



UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ VERTE POUR LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT

Octobre 2022

Vision :

Chacun.e peut se déplacer librement et en toute sécurité, sans détruire l'environnement ni mettre en danger la santé.

La mobilité est un besoin fondamental et une condition préalable à la vie sociale. Mais la mobilité affecte aussi le climat et la biodiversité - surtout dans une Suisse sur-mobile. La mobilité de demain sera **durable, climatiquement neutre, intelligente, connectée, pauvre en émissions et bonne pour la santé**. Pour atteindre les objectifs climatiques, il faut réduire la mobilité. La marche, le vélo et les transports publics sont si attrayants qu'ils constituent des alternatives rapides, confortables et efficaces pour toutes et tous.

Nous, les VERT-E-S, voulons réorienter la mobilité. Être mobile tout en contribuant à la **protection du climat et à la qualité de l'air** – c'est possible et améliore la qualité de vie ! Pour cela, nous avons avant tout besoin d'une offre de transports publics plus diverse, attractive et de meilleure qualité, d'une infrastructure sûre, efficace et confortable pour les déplacements à pied et à vélo, ainsi que de systèmes de location et de partage simples et pratiques pour les véhicules utilisés occasionnellement. L'infrastructure et le système tarifaire facilitent le transfert vers la mobilité durable. Dans les villes et les villages, nous devons repenser en profondeur la répartition de l'espace routier et donner la priorité absolue aux transports publics, cyclistes et pédestres. Cela permet de désengorger les voies de circulation, de libérer de l'espace, faire de la place et éviter l'engorgement complet.

1 DÉFIS

Protéger le climat

Nous sommes confrontés à de grands défis. Pour sortir de la crise climatique, il faut aussi agir sur la mobilité. Le trafic reste aujourd'hui en Suisse une de principales sources de de pollution. Alors que les émissions de CO₂ ont pu être réduites dans d'autres domaines, les transports ont nettement manqué leurs objectifs en la matière.

Préserver les ressources

La consommation de ressources résultant de notre mobilité est aujourd'hui bien trop élevée, elle doit être réduite. Certes, les voitures deviennent plus efficaces, mais elles sont toujours plus lourdes, ce qui englutit une partie des économies réalisées. Le vélo, la marche et les transports publics consomment beaucoup moins de ressources que le trafic automobile. La consommation de ressources doit devenir un critère central lors du choix d'un moyen de transport. Les moyens financiers et les conditions cadres doivent être orientés de manière conséquente vers une mobilité qui les préserve.

Des lieux d'habitation et de travail attrayants

Aujourd'hui, le trafic génère trop de bruit et réduit l'attractivité des villes et des villages. Les routes divisent les quartiers, le trafic occupe l'espace et diminue la qualité de vie, précisément là où la majorité des gens vivent ou travaillent ! En de nombreux endroits, on s'efforce de rendre la mobilité possible sans nuire à la qualité de l'habitat et des lieux de travail.

Il faut plus de place dans le milieu bâti pour d'autres utilisations que le trafic individuel motorisé ; la rue est un espace public qui n'appartient pas uniquement à la voiture.

Garantir la mobilité

L'augmentation constante du trafic et l'allongement des distances parcourues conduit à la situation paradoxale où les embouteillages empêchent toutes celles et ceux qui dépendent de la mobilité d'arriver à destination à temps et de manière fiable.

Sécurité sur les routes

Diverses mesures ont permis de réduire le nombre d'accidents. Cependant, trop de personnes meurent encore chaque année sur la route, dont beaucoup dans les localités. Il faut des mesures supplémentaires pour faire baisser ce chiffre, plutôt que des assouplissements du programme Via Sicura. Les enfants et les personnes âgées doivent pouvoir se déplacer de manière autonome et sûre.

Effets sur la santé

Le bruit et la pollution de l'air, provoqués notamment par le trafic, nuisent à la santé. Les maladies respiratoires, cardiaques et circulatoires dues aux seuls polluants atmosphériques pèsent sur le système de santé et entraînent des décès prématurés. La promotion du vélo, de la marche et des transports publics permet non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique, mais aussi d'augmenter l'activité physique.

2 MESURES

Les VERT-E-S visent une réduction significative du trafic motorisé. Nous nous engageons pour une stratégie visant à réduire d'au moins 50% les kilomètres parcourus en TIM par personne dans les agglomérations d'ici 2040. Le trafic restant doit carburer aux énergies renouvelables.

2.1 COORDINATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

La mobilité est un besoin qui joue un rôle important tant pour le travail que pour les loisirs. Mais de longs trajets pèsent sur le climat et les déplacements pendulaires quotidiens nuisent à la vie sociale et à la santé. Dans le cadre de l'aménagement du territoire, nous voulons réduire les distances entre l'habitat, le travail et les loisirs.

- Les entreprises et les administrations cantonales et communales doivent disposer d'une gestion de la mobilité.
- Les lieux d'habitation, de travail, d'achat et de détente doivent être rapprochés (logements abordables, densification, mixité des utilisations, création et maintien de lieux de séjour attrayants dans les zones d'habitation).
- L'étalement urbain doit être stoppé.
- En dehors des zones à bâtir, le nombre de bâtiments ne doit pas augmenter.
- Dans les zones urbaines, des mesures appropriées sont prises pour permettre la « ville des courtes distances ».

- Les cantons veillent à ce que les utilisations denses ne soient possibles qu'en cas de très bonne desserte par les transports publics.
- L'aménagement du territoire doit permettre de réduire les zones à bâtir et de développer des stratégies pour densifier l'habitat de manière qualitative.
- La consommation de sol des infrastructures de transport est optimisée. Les installations qui ne sont plus nécessaires sont démantelées ou réutilisées.

2.2 RAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES POUR FAVORISER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ PLUS ÉCOLOGIQUE

La Confédération projette l'extension des autoroutes en Suisse. Des élargissements à six voies ou plus et l'élimination des goulets d'étranglement sont prévus sur tout le Plateau. Les VERT-E-S veulent réaménager plutôt qu'agrandir. Les capacités routières pour le trafic motorisé ne doivent pas être développées davantage. Les investissements ne doivent servir qu'à améliorer la compatibilité des autoroutes actuelles avec l'habitat. Il faut réaménager les surfaces routières en faveur des piétons et des cyclistes.

- La prochaine étape d'aménagement des routes nationales ne doit contenir que des projets d'entretien ou d'amélioration de la compatibilité avec l'urbanisation (couverture de routes, par exemple).
- L'aménagement du territoire donne systématiquement la priorité à la promotion des alternatives à la voiture individuelle.
- La répartition de l'argent du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doit au plus vite favoriser les projets d'agglomération.
- L'impact climatique du développement des infrastructures doit être examiné de manière approfondie dans le cadre des études d'impact sur l'environnement et être pondéré en priorité.
- L'infrastructure aéroportuaire n'est pas développée davantage.
- La Confédération, les cantons et les communes mettent en place des infrastructures attrayantes et sûres pour les vélos, en particulier des pistes cyclables continues avec droit de priorité.
- Davantage de voies et d'espaces publics de qualité, de zones piétonnes et de zones de rencontre encouragent la marche à pied.
- Les véhicules tendance doivent contribuer à la réduction du trafic automobile et ne pas concurrencer les piétons, les cyclistes et les transports publics dans l'espace public.

2.3 RENFORCER LES TRANSPORTS PUBLICS EN TANT QUE MOYEN DE TRANSPORT COLLECTIF

Le transfert modal doit compléter les mesures prises pour réduire le trafic. En tant que moyen de transport collectif, les transports publics doivent être renforcés, en particulier le train qui constitue l'épine dorsale du système. Pour assurer le transfert modal vers les transports publics, il faut continuer à développer l'offre d'inciter à changer de mode de transport.

- La Confédération revoit ses plans d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF avec l'objectif de doubler la part modale des TP.
- Une réduction des temps de parcours n'est visée que pour intégrer d'autres nœuds dans l'horaire cadencé.
- L'offre de liaisons internationales et de trains de nuit dans toute la Suisse est renforcée, les pouvoirs publics contribuent à son financement.

- La Confédération augmente les moyens financiers destinés aux transports publics.
- La Confédération oblige les cantons à desservir toutes les zones d'habitation par les transports publics. Afin de transférer le trafic de loisirs vers les transports publics, de nouvelles offres sont créées notamment dans les zones rurales.
- La Confédération encourage de nouvelles formes de transports publics pour les régions périphériques, notamment la mobilité à la demande.
- Le système de tarification est simplifié et une plateforme est créée, rendant inutile l'achat de billets individuels et facturant automatiquement le prix le plus avantageux en fonction des prestations achetées et des abonnements existants. D'autres offres de mobilité telles que l'autopartage ou les vélos en libre-service doivent être intégrées.
- Tous les jeunes bénéficient d'une offre tarifaire attrayante, indépendamment de leur situation familiale.
- Les ménages à faible revenu bénéficient de réductions (par exemple, bons de mobilité).
- L'accès aux transports publics est facilité pour les personnes à mobilité réduite, en particulier les personnes en fauteuil roulant. L'adaptation des infrastructures (hauteur des quais, rampes d'accès) est mise en œuvre rapidement.
- Le service public des TP doit être renforcé, cela implique un personnel suffisant, bien formé et correctement rémunéré.

2.4 DÉCARBONER ÉGALEMENT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Si les efforts pour transférer de la route au rail le transport de marchandises transalpin sont importants, des efforts similaires manquent sur le Plateau. Et la quantité de fret continue d'augmenter au lieu de diminuer. De plus, une part importante est transportée par avion. Les VERT-E-S demandent la vérité des coûts dans le transport de marchandises ainsi que des mesures d'incitation pour réduire le volume du trafic. Une logistique urbaine (« city logistics ») respectueuse de l'environnement et des villes est envisagée mais n'a pas encore été élaborée – elle est importante pour le désengorgement de nos villes.

- La Confédération se fixe un objectif de transfert modal à l'échelle nationale et soutient le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Pour ce faire, elle adapte la loi sur le transport de marchandises.
- Les distances franchies par les marchandises sont raccourcies et les transports absurdes évités. La redevance RPLP est augmentée et étendue aux véhicules de livraison afin de couvrir tous les coûts externes.
- Cargo sous terrain doit contribuer à la décarbonation du transport de marchandises.
- La Confédération participe à la mise en place d'une infrastructure numérique pour le transport de marchandises.
- La Confédération soutient les villes dans leurs projets pour une logistique urbaine adaptée et sans énergies fossiles. Les cantons et les villes veillent à ce que l'espace nécessaire à cette logistique et au transbordement des marchandises soit disponible.
- Les services de partage de vélos et de vélos-cargos et les services de livraison à vélo sont facilement disponibles et encouragés.

2.5 AVIATION SANS IMPACT SUR LE CLIMAT

Le trafic aérien est responsable d'environ 20 % des dommages climatiques en Suisse. Si aucune mesure n'est prise, le trafic aérien aura des conséquences majeures sur le réchauffement. Par rapport aux autres modes de transport, l'aviation bénéficie de privilèges fiscaux considérables. Alors qu'en Suisse, l'essence et les autres huiles minérales sont taxées, les vols internationaux sont exonérés de la taxe sur les carburants. Elle engendre 1,3 milliard de francs de coûts externes par an, à la charge collectivité, dont les seuls

dommages climatiques s'élèvent à 983 millions de francs (chiffres Office fédéral du développement territorial ARE) par an. Nous voulons un changement structurel dans l'aviation, une réduction des vols et des carburants renouvelables.

- Les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports s'engagent à atteindre les objectifs climatiques de Paris par le biais de conventions d'objectifs, les possibilités de sanctions (par ex. amendes ou obligations de compensation) sont ancrées dans la loi.
- Seuls les avions efficaces sont autorisés pour l'aviation commerciale. Les vols à vide ne sont pas admis.
- Les bases légales pour les instruments sont élaborées pour favoriser le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durables.
- Des négociations internationales sont immédiatement entamées pour une taxation CO₂ du kérosène et l'intégration du trafic aérien dans l'accord de Paris sur le climat.
- Les vols intérieurs sont en principe interdits (à l'exception des vols de sauvetage et d'urgence etc.).
- Les vols privés, y compris les voyages d'affaires et le tourisme de luxe, ne peuvent être effectués qu'avec des carburants durables.
- Une interdiction des vols de nuit d'au moins huit heures est introduite dans tous les aéroports.
- Grâce au développement des lignes internationales et des trains de nuit (voir ci-dessus), le train est encouragé comme alternative au transport aérien.
- Abolir les privilèges fiscaux dans le domaine de l'aviation et introduire une taxe sur les billets et une taxe sur les vols privés afin d'utiliser les recettes pour encourager le développement de liaisons ferroviaires internationales.
- Un fonds de reconversion et de formation professionnelle est créé pour les employé.e.s du secteur aérien.

2.6 NAVIGATION SANS IMPACT SUR LE CLIMAT

Pour atteindre l'objectif zéro net, la navigation doit abandonner les sources d'énergie fossiles.

- Les bateaux de croisière et de plaisance circulent sans utiliser de combustibles fossiles d'ici 2030.
- Navigation en haute mer : les compagnies maritimes basées en Suisse sont intégrées au système européen d'échange de quotas d'émission. Le passage à des navires respectueux de l'environnement est accéléré par un système d'incitation ciblé et contrôlé par des objectifs intermédiaires. On renonce à un allègement fiscal pour la navigation maritime internationale (taxe au tonnage).

2.7 TIRER PROFIT LA NUMÉRISATION

La numérisation doit permettre d'améliorer la complémentarité entre les offres de mobilité, englobant à la fois différents modes et prestataires de transport. On passe facilement d'un vélo en libre-service à un train, puis on finit sa course par un bus à la demande. Mais la numérisation peut faire beaucoup plus : l'objectif doit être une réduction du trafic par une meilleure utilisation des véhicules, une planification plus précise de l'offre et une mise en commun renforcée de la mobilité.

Les voitures autonomes peuvent changer en profondeur la mobilité de demain. La généralisation de ces véhicules comporte toutefois le risque d'une augmentation du trafic automobile, du mitage du paysage ou d'un transfert modal indésirable des transports publics vers les véhicules individuels en raison des éventuels trajets à vide et de la conquête de nouveaux groupes cibles sans permis de conduire. Avec une organisation intelligente et une intégration dans de nouveaux services de mobilité, les voitures autopilotées peuvent

toutefois, dans le cadre d'une mobilité globale, faire baisser le trafic dans son ensemble et créer une offre plus dense de possibilités de déplacement. Les mesures prescrites durant la pandémie ont permis d'augmenter le travail à domicile et de l'enseignement à distance. La situation d'urgence a montré le potentiel de réduction des déplacements pendulaires et des voyages.

- Lors de la réglementation des véhicules à conduite autonome, une utilisation commune (TP ou systèmes de partage) est exigée dès le début comme condition obligatoire.
- Les véhicules autorisés doivent être efficaces sur le plan énergétique.
- Les véhicules autonomes doivent présenter un niveau de sécurité élevé et améliorer la sécurité routière.
- Les véhicules autonomes doivent compléter les transports publics dans les zones rurales, mais pas les concurrencer.
- Le télétravail est soutenu par des adaptations fiscales.
- L'échelonnement des temps de déplacement grâce à des horaires de travail flexibles afin de réduire les pics de trafic.
- Des espaces de coworking sont créés et encouragés.

2.8 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les êtres humains font des erreurs. C'est pourquoi le système de transport doit être conçu de manière à ce que ces erreurs n'entraînent pas de blessures potentiellement mortelles. En outre, les technologies de communication en réseau contribuent à la sécurité routière, par exemple en limitant automatiquement la vitesse au niveau local ou en empêchant les véhicules de rouler à contre-sens. Même la conduite entièrement automatisée en trafic mixte ne peut jamais éviter toutes les collisions. Le système de circulation est conçu de manière à éviter les morts et les blessés graves, dans l'esprit de la Vision zéro, qui est de plus en plus largement acceptée en Europe. La plupart des accidents se produisent aujourd'hui à l'intérieur des localités et leurs conséquences pourraient être atténuées par des limitations de vitesse plus basses.

- Développer les mesures du programme Via Sicura plutôt que de les assouplir.
- A l'intérieur des localités, la limitation générale de la vitesse à 30 km/h permet d'améliorer la sécurité routière. Des vitesses plus élevées ne sont possibles que dans des cas exceptionnels et justifiés.
- La vitesse maximale est réduite de manière générale à 60 km/h hors agglomération et 100 km/h sur autoroute. L'infrastructure doit être adaptée en conséquence.
- Les normes existantes en faveur de la sécurité routière doivent être mieux appliquées sur le plan policier et juridique.

2.9 ORIENTER LE TRAFIC EN PRENANT EN COMPTE LES COÛTS EXTERNES

La tarification de la mobilité doit être socialement juste, réduire les déplacements motorisés et orienter le trafic vers les moyens de transport les plus respectueux de la santé, de l'environnement et du climat. Les coûts externes des différents modes de transport doivent être pris en compte dans la tarification afin de parvenir également à une réduction des trajets.

Le meilleur impact est obtenu par une tarification de la mobilité qui permet d'atteindre ces différents objectifs et qui remplace les montants payés actuellement (suppléments, taxes). Un système uniforme permet également de tenir compte du fait qu'une personne possède une voiture pour des raisons professionnelles, en raison de son lieu de résidence éloigné ou d'un handicap physique. Jusqu'à présent, la tarification de la mobilité est avant tout conçue

comme un instrument permettant de lisser les pics de la demande et de mieux utiliser les infrastructures de transport. Cela tient beaucoup trop peu compte des effets sur le climat et la santé. Le calendrier d'introduction est loin d'être ambitieux, il faut aller plus vite !

- Mettre en place rapidement un cadre légal permettant des projets pilote de tarification de la mobilité dans les régions intéressées.
- Développer un modèle de tarification de la mobilité à l'échelle nationale qui contribue à la réalisation des objectifs de la politique climatique et qui n'est pas en contradiction avec ceux-ci, par exemple en raison d'un renchérissement supplémentaire des transports publics.
- Remplacer l'impôt sur les huiles minérales pour les carburants et toutes les autres taxes sur les véhicules par une taxe générale sur les transports prélevée sur la consommation d'énergie et de ressources.
- Les déductions fiscales sont limitées aux coûts engendrés par le moyen de transport raisonnable le plus respectueux de l'environnement.

2.10 VÉHICULES RESPECTUEUX DU CLIMAT

Outre les mesures visant à éviter des trajets et à favoriser le transfert modal, nous devons décarboner le trafic automobile restant. Les VERT-E-S s'engagent pour une sortie rapide des carburants fossiles. Pour y parvenir, nous avons besoin de voitures qui roulent sans émettre de CO₂, mais nous devons également inverser la tendance à l'utilisation de voitures toujours plus grandes et puissantes. D'année en année, les voitures deviennent de plus en plus lourdes et cette augmentation de poids engloutit aussitôt une partie des gains d'efficacité.

- L'importation de voitures sera désormais taxée sur la base des émissions et du poids.
- Dès que possible, les voitures de tourisme à moteur fossile, y compris les hybrides, ne seront plus autorisées à circuler .
- D'ici 2030, tous les moyens de transport public circulent sans carburant fossile.
- Le cadre juridique pour la construction de stations de recharge est amélioré et leur installation dans les immeubles collectifs est encouragée. Les stations de recharge sont standardisées dans les bâtiments publics et les nouveaux lotissements.