

## Conférence de presse annuelle

### «L'ATE demande une réorientation de la politique de construction routière»

Lundi 16 janvier 2023, Berne

## L'année des réformes en politique climatique

**Isabelle Pasquier-Eichenberger, vice-présidente de l'ATE Suisse, conseillère nationale, Les Vert-e-s/GE**

Le discours prononcé fait foi.

2023 sera l'année des réformes en politique climatique. Avec le vote sur la loi sur le climat tout d'abord : le peuple se prononcera sur les objectifs concrets et les premières mesures proposées dans cette loi, contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. Avec la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> ensuite : le Parlement décidera de ses exigences pour la période 2025 à 2030.

La loi sur les objectifs en matière de protection du climat est suffisamment ambitieuse pour avoir convaincu le comité de l'initiative pour les glaciers d'annoncer le retrait de son texte. Elle sera soumise prochainement au peuple et l'ATE s'engagera avec conviction. Cette loi inclut enfin l'aviation dans les objectifs de la Suisse en matière de protection du climat. C'est une avancée importante.

Jusqu'ici, les émissions du trafic aérien n'étaient pas comptabilisées dans les statistiques climatiques officielles suisses, bien que ce trafic ait un impact considérable sur le climat. Si l'on considère l'ensemble des gaz à effet de serre du trafic aérien au départ de la Suisse, les déplacements en avion représentent 27 % de l'impact climatique total. Il s'agit donc de notre comportement le plus climaticide, devant le trafic routier. Nous prenons en moyenne deux fois plus souvent l'avion que les habitantes et habitants de nos pays voisins. Mais pas toutes et tous autant, 5 % de la population suisse est responsable de 30 % de l'impact climatique de ce secteur. Le trafic aérien à partir de la Suisse a doublé en seulement 20 ans et a désormais presque repris au niveau qu'il avait avant la pandémie. C'est irresponsable.

La croissance effrénée du trafic aérien a même annihilé toutes les économies de CO<sub>2</sub> que la Suisse est parvenue à réaliser dans d'autres domaines comme le bâtiment ou l'industrie. Cette hypocrisie, qui consiste à exclure simplement le trafic aérien suisse du bilan climatique, s'arrêtera enfin grâce à la nouvelle loi sur le climat. Le trafic aérien sera enfin contraint de contribuer à l'objectif zéro émission nette de gaz à effet de serre.

Dans le trafic routier aussi, le zéro émission nette de gaz à effet de serre est un objectif réaliste et nécessaire pour préserver la vie sur notre planète.

Les solutions existent, il faut rapidement stopper la vente de véhicules neufs carburant au diesel et à l'essence. L'année 2022 a montré qu'il est urgent de sortir de notre dépendance au pétrole, pour des raisons écologiques, éthiques mais aussi économiques. Pour cela, nous avons toutefois besoin de plus d'incitations politiques intelligentes afin que soient commercialisées des voitures moins polluantes.

La sobriété doit prévaloir aussi en termes de mobilité. Vendre des voitures de plus en plus lourdes va à l'encontre de la transition écologique et énergétique. Elles nuisent au climat et sont surdimensionnées pour nos centres-villes. Prenons exemple sur la France, qui a décidé de décourager l'acquisition de tels véhicules en renchérissant leur prix. Sur toute voiture à combustion dépassant 1,8 tonne, un montant est prélevé par kilo, pouvant ainsi renchérir d'une dizaine de milliers d'euros la prix d'achat. Il s'agit là d'un apport très concret, et nécessaire d'urgence pour la protection de climat.

**ATE Association transports et environnement**

Aarberggasse 661, case postale, 3001 Berne  
Tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch), [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch)

Car nulle part en Europe centrale, on ne vend des voitures émettant en moyenne autant de CO<sub>2</sub> qu'en Suisse. À cela s'ajoute le fait que nous sommes très mobiles et parcourons des distances particulièrement longues.

La protection du climat a besoin de mesures fortes pour qu'une plus grande part du trafic soit transférée sur les transports publics et la mobilité active. Là aussi, le Parlement doit agir, puisqu'il a décidé qu'à l'avenir, une plus grande part du trafic devrait être assurée par les transports publics. La motion dans ce sens de mon collègue Michael Töngi, membre du Comité de l'ATE, a été acceptée. Aujourd'hui, comme pour la loi sur le CO<sub>2</sub>, le temps de la mise en œuvre est venu.