiques. La réussite dépend aussi fortement de la volonté d'agir de tous les niveaux de la politique et de leur capacité d'interagir: la Confédération doit tout autant faire face à ses devoirs que les cantons et les communes. ■

Andreas Käsermann est porte-parole à l'ATE Suisse.

## REMODELER LES TRANSPORTS LIÉS AUX LOISIRS

57% des distances parcourues sont en lien avec les loisirs et les achats. Pour permettre un report vers les transports publics, il faut en accroître l'offre durant les week-ends et les jours fériés. En parallèle, le tarif du transport de bagages doit baisser et la place pour les vélos, poussettes et bagages augmenter.



photos: Fabian Lütolf/setrunners.ch

## COMMENTAIRE

# Ne pas protéger le climat nous coûtera davantage



Anders Gautschi,  
directeur de l'ATE Suisse.

Les faits sont connus: le trafic est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Pour atteindre ses objectifs climatiques, la Suisse n'a d'autre option que d'abandonner les carburants fossiles dans les transports.

Le 13 juin, une courte majorité des votantes et des votants a rejeté la loi sur le CO<sub>2</sub>. Le texte n'a pas su séduire, mais ce refus n'est pas un non à la protection du climat, comme le disent également ses adversaires. Il s'agit à présent de trouver d'autres manières d'agir rapidement en faveur de l'environnement.

Par son masterplan, l'ATE montre comment un trafic sans énergie fossile peut devenir une réalité. Les mesures proposées s'appuient sur les scénarios pour le trafic élaborés par le bureau de conseil indépendant Infras.

Ces propositions sont urgentes en raison de la situation désastreuse dans laquelle se trouve actuellement la politique climatique suisse. En Suisse, une voiture est immatriculée pour une durée moyenne de 18 ans, et il faut encore plus de temps pour adapter les infrastructures de transport. Il est d'autant plus urgent de prendre des mesures maintenant et de poser rapidement des jalons sur le terrain politique.

L'ATE ne réinvente pas la roue. Avec son masterplan, elle énumère les approches efficaces et précise comment les instruments doivent être mis en place. Elle préconise une combinaison de ces mesures à tous les niveaux politiques.

Le vote très serré de la loi sur le CO<sub>2</sub> n'est pas anodin; une petite moitié des votantes et des votants s'est prononcée de manière favorable et, dans certaines villes, la loi a même remporté la majorité.

La taxe incitative sur les carburants fossiles est controversée, mais cette mesure n'en demeure pas moins très efficace. Les réductions de CO<sub>2</sub> obtenues dans le secteur de la construction n'auraient pas été envisageables sans taxe sur le CO<sub>2</sub> prélevée sur les combustibles. L'enjeu est dans la mise en œuvre: ces mesures doivent être supportables pour la population, y compris dans les régions rurales. Une redistribution complète de la taxe à la population profite avant tout aux personnes avec un revenu modeste et aux familles nombreuses.

En discutant le moindre détail ou le moindre centime prélevé sur l'essence, nous risquons de passer à côté de l'essentiel: la sortie des carburants fossiles est nécessaire, en ville comme à la campagne. La protection du climat a un prix, mais les intempéries de juillet nous ont tristement rappelé une nouvelle fois que l'inaction coûte aussi. ■



## LE 30 KM/H DANS LES LOCALITÉS

La limitation à 30 kilomètres à l'heure doit être généralisée dans les zones d'habitation – le 50 kilomètres à l'heure doit devenir l'exception. Cette mesure permettra d'améliorer la qualité de vie et de faciliter le report des déplacements en voiture sur la mobilité piétonne et cycliste. Des effets positifs sur la sécurité routière et la pollution sonore en découleront.

# Quatre questions à Daniel Sutter, auteur de l'étude et directeur d'Infras

Propos recueillis par Andreas Käsermann

**Daniel Sutter, vous êtes co-auteur de l'étude «Mobilité sans énergie fossile» et vous dressez une image très précise de l'avenir des transports. Comment établit-on un tel pronostic et à quel point est-il exact?**

Avant toute chose, il est important de souligner que nous n'avons pas établi un pronostic, mais que nous avons esquissé des scénarios de type «dans telle éventualité, il pourrait se passer ceci». Nous montrons à quoi pourrait ressembler l'avenir des transports si certaines mesures sont prises. Nous nous basons sur les effets connus d'autres mesures, ainsi que sur des mesures potentielles. À cet égard, la taille des groupes-cibles et la dimension temporelle sont déterminantes.

**Quel a été, pour vous, le constat le plus surprenant de l'étude?**

Deux aspects m'ont particulièrement impressionné. D'une part, en appliquant des mesures connues et bien acceptées des spécialistes, on atteindra facilement une mobilité sans énergie fossile d'ici 2050, pour autant que l'on agisse vite et

bien. Des lois spéciales ne sont même pas nécessaires. Mais d'autre part, il semble très clair que les mesures techniques – surtout le passage à l'électromobilité –, bien qu'elles soient incontournables, ne suffiront pas. Pour parvenir à une mobilité économiquement efficace vers 2050, des mesures propres à influencer la demande en transports sont nécessaires, sans quoi les besoins en carburants synthétiques – chers – et en courant d'origine renouvelable seront énormes.

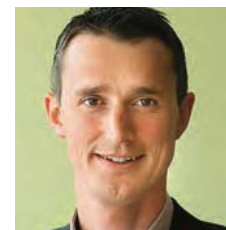
**Dans quel domaine vous attendez-vous à de grandes difficultés dans l'application des mesures?**

L'expérience nous a montré que l'acceptation de mesures d'ordre fiscal dans le domaine des transports routiers privés est souvent un point critique. L'augmentation du prix des transports individuels à énergie fossile reste néanmoins une mesure centrale pour atteindre l'objectif. Ainsi, on donnera un signal clair au niveau de la vente des voitures, lequel doit conduire à un report sur des motorisations de substitution comme l'électromobilité. Cela doit

induire une diminution des distances parcourues avec le reste des véhicules à moteur à combustion.

**Quelle est, selon vous, la volonté politique et le désir de s'engager à prendre de telles mesures?**

Si les instruments de mise en œuvre sont clairement définis, il doit être possible de trouver des majorités politiques. Il faut, par exemple, que toute taxe incitative de réduction de CO<sub>2</sub> soit entièrement rétrocédée, ce qui est à la fois économiquement efficace et avantageux d'un point de vue socio-politique. Il est important de souligner que les mesures doivent avoir des effets de redistribution sociale positifs, car ce sont généralement les ménages à hauts revenus qui sont les plus touchés dans la mesure où ils se déplacent davantage et dans des véhicules à forte consommation. Sur ce plan, les spécialistes et le monde politique ont encore un grand travail de communication à faire. ■



© mad

## TAXER LA MOBILITÉ

La taxation de la mobilité réduira le trafic et induira un report sur des transports écologiques. Les transports de marchandises à base d'énergie fossile verront leurs coûts augmenter par l'introduction d'une redevance poids-lourds indexée sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

## INVERSER LA TENDANCE AUX SUV

L'introduction d'un «malus» déterminé par le poids et la puissance du véhicule doit permettre d'inverser la tendance à l'achat de véhicules imposants.



# Esquisse de demain

Par Camille Marion

À quoi ressemble le quotidien d'une société dans laquelle la mobilité a guéri de sa dépendance aux énergies fossiles? Avec un peu d'imagination, plongeons le temps d'une journée dans une petite cité helvétique en 2043.

Les cyclistes forment un petit attroupe-ment trépidant devant le feu rouge. Depuis la fenêtre de son appartement, au quatrième étage, Alex contemple la marée de deux-roues qui bruisse en contre-bas – elle avance à pleine vitesse, s'arrête quelques instants et repart dans un même élan. Parmi les casques colorés, notre personnage aperçoit ses deux enfants cheminant vers l'école.

C'est vendredi, le soleil vient de se lever mais il fait déjà chaud – un peu trop pour un mois de septembre. Devant son ordinateur portable, Alex organise les livraisons de la semaine prochaine pour son entreprise de confection textile. Les petites commandes partent à vélo-cargo, les plus importantes transiteront par le rail. L'impact environnemental du trafic poids-lourds a fait lourdement augmenter son prix, rendant le train bien plus

concurrentiel. Les délais de livraison sont respectés et la clientèle n'a pratiquement pas perçu le changement.

Coup d'œil sur le téléphone; l'application des transports publics conseille à Alex de partir un peu après 10 heures. C'est le meilleur moment pour effectuer son trajet jusqu'au bureau en profitant d'une place assise dans le bus. Les technologies numériques et la flexibilité des entreprises ont permis d'aplanir les pics de pendulaires sur la route et dans les transports publics. L'essor du télétravail aussi. D'importants investissements ont ainsi pu être évités, et les ressources utilisées pour d'autres projets publics.

Mais aujourd'hui, notre personnage ne prendra pas le bus; un rendez-vous l'oblige à se rendre au travail plus tôt. Avant de sortir, le système informatique lui permet d'indiquer son heure d'arrivée

et de réserver une place de travail, car les bureaux sont partagés avec plusieurs entreprises. Ses affaires réunies, Alex quitte son appartement, dégringole les quelques volées de marche et débouche sur la rue.

L'air est lourd et chaud. La moiteur de l'été indien colle ses cheveux à la peau de sa nuque et fait courir la transpiration entre ses omoplates. Ses baskets légères crissent sur les minuscules gravillons de la nouvelle route. Les températures extrêmes de ces dernières années ont obligé les autorités à remplacer tous les revêtements du centre-ville; les routes s'étaient révélées incapables d'absorber les trombes d'eaux déversées par les tempêtes à répétition, alors qu'en période de fournaise estivale, les pneus arrachaient le goudron fondu.

La main en visière, Alex traverse la chaussée pour rejoindre le parking à vélo



## PROMOUVOIR LA MOBILITÉ CYCLISTE

La loi sur les voies cyclables imposera la création de réseaux de pistes cyclables. À cela s'ajoutent des critères écologiques sévères dans l'évaluation des programmes d'agglomération, afin de favoriser les transports durables peu gourmands en place. La création d'abris vélos doit être imposée à la construction de tout nouvel immeuble d'habitation, de bureau et de l'industrie.

et enfourche son deux-roues. Quelques coups de pédale lui permettent de rejoindre le flux de cyclistes qui débouche sur la rue centrale.

Une dizaine de voitures circulent paresseusement sur les pavés de cette artère autrefois bondée. La limitation généralisée à 30 kilomètres à l'heure rend leur moteur électrique très discret. Cette rue est leur dernier terrain de jeu; progressivement, la place dédiée aux voitures au centre-ville a drastiquement diminué. On a vu flurir des rues cyclables, des allées piétonnes, des places de jeu, des

sine un nuage de feuilles rouge-orangées. Une farandole d'enfants affublés de petits sacs à dos et de triangles réfléchissants rentre déjà de l'école. La semaine est terminée.

En sortant du bureau, Alex passe faire quelques courses au supermarché. Les enfants ont insisté pour faire une excursion en famille durant le week-end, malgré les prévisions météorologiques décourageantes. Le long trajet en transports publics offrira un abri bienvenu et Alex souhaite prévoir quelques victuailles. Pressée d'en finir avec cette cor-

mais elle permet une fluidité qui plaît aux cyclistes pendulaires. Sur la route sans obstacle, rien ne freine le vaste flot de deux-roues qui fuse en direction du centre-ville. Après une dizaine de minutes à pleine vitesse, Alex quitte le peloton et ralentit pour rejoindre les quartiers d'habitation où l'on se déplace plus tranquillement. Ce soir, les terrasses sont bondées. L'été est à peine terminé et un vent de légèreté souffle sur la ville.

Au coin de la rue, quatre jeunes font le pied de grue sur la place de covoiturage, attendant une âme charitable disposée à les emmener hors de la ville pour le week-end. La voiture privée est un privilège auquel beaucoup ont renoncé, une relique d'un passé où l'«hypermobilité» caractérisait le quotidien de la population suisse.

Cette époque est révolue depuis que le monde politique s'est alarmé de l'urgence environnementale. L'ampleur des catastrophes climatiques partout dans le monde, la situation sanitaire et la crise financière ont poussé les autorités helvétiques à prendre des décisions radicales – et parfois contestées. Les habitudes en matière de transports, d'alimentation, d'agriculture et de construction ont été bouleversées. Alex a connu les deux mondes et vécu la métamorphose foudroyante de son quotidien. Ses enfants l'apprendront à travers son récit, dans les livres et dans les films. ■

## La langue de béton permet une fluidité qui plaît aux cyclistes pendulaires. Sur la route sans obstacle, rien ne freine le vaste flot de deux-roues qui fuse en direction du centre-ville.

vastes terrasses et des parkings à vélo. Et bien sûr, une importante végétalisation – indispensable pour lutter contre les îlots de chaleur.

Devant un ordinateur de son bureau, Alex s'attelle à ses diverses tâches, échange avec des partenaires en visioconférence et voit l'horloge tourner. À sa fenêtre, la petite forêt d'arbres qui sépare la voie piétonne de la route cyclable des-

vée, la foule se bouscule entre les étalages, paie rapidement ses achats et en délègue la livraison à des coursières et coursiers en vélos cargos. La clientèle ressort du magasin les mains vides, mais les frigos seront déjà bientôt bien remplis.

Sur le chemin du retour, Alex emprunte l'autoroute à vélo, récemment aménagée le long de la voie ferrée. La langue de béton balafre le paysage,

### TÉLÉTRAVAIL AUX HEURES DE POINTE

Le droit au télétravail – pour autant que la fonction le permette – réduit le trafic pendulaire. Les expériences faites durant la pandémie de Covid-19 ont montré que le télétravail fonctionne bien dans de nombreux domaines. La réduction du temps de présence obligatoire des hautes écoles produit les mêmes effets.



# Sous le capot, le langage

Par Hugo Caviola et Martin Reisigl

Chaque jour, dans diverses situations, nous appuyons sur le champignon, partons sur les chapeaux de roues, au risque de finir dans le décor... du moins métaphoriquement. Le choix des mots et des expressions traduit notre rapport au monde.

La relation entre êtres humains et voiture repose sur des bases sociales, matérielles et émotionnelles. En témoigne la façon dont la conduite automobile s'est invitée dans notre langage. Ouvrons le journal: «Les activistes pour le climat passent à la vitesse supérieure», «Les jeunes cigognes se mettent en route», «Mais le joueur [de football] a prouvé [...] qu'il en avait encore sous le capot.» Ou bien: «Le MCG et l'UDC font le plein de signatures.»

Ces phrases ont un point commun: elles comparent personnes, animaux ou partis politiques avec des automobilistes. Les métaphores nous mettent au volant dans d'innombrables facettes de notre existence, soulignant ainsi l'importance de la conduite automobile dans notre société. Elle imprègne la culture contemporaine, façonne nos pensées et nos sentiments.

## Des heures de route

Les informations touristiques («à mi-chemin entre Viège et Zermatt, qui ne sont qu'à 20 minutes de voiture») et immobilières («les entrées autoroutières se trouvent à seulement 3 minutes de voiture») rappellent que nous nous percevons en tant qu'automobilistes. Nous comprenons spontanément ce à quoi correspond une minute de voiture, mais songeons-nous également au carburant consommé, aux conséquences sur la santé et la nature?

Exprimer ainsi les temps de déplacement suppose aussi qu'aucun bouchon ne vienne perturber le trajet ou que l'on ne doive pas trop tourner pour se parquer dans une zone densément peuplée. En outre, cette mesure du temps est fondée sur une vitesse moyenne inconnue, ce qui la rend imprécise.

## Une question d'endurance

Contrairement aux heures de voiture voire de vol, on s'exprime peu en «heures de marche» et encore moins en «heures de vélo». Si les heures de marche sont courantes en randonnée, elles suscitent l'effroi dans la vie de tous les jours. Cela trahit le peu d'habitude qu'il y a, dans notre culture, de se déplacer à pied plus de quelques minutes. La linguistique révèle notre dépendance aux sources d'énergie externes.

La durée des trajets se mesure rarement en heures de train ou de bus, plus judicieux d'un point de vue écologique. Néanmoins, notre langue est loin de boudier les métaphores ferroviaires, comme lorsque nous mettons des projets sur les rails ou que la dégradation d'une situation nous fait tirer le signal d'alarme, si



## BANNIR LES MOTEURS À COMBUSTION

Plus la proportion de véhicules à moteur à combustion diminuera, plus il sera facile et économique d'y renoncer. L'interdiction d'immatriculation des voitures neuves à moteur à combustion constitue une mesure centrale qui doit entrer en vigueur tôt, car le renouvellement de l'entier du parc automobile prendra du temps. L'ATE préconise son entrée en vigueur en 2030 pour les voitures de tourisme, les utilitaires légers et les bus, et en 2035 pour les poids-lourds.



«Faire le plein d'énergie»: le jargon automobile est partout dans les métaphores de notre quotidien.

ce n'est le frein d'urgence. Et nous parlons volontiers d'aiguillages quand il est question de choix ou de flux.

### La norme techno-véhiculaire

L'automobile et le chemin de fer incarnent aussi le progrès, la liberté et le confort. Imprégnant toute une époque, ces symboles collectifs vont jusqu'à définir la norme. Sans jouer sur les mots, l'essence de cette normalité tient au fait que, dans notre train-train quotidien, nous ne la remettons généralement pas en question et n'avons jamais besoin de la justifier.

Cette norme techno-véhiculaire se traduit par des tournures de phrases métaphoriques, où l'on comparera une défaillance ou un imprévu à une anomalie qui peut survenir dans un trajet. Prenons le mot «panne»: il s'agit ordinairement du dysfonctionnement soudain d'un véhicule en mouvement. Or, nous pouvons nous retrouver en panne

d'inspiration, de cigarettes ou de fonctions physiologiques intimes. La métaphore de la panne nous met au volant d'un véhicule imaginaire pour exercer des activités comme le travail, la cuisine ou certains transports sensoriels.

### Automobile sans auto

Le terme «automobile» – du grec «autos» qui signifie «soi-même» et du latin «mobilis» pour «mobile» – a d'abord été créé pour désigner un véhicule qui n'est pas tiré par des chevaux. De quoi nous faire accroire que les voitures se déplacent toutes seules, alors que la véritable «automobilité» consiste à se mouvoir par sa propre force physique, à pied ou à vélo.

On remet aujourd'hui de plus en plus souvent en question la valeur culturelle de la voiture. Si on admet que cette dernière nuit à l'environnement, la métaphore automobile reste insensible aux questions de consommation des ressources. Quand on met les gaz ou quand

on passe la vitesse supérieure, on s'imagine avant tout au volant. La voiture apparaît alors comme un outil de réalisation de soi et non comme une cause de bruit, de pollution et d'accidents.

### Mieux vaut pédaler

Quelles conclusions en tirer? Lorsque l'on défend des intérêts «verts» et annonce vouloir «passer la vitesse supérieure pour protéger le climat», on exprime – sans doute bien involontairement – des valeurs contradictoires. Il peut être judicieux de reconsidérer la métaphore et d'y renoncer. Le mieux serait de se mettre en selle ou de pédaler – des métaphores garanties «sans énergie fossile». Elles permettent de voir plus loin que le bout de son nez et de faire un pas dans la bonne direction. ■

Dans leur travail de recherche, Hugo Caviola et Martin Reisingl décortiquent les métaphores. Le texte ci-dessus est librement traduit de l'article «Der Mensch als Automobilist», disponible en allemand sur sprachkompass.ch.

## La plateforme Sprachkompass

Sprachkompass est un projet du Centre suisse de compétence pour le développement durable de l'Université de Berne. La plateforme s'intéresse à la façon dont le langage influence notre perception du paysage, de la mobilité et de l'alimentation, et à comment il guide nos pensées et nos actions.

### DAVANTAGE DE STATIONS DE RECHARGE

Sur une partie des places de parc doivent être implantées des stations de recharge vendant du courant propre. L'obligation d'un nombre de places minimum par immeuble doit être supprimée. Habitat sans voiture, autopartage et covoiturage doivent être encouragés.

### TAXE CO<sub>2</sub> SUR LES CARBURANTS

Sur le principe de «qui pollue paie», une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants fossiles incitera au report des déplacements sur les TP, la marche, le vélo ou l'électrique. La taxe doit être intégralement rétrocédée à la population et aux entreprises.

