

œco Églises pour l'environnement rejette l'extension des autoroutes

L'extension des autoroutes génère un surplus de trafic et des émissions de CO₂ supplémentaires. œco est convaincue que ce projet va à l'encontre des objectifs climatiques de la Confédération et qu'il n'est ni durable ni respectueux de l'environnement. Ceux qui se soucient de la sauvegarde de la Création rejettent le projet.

Le Conseil fédéral a soumis aux Chambres l'étape d'aménagement 2023 faisant partie du programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales). Dans ce cadre, le Parlement a approuvé en septembre 2023 le financement des six projets suivants :

- Berne, Wankdorf-Schönbühl (élargissement de six à huit voies)
- Berne, Schönbühl-Kirchberg (élargissement de quatre à six voies)
- Saint-Gall, tunnel de Rosenberg (3^e tube)
- Bâle, tunnel sous le Rhin (2 nouveaux tunnels)
- Schaffhouse, tunnel de Fäsenstaub (2^e tube)
- Le Vengeron-Coppet-Nyon (élargissement)

Un référendum ayant abouti contre cette décision, le peuple se prononcera le 24 novembre.

Personne ne conteste que les autoroutes sont engorgées et qu'il y a trop de bouchons. Il est toutefois erroné d'en conclure qu'il faut construire davantage de voies pour résoudre ce problème. Les extensions des routes nationales réalisées ces trois dernières décennies ont en effet montré que plus y il y a de kilomètres d'autoroute, plus il y a de trafic. Les promoteurs de ces extensions avaient beau promettre à chaque fois que « tout le monde aura ensuite la voie libre », ces engagements n'ont jamais été tenus¹, et pour cause : **plus il y a de routes et de possibilités d'emprunter des trajets « libres », plus il y a de voitures et par conséquent de trafic et de bouchons.** L'existence de ce phénomène, appelé « trafic induit », est prouvée par de nombreuses études². Les projets d'extension des autoroutes soumis au peuple coûtent 5,3 milliards de francs, de l'argent qui fait défaut ailleurs : dans la lutte contre le changement climatique, dans le secteur des transports publics et dans la caisse fédérale.

Ces dernières décennies, la part du trafic dans les émissions de gaz à effet de serre n'a cessé de s'accroître. En 2022, le trafic routier génère déjà 33 % du total de ces émissions en Suisse³. « Il est donc urgent d'agir dans ce secteur », explique le Conseil fédéral dans le rapport qu'il a soumis au Parlement. **La stratégie climatique 2050 de la Confédération vise l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. Or, un projet d'extension des autoroutes de cette envergure va à l'encontre de cet objectif.** « Pour atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports, le Conseil fédéral mise principalement sur l'électrification du parc automobile, la promotion des stations de recharge pour les véhicules électriques, [...]»⁴ Voiture électrique ne rime cependant pas nécessairement avec voiture écologique, car sa production est gourmande en

1 Par exemple, un troisième tube a été ajouté au tunnel du Baregg en 2004, mais les bouchons continuent ou sont revenus.
2 En 2001 déjà, l'OCDE a réalisé une synthèse de diverses études sur le trafic induit, voir : [teilsponge.ch](https://www.oecd.org/fr/transport/teilsponge) (1.10.24).
3 Voir OFEV (2024) : Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse. URL : [bafu.admin.ch](https://www.bafu.admin.ch) (25.9.24).
4 Voir Conseil fédéral (2023) : Message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. URL : [fedlex.admin.ch](https://www.fedlex.admin.ch) (26.9.24).

ressources et en énergie. Les voitures électriques occupent autant de surface de roulement et de stationnement et produisent autant de microparticules de pneus que les voitures classiques.

Plus il y a de surface bétonnée, moins il y a de terres agricoles, de forêts et de nature.

L'augmentation prévue du trafic génèrera davantage de pollution atmosphérique, lumineuse et sonore. Les autoroutes sont des barrières infranchissables pour les animaux sauvages – plus elles sont larges, plus elles sont dangereuses – ce qui est particulièrement problématique pour l'élargissement de l'autoroute Le Vengeron-Coppet-Nyon, qui traverse une zone de protection des amphibiens.

œco milite pour la sauvegarde de la Création, qui met en jeu d'importants critères éthiques, tels la justice environnementale et la durabilité. Comme le montrent les arguments ci-dessus, le trafic routier est responsable d'une part croissante des émissions de CO₂ en Suisse et le passage à la mobilité électrique ne réduira cette proportion que partiellement. L'objectif de zéro émission nette ne pourra être atteint que si le secteur des transports y contribue aussi. Dès lors, réduire le trafic inutile et rendre le trafic incompressible compatible avec la protection de l'environnement et du climat est une question de justice envers l'environnement et les générations futures (critères de la justice environnementale et de la durabilité). En d'autres termes, il faut limiter le trafic individuel motorisé au profit des transports publics, encourager la mobilité douce et réduire les trajets au moyen de l'aménagement du territoire et d'autres mesures (comme le télétravail, p. ex.). Le pape François a lancé un appel afin que tout soit mis en œuvre pour freiner le changement climatique : « ... éviter l'augmentation d'un dixième de degré de la température mondiale peut déjà suffire à épargner des souffrances à de nombreuses personnes. »⁵ La Suisse y apportera sa pierre en renonçant à développer inutilement son réseau routier.

Tous ces arguments montrent clairement qu'il est irresponsable de favoriser le trafic routier dans cette mesure. Tout doit être entrepris pour limiter le volume du trafic et les émissions de gaz à effet qu'il induit et pour donner la priorité aux transports publics et à la mobilité douce.

Pour ces raisons, œco recommande de rejeter l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales.

Berne, 30.10.2024

Le travail d'œco en matière d'environnement dans le contexte des Eglises

Environ mille paroisses et organisations liées à l'Église ainsi qu'un grand nombre de personnes soutiennent l'association œco Églises pour l'environnement. œco Églises pour l'environnement est reconnue par l'Église évangélique réformée de Suisse (EERS), la Conférence des évêques suisses (CES) et l'Église catholique-chrétienne de la Suisse comme service spécialisé des Églises pour les questions environnementales.

Pour que l'engagement chrétien en faveur de la sauvegarde de la Création grandisse :

- œco encourage un comportement respectueux de l'environnement au sein des Églises
- œco suscite dans les paroisses la réflexion et des expériences concrètes dans le domaine de la théologie de la Création
- œco attribue le label Coq vert aux paroisses qui ont systématisé leur gestion de l'environnement et soutient comme partenaire fondateur le projet EcoEglise, ecoeglise.ch
- œco fait passer des réflexions d'ordre écologique et éthique dans le débat public.

œco Églises pour l'environnement

Kurt Zaugg-Ott
Schwarztorstrasse 18

Case postale
3001 Berne
Tél. 031 398 23 45
info@oeco-eglise.ch
oeco-eglise.ch, coq-vert.ch