

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2019)  
**Heft:** 2262

**Artikel:** L'équation complexe de la politique climatique : un champ particulièrement étendu, des étapes à définir, une évaluation permanente pour convaincre et consolider...  
**Autor:** Delley, Jean-Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020091>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 26.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

organisations syndicales affiliées à l'USS. Dont le nouveau président, le vaudois Pierre-Yves Maillard, fait un retour remarqué au Conseil

national.

Le *lobby* des salariés se réorganise, à l'instar de la centaine d'autres groupes de

pression qui comptent sous la Coupole fédérale et pèsent sur les affaires qui s'y traitent. Nous y reviendrons dans un très prochain article.

## L'équation complexe de la politique climatique

Un champ particulièrement étendu, des étapes à définir, une évaluation permanente pour convaincre et consolider...

Jean-Daniel Delley - 27 octobre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35634>

La forte progression des Verts aux élections fédérales, en pourcentage comme en sièges, ne conduit pas pour autant à une majorité capable d'imposer ses vues. Il faudra négocier pour parvenir à des compromis susceptibles de trouver l'appui des deux Chambres et du peuple le cas échéant. Et cela sans attendre, car le temps presse.

Au soir des élections, la présidente des Verts a invité ses collègues des autres partis à participer à un sommet climatique en compagnie des scientifiques. Sa proposition devrait permettre de préparer le terrain pour le travail en commissions parlementaires: d'abord se mettre d'accord sur les faits et établir les grandes lignes des objectifs à atteindre, évaluer le coûts des mesures à prendre et les publics touchés. Cet exercice permettra on l'espère d'évacuer les *a priori* idéologiques qui polluent le débat: il n'y a pas de solution libérale à la problématique climatique, comme le prétend le PLR; et la Suisse n'a pas fait

tous ses devoirs en la matière, comme tente de nous le faire croire l'UDC. A n'en pas douter, la politique climatique exigera aussi bien des prescriptions que des dépenses d'investissement, des taxes incitatives, des subventions et de l'information.

Au cours de la campagne électorale, les partis nous ont servi de nombreuses propositions et ont formulé des objectifs divergents. Pour les Verts, le zéro émission doit intervenir en 2030 déjà, alors que les Verts libéraux repoussent l'échéance à 2040. Pour sa part le [Conseil fédéral](#) s'est rallié à l'horizon 2050. Chacune de ces dates-butoirs implique d'élaborer des scénarios exposant les mesures nécessaires, leurs effets, leurs coûts et leur faisabilité. Le PSS, l'un des grands perdants des élections, a présenté [un plan](#) fort détaillé qui constitue un bon point de départ.

La mise en œuvre de cette politique ne peut se faire que par étape. La priorité concerne

aussi bien les mesures produisant des effets à plus long terme que celles concernant les secteurs d'activité à fortes émissions. Par exemple l'obligation d'équiper les nouveaux bâtiments de panneaux solaires, tout comme l'interdiction d'installer de nouvelles chaudières à mazout ne devraient souffrir aucun retard. Le parc automobile, principal émetteur de CO<sub>2</sub> et pourtant trop longtemps épargné, doit maintenant prendre sa juste part aux objectifs de réduction des émissions. A cet égard, les [premières décisions](#) du Conseil des Etats se révèlent insuffisantes pour modifier sensiblement les comportements. Seule une augmentation régulière de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, fixée et annoncée d'emblée, permettrait aux particuliers et aux entreprises de planifier leurs décisions d'achat.

Proposer des scénarios permettant d'établir des

priorités, évaluer l'impact des mesures à la fois sur les émissions et sur la charge financière qu'elles génèrent, déterminer le besoin éventuel d'aides publiques pour rendre cette charge socialement acceptable: ce travail dépasse largement les compétences des élus. Les parlementaires doivent pouvoir s'appuyer sur ces éléments pour prendre leurs décisions, tout en gardant la marge d'appréciation nécessaire à la recherche de compromis.

Dans ce travail complexe d'élaboration d'un bouquet de mesures, il ne faudra pas oublier de prendre en compte les avantages économiques d'une politique climatique efficace. Tout d'abord en comparant les coûts d'une telle politique avec ceux que provoquerait à terme une action trop timorée. Ensuite en prenant en compte les économies réalisées en s'affranchissant des énergies fossiles. Enfin en comptabilisant les emplois et les perspectives commerciales, notamment à l'exportation,

créés par les innovations technologiques nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone.

En couvrant un champ d'action étendu, la politique climatique s'engage sur un terrain encore peu défriché. Elle relève assez largement de l'expérimentation. C'est pourquoi elle se doit de mettre en place une structure d'évaluation permanente, susceptible d'adapter constamment la trajectoire choisie initialement.

## Maîtriser l'avenir de la voiture en ville

Les aménagements comme les habitudes changent pour concilier mobilité et qualité de vie

Michel Rey - 28 octobre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35638>

La voiture a longtemps été plébiscitée par les citadins, perçue comme symbole de bien-être et de liberté. Les villes étaient aménagées pour répondre à ses exigences avec de larges voies de circulation et de nombreux et vastes espaces de stationnement.

Mais au fil des ans, elle a perdu de son attrait, accusée de plusieurs défauts qui la rendraient incompatible avec la ville. Gourmande en espace, elle est bruyante et dangereuse, elle pollue et contribue à l'effet de serre. Aussi ce mode de transport est-il de plus en plus remis en cause en milieu urbain, notamment dans les centres-

villes où ses opposants plaident même son interdiction. Mais ses défenseurs soutiennent qu'elle a encore sa place en ville, car elle répond à des besoins qui ne peuvent être pris en charge par d'autres moyens de transport.

### La voiture doit partager l'espace urbain

Depuis les années 80, les politiques de transport en milieu urbain ont accordé une priorité aux transports publics et à la mobilité douce. D'où la création de couloirs de bus, de pistes cyclables et de carrefours et trottoirs sécurisés. Autant

d'infrastructures qui demandent de la place au détriment de l'espace réservé aux voitures.

Parallèlement, la qualité de vie a pris de l'importance pour les urbains. Vivre en ville implique que l'on puisse se déplacer facilement et en sécurité, profiter des places publiques et des zones piétonnes, ne pas être dérangé par le bruit. Des exigences qui désignent la voiture comme le coupable de tous ces maux qu'il s'agit d'éradiquer.

Il s'agit dès lors de diminuer le trafic de transit en réduisant la vitesse des véhicules et en construisant des obstacles pour