

SANS VOITURE

Lausanne: en bonne voie vers une
mobilité neutre pour le climat 4

Liberté individuelle: l'automobile,
tient-elle ses promesses? 8

Vivre sans voiture: une famille,
un artisan et un journaliste
témoignent. 10

Le magazine pour un usage différent de l'argent

moneta

en
ligne
sur

moneta.ch

#2 2021



SOMMAIRE

SANS VOITURE

- 4 Repenser la ville, en pensant au climat
- 6 «Un monde sans voiture est possible»
- 8 La fausse promesse de liberté
- 10 Préserver ses économies... et ses nerfs
- 12 Et si on remettait une initiative en route?

LES PAGES DE LA BAS

- 14 Toute l'actualité de la Banque Alternative Suisse

EN PERSONNE

- 24 Monika Litscher
«Nous sommes une espèce utile!»

Une chance unique



L'avenir est sans voiture. Du moins le devrait-il, si l'on prend au sérieux l'objectif climatique de la Suisse : zéro émission nette d'ici à 2050. Cela veut dire que nous ne devrions plus émettre une quantité de gaz à effet de serre supérieure à celle qui peut être absorbée de l'atmosphère par des moyens naturels ou techniques.* L'objectif zéro net s'applique également aux transports, qui sont à l'origine de 32 pour cent des

émissions de CO₂ dans notre pays, dont près des trois quarts proviennent du trafic individuel motorisé. Malgré le succès des voitures électriques – dont la production et l'utilisation émettent aussi du CO₂ –, il est essentiel de réduire fortement la mobilité individuelle.

Voilà un objectif tout sauf facile à atteindre, car il soulève une résistance énorme. Mais le bénéfice l'est tout autant ; non seulement en raison de la protection du climat nécessaire et urgente, mais encore parce qu'il s'agit d'une chance unique de repenser notre environnement. L'espace public est actuellement dominé par la voiture en maint endroit. Les infrastructures de transport occupent à peu près un tiers de la surface bâtie en Suisse, dont 90 pour cent par les routes et autoroutes. Sans les voitures, une surface immense s'ouvrirait à de nouveaux usages. La mobilité douce serait la première à en bénéficier, avec davantage de place pour des trottoirs, des pistes cyclables plus sûres et plus attrayantes, ainsi que des transports publics plus fluides. Une personne qui se déplace à pied, à vélo ou en transports publics utilise seulement une fraction de la place que prend une voiture. L'espace routier redevenu libre pourrait aussi servir à d'autres fins. Dans un pays où il ne reste presque plus de surface disponible, quel cadeau ! On pourrait y créer des logements, des espaces verts, des terrains de jeu et tant d'autres choses.

Le processus de transformation a déjà commencé en plusieurs endroits, par exemple dans des villes comme Paris ou Barcelone, qui veulent s'affranchir largement de l'emprise des automobiles. En Suisse, ce sont les autorités lausannoises qui ont le plus d'ambition pour assurer une mobilité écologique. Elles souhaitent bannir les voitures à moteur thermique de la ville et réduire de moitié le trafic individuel motorisé d'ici 2030. Ce numéro de moneta vous dira, entre autres, comment atteindre cet objectif.

Katharina Wehrli, rédactrice en cheffe

*Avec la nouvelle loi sur le CO₂, le Parlement a fait un premier pas pour atteindre cet objectif. Nous ignorions encore les résultats de la votation du 13 juin 2021 au moment de mettre sous presse ce numéro de moneta.

moneta #2-2021

Le magazine pour un usage différent de l'argent

moneta paraît quatre fois par an en français et en allemand et il est envoyé gratuitement aux clientes et clients de la Banque Alternative Suisse SA (BAS). La reproduction de textes et d'illustrations propres est soumise à une autorisation écrite de la rédaction et doit impérativement indiquer la source.

Éditrice Banque Alternative Suisse SA

Direction de la rédaction Katharina Wehrli (kw)

Rédaction Esther Banz (eb), Roland Fischer (rf),
Katrin Wohlwend (kw), Muriel Raemy (mr)

Rédaction en ligne Katrin Pilling

Traduction Sylvain Pichon

Annonces Bruno Bisang, Luzia Küng

Graphisme Clerici Partner Design, Zurich

Illustrations Claudine Etter

Impression ROPRESS Genossenschaft, Zurich

Papier RecyStar Nature, 100 pour cent papier recyclé

Adresse Banque Alternative Suisse SA, moneta,
Amthausquai 21, case postale, 4601 Olten,
téléphone 062 206 16 16, moneta@abs.ch

Tirage de ce numéro 8600 exemplaires

Encarts Les encarts qui n'émanent pas de la BAS
sont des publicités qui nous permettent
de couvrir les frais de production.

Info importante sur les encarts et les annonces Les offres
de souscription pour des participations ou des
obligations, insérées dans ce magazine, n'ont pas
été validées par la BAS. Il ne s'agit donc pas d'une
recommandation d'achat de la Banque.

Si vous êtes client-e de la BAS et déménagez,
veuillez communiquer votre nouvelle adresse par
écrit ou via le système d'e-banking.

Magazine en ligne : retrouvez les articles phares
de moneta sur moneta.ch.

moneta



Pour ne manquer aucun numéro et recevoir la lettre d'information
de moneta : moneta.ch/s-abonner-a-la-newsletter

Une action judiciaire suisse en faveur du climat et deux arrêts porteurs d'avenir

En automne 2020, les Aînées pour la protection du climat ont soumis un recours à la Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH), car la Suisse n'applique pas de mesures suffisamment efficaces contre le dérèglement climatique (voir moneta 4-2020). La CEDH a confirmé, fin mars, la réception du recours et demandé au Conseil fédéral de prendre position d'ici mi-juillet. La plainte des Aînées a franchi un premier obstacle de taille, puisque seul un petit nombre de dossiers adressés depuis la Suisse a été pris en considération par la CEDH, ces dernières années. Peu de temps après cette étape importante, l'actualité a montré les répercussions d'actions judiciaires climatiques qui aboutissent : la Cour constitutionnelle allemande a jugé que la loi adoptée par le pays en 2019 pour protéger le climat était insuffisante et ne garantissait pas toute forme de liberté pour les générations futures. Depuis ce jugement historique, le climat s'est hissé à la première place dans la campagne électorale allemande actuelle. Le gouvernement d'Angela Merkel a annoncé sa volonté de renforcer la loi sur la protection du climat d'ici la fin de son mandat, soit cet automne. Et peu avant de boucler ce numéro de moneta, nous apprenions qu'un tribunal de La Haye, aux Pays-Bas, a prononcé un autre arrêt spectaculaire : il a condamné la multinationale pétrolière Shell à réduire de 45 pour cent ses émissions nuisibles au climat. Pas seulement les siennes, mais aussi celles de ses fournisseurs et de sa clientèle. (kw)



moneta est un magazine publié par la Banque Alternative Suisse (BAS) et préparé par une rédaction indépendante.

Les articles de moneta ne reflètent pas forcément la position de la BAS, sauf dans les « pages de la BAS » ou les commentaires spécifiquement désignés comme tels.

(Dés-)Investir pour le climat

Si un nombre grandissant d'investisseuses et d'investisseurs font pression sur des conseils d'administration, notamment en proposant des résolutions en faveur d'une sortie des énergies fossiles, des ONG et réseaux se mobilisent pour faire usage des possibilités dont ils disposent en tant que détenteurs d'actions et d'obligations pour entrer en dialogue avec les entreprises financées. À l'exemple de Shareholders for Change, un réseau dont la Banque Alternative Suisse est membre. Il s'appuie sur une approche dite « d'engagement » (« Say on Climate ») : ses membres participent aux assemblées générales et s'y représentent mutuellement, ou questionnent directement les conseils d'administration et directions générales. Deux ONG partageant une telle démarche ont récemment obtenu des résultats encourageants. Sous l'impulsion de ShareAction et de FollowThis, la banque britannique Barclays – qui finance massivement les énergies fossiles, mais aussi les pétroliers BP, Shell, Chevron et Equinor – ou les entreprises minières BHP et Rio Tinto ont été confrontées à ces dépôts de résolution. Également visée, ExxonMobil a même été contrainte d'ajouter à son conseil d'administration deux membres plus soucieux de muscler la politique climatique du groupe.

Les investisseuses et investisseurs internationaux regroupés au sein de l'autre réseau qu'est Climate Action 100+ ont obtenu de Glencore, Moody's et Unilever qu'elles soumettent leur rapport en 2021 déjà. Membre du réseau en question, la Fondation Ethos a intensivement échangé avec le conseil d'administration de Nestlé, qui a finalement soumis de manière volontaire le rapport d'alignement climatique au vote de ses actionnaires le 15 avril dernier.

LafargeHolcim devrait annoncer sa décision bientôt. Il s'agit désormais de maintenir la pression sur les conseils d'administration pour qu'ils ancrent ces pratiques dans la durée, publient chaque année un rapport sur les progrès réalisés et, surtout, exposent clairement leur stratégie pour parvenir à la neutralité carbone. (mr)

shareaction.org,
follow-this.org,
shareholdersforchange.eu,
climateaction100.org

en
ligne
sur
moneta.ch

Les articles suivants se trouvent en exclusivité dans notre édition numérique, sur : www.moneta.ch/sans-voiture



En route vers une ville sans voiture

par Katharina Wehrli

Plusieurs villes européennes conçoivent des plans ambitieux pour s'affranchir du trafic automobile. Paris, Gand et Barcelone, entre autres. Quels instruments utilisent-elles ?

La vérité des coûts dans les transports

par Daniel Büttler

Quel devrait être le prix du litre d'essence pour couvrir tous les coûts environnementaux ? Et comment rendre une forte augmentation socialement acceptable ?

Mieux que des palazzi et qu'un romantisme suranné

par Roland Fischer

Venise peut nous apprendre à quoi ressemblerait une structure urbaine bien établie, mais moderne, sans trafic automobile.

De la route à l'eau

par Esther Banz

Des canaux plutôt que des camions et véhicules utilitaires pour transporter des marchandises ? Entretien avec Daniel L. Vischer, ingénieur en hydraulique et professeur émérite EPF.

Repenser la ville, en pensant au climat

La Ville de Lausanne a élaboré un Plan climat ambitieux: interdiction des voitures à moteur thermique et réduction de la moitié du trafic individuel motorisé d'ici à 2030. En a-t-elle vraiment les moyens? La Municipalité affiche une volonté inébranlable, mais les défis sont colossaux.

Texte : Muriel Raemy

Les autorités de la capitale vaudoise ont marqué un grand coup en janvier de cette année. Elles annonçaient dans leur Plan climat leur ambition d'atteindre zéro émission directe en 2030 dans le domaine de la mobilité, et plus aucune émission directe d'ici à 2050. En tête du catalogue des mesures: la fin des moteurs thermiques d'ici à 2030. Si d'autres villes lui emboîtent le pas – Zurich veut atteindre une mobilité neutre d'ici 2040 et Bâle en 2050 – et si l'Union européenne présentera en juin prochain, dans le cadre de son « Green Deal », une proposition pour interdire les voitures à essence sur son territoire, le camp libéral taxe la position de Lausanne d'« effet d'annonce ». Pour les partis aux couleurs rose, rouge et verte, le projet est, au contraire, précurseur. Assistons-nous au premier grand pas vers une ville sans voitures ?

Pour un espace public rendu à l'humain

« Non ! Même si nous voulons une mobilité que j'aime qualifier de saine et apaisée, nous ne visons pas une disparition totale de la voiture », répond Florence Germond, conseillère municipale socialiste à la tête du département des Finances et de la mobilité. « À terme, je souhaite une ville où l'espace public revient à l'humain. Je ne suis pas anti-voitures : je veux plus de piétons et de cyclistes, plus de places de jeux, plus de lieux de rencontres dans nos rues. » Tout le programme est contenu dans ces nuances : inciter, accompagner, mais pas forcément pénaliser ni interdire.

Persuader est une chose, réaliser les changements voulus en si peu de temps sans rejouer le scénario français des gilets jaunes en est une autre, surtout pour une ville qui concentre autant d'emplois. « La Ville a les compétences pour agir sur les principales sources d'émission que sont le chauffage des bâtiments, le transport et le traitement des déchets. À nous de communiquer les changements nécessaires, de dialoguer avec la population, tout en montrant que les alternatives existent et qu'elle a les moyens de les choisir », rétorque Fabien Roland, responsable des espaces publics de la Ville de Lausanne.

Peut-on vraiment y arriver sans une politique plus tranchée ? N'est-ce pas faire preuve de naïveté que de

compter sur la prise de conscience, certes de plus en plus large, ou sur quelques exemples emblématiques et inspirants ? Il faudra un accompagnement conséquent de la part des pouvoirs publics, à tous les niveaux, dans les approches réglementaires et fiscales ainsi que dans le choix des bonnes échelles de décision. Mais l'histoire s'accélère parfois de manière inattendue.

Aménagement du territoire

Au sortir du semi-confinement du printemps dernier, près de 700 places de parcs ont été supprimées d'un seul coup. « Les gens évitaient les transports publics et nous craignons un report sur la voiture. Nous devons agir vite pour répondre aux recommandations sanitaires tout en offrant des déplacements à vélo sécurisés. Notre démarche unilatérale a soulevé bien des critiques, c'est vrai, mais un grand nombre de nos détracteurs a admis que ces aménagements satisfont une demande », sourit Florence Germond. L'espace ainsi gagné a permis à plus de 200 cafés-restaurants d'agrandir ou de construire leur terrasse et à la Ville de créer quelque 7,5 kilomètres de pistes cyclables. Du mobilier urbain – tables, bancs, chaises longues – et de la végétation en pot ont également complété le remodelage de certaines rues. « Les habitant-e-s ont investi ces nouveaux lieux de rencontre, démontrant qu'à notre échelle, infléchir l'utilisation de l'espace public sur des temps relativement courts est possible », reprend Fabien Roland.

Les leçons tirées de la pandémie viennent renforcer les conclusions d'une étude menée par le bureau urbanistique danois Gehl qui, en début d'année dernière, révélait que les enfants, les personnes âgées et les femmes étaient absent-e-s de l'espace public. « Nous avons construit des villes fonctionnelles, conçues pour se déplacer et pour collecter les ordures efficacement. Ce qui était juste à l'époque ne l'est plus. Les rues servent actuellement de parking. Une situation aberrante ! Sachant que 46 pour cent des ménages lausannois ne possèdent pas de voiture et que le taux de motorisation poursuit sa baisse, il est temps de changer de paradigme », constate Florence Germond.



À terme, une ville au quart d'heure

Ce qui veut dire favoriser les piétons et les cyclistes : élargissement des trottoirs, création d'un axe cyclable principal depuis chaque point cardinal vers le centre-ville, zones piétonnes étendues, politiques de stationnement plus contraignantes, limitations de vitesse... La Ville vise une multiplication par sept des kilomètres parcourus en vélo et une augmentation de vingt pour cent des kilomètres parcourus à pied, toujours d'ici 2030.

« Notre rôle est de donner envie d'une ville où circulent moins de voitures. »

Sur un temps plus long, l'aménagiste se projette vers une ville « au quart d'heure », un concept de l'hyperproximité qui commence à s'appliquer dans de nombreuses métropoles. Le principe : habiter, travailler, s'approvisionner, pratiquer les loisirs, se cultiver, se soigner – bref, tout trouver près de chez soi à moins de cinq minutes à vélo et de quinze minutes à pied. Donc sans devoir prendre la voiture. « Le modèle est plutôt pensé pour des quartiers en devenir. Ces réflexions ont été intégrées dès le début dans la planification des chantiers des Plaines-du-Loup et de la gare. Lausanne est cependant très fragmentée. La majorité des gens se déplace sur de grandes distances pour aller travailler. »

De nouvelles lois sont nécessaires

Si l'élimination des véhicules thermiques est techniquement réalisable, il faut modifier les conditions-cadres actuelles aux échelons cantonaux et fédéraux pour permettre les changements auxquels Lausanne aspire : avec la loi fédérale sur la circulation routière, il n'est pas possible de limiter l'accès aux routes à certains types de véhicules. La Municipalité promet de s'engager au niveau cantonal et national pour que la loi soit modifiée en ce sens.

En attendant, les autorités de la capitale vaudoise intensifient tous les moyens dont elles disposent pour décarboner la mobilité : moderniser les lignes de métro existantes et en construire une nouvelle, réintroduire le tram, augmenter la capacité et la cadence des transports publics. Les statistiques montrent que les reports modaux ajoutés à l'évolution démographique prévue entraîneront une croissance de plus de 45 pour cent des kilomètres parcourus en transports publics par les Lausannoises et les Lausannois. Pour Florence Germond, les modèles de tarification des transports publics devront changer pour ne pas créer de fracture sociale sur le plan de la mobilité. Les villes ont malheureusement peu de compétences en matière de tarifs. Des politiques larges de gratuité ou de baisse des prix des transports publics ne seront réalisables, pour des raisons opérationnelles et financières, qu'à l'échelle cantonale ou fédérale. Mais là aussi, Lausanne est proactive : la Ville veut subventionner des abonnements de transports publics qui deviendraient gratuits pour les bénéficiaires d'aides sociales, et réduits de moitié pour les retraités et les étudiants jusqu'à 25 ans. « Il ne suffit plus de prendre uniquement des mesures faciles à mettre en œuvre ou particulièrement peu coûteuses. Nous avons désormais besoin de trains de mesures qui, ensemble, sont de nature à permettre d'atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés. » Si le risque de voir fleurir des Tesla ou autres SUV électriques subsiste, sous les mots de Florence Germond se cache la volonté de dépasser le niveau de l'utopie. « Notre rôle est de donner envie d'une ville où circulent moins de voitures, de montrer la plus-value d'un tel projet pour toutes et tous. » Il va falloir s'en donner les moyens. •

Un monde sans voiture est possible

La société est-elle en train de changer son rapport à la mobilité? Dans les faits, de moins en moins de jeunes passent le permis et achètent une auto. Le sociologue Vincent Kaufmann explique les effets à long terme de la pandémie sur nos déplacements. Il imagine comment utiliser judicieusement la conduite autonome et affirme qu'un monde sans voiture est possible.

Propos recueillis par Roland Fischer



Photo: mad

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie à l'EPFL et directeur scientifique du Forum Vies mobiles à Paris. Il s'intéresse à la mobilité et à son contexte social depuis plus de vingt ans.

moneta: Monsieur Kaufmann, lors de notre dernière entrevue, vous prédisiez que si l'évolution de la mobilité continuait sur sa lancée, la Suisse allait devenir une grande ville, « une espèce de métropole multipolaire ». Or, aucune vision politique n'accompagne cette évolution. Où en sommes-nous, quatre ans et une pandémie plus tard?

Vincent Kaufmann Il n'y a pas encore de véritable vision. Pourtant, la pandémie a accentué le problème et suscité des changements d'habitudes. Les longs trajets ont fortement diminué et les pendulaires, en particulier, se déplacent beaucoup moins. Une grande question demeure: la normalité d'avant reviendra-t-elle après la pandémie?

Qu'en pensez-vous? La mobilité sera-t-elle fondamentalement réduite à l'avenir?

Cela dépend pour beaucoup de la façon dont on la définit. La mobilité n'est pas une fin en soi, elle a toujours un objectif, qu'il s'agisse de vie sociale, de loisirs ou – bien sûr – de trajets entre domicile et lieu de travail. Nous devrions donc arrêter de la mesurer en kilomètres et nous intéresser plutôt au volume d'activité qu'elle permet. En ce sens, nous pouvons assurément nous déplacer moins vite et moins loin tout en étant plus mobiles.

N'est-ce pas paradoxal?

Pas forcément. Passer moins de temps dans les transports nous permet de faire d'autres choses et augmente notre temps libre.

Surtout quand on n'est pas au volant. Ce qui nous amène aux voitures autonomes.

Oui, l'industrie automobile doit relever un défi: nous redonner envie de rouler en voiture. En ce moment, tout le monde rêve de se faire conduire. La voiture a un gros problème d'image, surtout auprès de la jeune génération. J'ai travaillé pour Renault et Toyota. Ces entreprises savent que la conduite autonome est bien plus qu'une simple fonctionnalité et sera déterminante, soit parce qu'elle enthousiasmera à nouveau une jeune clientèle, soit parce qu'elle démythifiera totalement la voiture.

Et vous, pensez-vous que les voitures autonomes s'imposeront?

Techniquement, ce sera compliqué. Je doute de le voir de mon vivant. En revanche, je suis certain qu'une telle voiture coûtera très cher.

Il ne s'agira donc pas d'un nouveau phénomène de masse.

Non, et tant mieux, car si les voitures autonomes devaient être à la portée de toutes les bourses, ce serait une catastrophe écologique. On pourrait alors se laisser transporter et l'utiliser constamment pour de petits trajets, par exemple pour aller chercher un médicament à la pharmacie. Il serait bien plus sensé de penser en termes de flottes, plutôt que dans le sens de « ma voiture à moi ». Si ces voitures autonomes devenaient une fusion de bus et de taxi – à l'image des taxis partagés qui existent déjà dans de nombreuses villes où les transports publics sont peu développés –, elles pourraient s'avérer vraiment intéressantes. Elles auraient en tout cas de quoi satisfaire des intérêts industriels et sociaux.

Nous n'aurions donc plus nos propres voitures, mais les partagerions?

Oui, ce qui diminuerait leur quantité sur les routes, évidemment. Dans une ville, on en dénombrait peut-être entre quelques milliers et dix mille.

Mais alors, aurions-nous toujours besoin de routes et de la même structure urbaine?

Les villes seraient pareilles, mais avec moins de trafic. Cela dit, rien n'empêche de penser de manière plus radicale. Les centres urbains peuvent se passer de voitures et d'avions; après tout, ils l'ont fait pendant des siècles. Même s'ils sont étroitement liés à la mobilité, on n'est pas obligé de s'y déplacer en voiture. Dans un récent projet de recherche, où nous avons simulé un « Post-Car World » (lire encadré), les conclusions sont claires: un tel monde sans voiture est tout à fait possible.

À quoi pourrait-il ressembler?

Un monde sans voiture présuppose de pouvoir satisfaire tous les besoins quotidiens sans devoir aller trop loin, comme dans la notion de « ville du quart d'heure ». Pour la Suisse actuelle, cela signifierait beaucoup plus de télé-



travail ainsi que le retour des magasins de quartier et autres services de proximité.

Mais l'industrie automobile est influente, aussi en politique. Pensez-vous que l'on puisse changer les structures fermement établies autour de la voiture?

Bien sûr! Elles ne sont pas gravées dans le marbre. Nous sommes peut-être à la veille d'un grand bouleversement. Par exemple, aura-t-on besoin d'autant de garages et ainsi de toutes les places de travail liées à l'entretien des véhicules, si la proportion de voitures électriques – qui nécessitent moins de réparations – augmente fortement? Voilà qui peut

toucher des secteurs entiers de l'économie et détruire beaucoup d'emplois. J'imagine que le revenu de base deviendra bientôt un sujet à prendre au sérieux. Et la fixation sur la voiture s'écroulera d'un coup, tel un château de cartes.

À quoi pourraient ressembler les villes après cela?

La question dépasse largement la voiture. Si nous voulons vivre dans des villes où la circulation ne submerge pas les rues, nous devons cesser de dépendre de la vitesse, de l'idée d'ubiquité. Il en résultera une évolution majeure dans l'aménagement du territoire.

Par exemple?

Un profond changement de mentalité s'impose: nous devons viser un aménagement du territoire décentralisé, mais concentré. Et en ce qui concerne la réglementation, nous pourrions commencer par la vitesse, en ralentissant les flux de circulation.

Voyez-vous des signes qu'il se passe quelque chose au niveau politique? Nous ne parlons pas que de villes plus agréables, mais aussi très concrètement de politique climatique.

Et d'urgence climatique, pour être précis. Oui, je constate un changement de mentalité en faveur de mesures réelles et strictes. Jusqu'alors, on pouvait se contenter d'affirmer des intentions. Nous allons désormais plus loin et les autorités réfléchissent à la manière de les traduire en mesures concrètes. Voilà qui est nouveau.

Cela a-t-il un rapport avec la pandémie?

Oui. Il y a selon moi deux visions post-Covid. La première est l'approche du retour aux affaires: des milliards de francs d'aide pour remettre en marche la machine économique existante. En agissant de la sorte, on ne verra pas de sitôt une ville sans voiture. Mais de l'autre côté, je crois possible de considérer beaucoup de choses différemment. Nous sommes à un tournant et la question cruciale est: voulons-nous vraiment revenir à la vie d'avant? •

Projet de recherche sur un monde sans voiture

Entre 2013 et 2018, le projet Siner-gia « Post-Car World », soutenu par le Fonds national suisse de la recherche scientifique, s'est intéressé à la question suivante: à quoi ressemblerait un monde sans voitures? Le projet, coordonné à l'EPFL, visait à explorer l'avenir de la mobilité et le rôle de l'automobile, plus particulièrement avec des scénarios de mobilité sans voiture. La première des cinq recommandations à l'attention des décideuses et décideurs économiques et politiques reflète bien la perspective transdisciplinaire du projet: se focaliser moins sur les objets et davantage sur les systèmes sociaux globaux. Cela, car le monde de l'automobile ne tient

pas uniquement à des objets ou équipements: il s'agit d'un type de société holistique, cohérent en soi. Si nous voulons changer ce monde, nous devons l'appréhender comme un système social. En avril dernier est paru un livre richement illustré, qui présente les résultats du projet de manière facilement compréhensible. Vincent Kaufmann a participé au projet de recherche et à la publication.

Elena Cogato Lanza, Farzaneh Bahrami, Simon Berger, Luca Pattaroni (éd.), « Post-Car World, Futurs de la ville-territoire », Métis Presses, Genève, 2021.



La fausse promesse de liberté

Au 20^e siècle, l'automobile promettait une grande liberté individuelle: pouvoir s'évader partout et en tout temps, voilà ce qui faisait rêver les foules. Alors que la face sombre de ce rêve se révèle toujours plus, les mentalités changent progressivement. La nouvelle liberté se vit sans voiture plutôt qu'avec.

Texte: Marcel Hänggi

Une rengaine très courante lors des débats sur la mobilité est qu'il faudrait traiter tous les moyens de transport sur un pied d'égalité. Argumenter de la sorte revient à suggérer que les moyens de transport sont avant tout des outils de mobilité. Un tel point de vue ne saurait toutefois expliquer de nombreux aspects de la circulation routière, où l'automobile règne en maître. Par exemple, pourquoi ne voit-on nulle part ailleurs dans l'espace public autant d'agressivité, souvent totalement disproportionnée par rapport aux circonstances? Cela révèle à l'évidence de profondes frustrations.

Avant d'être un moyen de transport, la voiture est en règle générale un objet de prestige, un fétiche, un équipement sportif, mais surtout une grande promesse de liberté. L'hostilité sur les routes repose largement sur cette promesse mensongère: sanglé-e dans une coque en matière synthétique, on se déplace à la même vitesse que les autres, dans un espace plus réglementé que tout autre domaine de la vie publique. L'illusion de pouvoir aller où on veut, quand on veut se réduit à la mince liberté de pouvoir faire comme bon nous semble à l'intérieur de notre véhicule. La plupart des trajets en voiture ne sont pas des départs, mais seulement des allers et retours identiques, jour après jour.

Du rêve de liberté à la contrainte de la mobilité

Le rêve de liberté automobile a commencé vers 1900 et n'était alors accessible qu'aux riches. Le grand public a perçu assez négativement la voiture jusque dans les années 1920, en raison d'un taux d'accidents démesuré. Main dans la main avec les autorités favorables à la voiture, les associations d'automobilistes ont donc initié l'éducation routière dans les écoles pendant l'entre-deux-guerres. Les enfants ont appris qu'il était interdit de jouer dans la rue, ce qui était pourtant leur droit naturel depuis des siècles. Introduit vers 1920, le passage piéton ne signifiait pas «Ici, tu as la priorité!», mais «Partout ailleurs, tu n'as plus la priorité!» Les victimes potentielles étaient désormais tenues de ne pas se laisser écraser, les coupables bénéficiant dès lors d'une forme d'exemption.

Le pionnier américain de l'automobile, Henry Ford, fut le premier à mettre le rêve des riches à portée de toutes et tous: la chaîne de montage lui permettait de construire des voitures si bon marché que même ses ouvrières et ouvriers pouvaient s'en payer une. Les fascistes italiens et les nazis se sont inspirés du constructeur automobile qu'Hitler admirait – et réciproquement. Avec la Kraft-durch-Freude-Wagen (la future VW Coccinelle) et la Fiat 500, les splendeurs de la nation devaient défiler sur les autoroutes toutes neuves. Liberté dans la sphère privée, obligation de se conformer au flux de véhicules dans l'espace public: voilà qui convenait à l'idéologie fasciste.

Après la guerre, des gouvernements de toute couleur politique ont embrassé l'objectif de la voiture pour toutes et tous, que le miracle économique a réalisé dans les régions prospères de la planète. Les road movies ont exprimé à merveille l'aspiration à la liberté dans la culture populaire.

Telle fut l'apogée du rêve de liberté automobile. Il restait encore beaucoup de place, parce que seules quelques personnes possédaient une voiture, bien que tout le monde pouvait espérer en avoir une un jour. L'automobile devint iconique: en 1956, le sémiologue français Roland Barthes s'extasiait sur la « sensation de légèreté » donnée par la Citroën DS. Selon lui, la « Déesse » n'était plus aussi massive et agressive que les premières automobiles. Elle tenait non plus du « bestiaire de la puissance », mais d'un « art humanisé ».

Puis l'espace s'est bientôt raréfié. L'évolution de l'automobilisme se voit dans la conception des véhicules actuels: luxueux à l'intérieur, lourds et agressifs à l'extérieur, devenus bestiaires de la puissance, ils sont l'exact opposé de ce qui ravissait Barthes. La liberté convoitée dans de telles forteresses roulantes ne se partage pas, elle s'affirme contre autrui.

De nos jours encore, la publicité pour les voitures nourrit le fantasme de liberté, mais les road movies ont eu leurs heures de gloire et, dans le débat politique, l'automobilisme est sur la défensive. Son principal argument tient à la pseudo-dépendance de nombreuses personnes vis-à-vis de la voiture. Foin de l'idée de liberté, il est désormais question d'une contrainte à assouvir. En réalité, ce que nous tendons actuellement à appeler « mobilité » n'est souvent rien d'autre que la nécessité de se déplacer. Le système automobile a radicalement remodelé le paysage et nos modes de vie. Sont sortis de terre des lotissements dans lesquels vivent des gens qui travaillent forcément loin de chez eux. Ces cités dortoirs n'auraient jamais vu le jour sans la voiture, et cet engin qui offre soi-disant une liberté de mouvement ne contribue dans les faits qu'à satisfaire la pulsion de mobilité qu'il a créée.

« Penser que la liberté se mesure à la vitesse à laquelle les forts peuvent rouler au détriment des faibles, voilà qui trahit une piètre notion de la liberté. »

Se libérer de la voiture

S'il y a de quoi douter du bilan de la voiture en matière de liberté pour les automobilistes, le résultat est catastrophique vu de l'extérieur de l'habitacle. Dans un pays comme la Suisse, qui n'a connu ni dictature ni guerre, rien n'a détruit autant de liberté que la voiture ces cent dernières années: la circulation routière est une gigantesque machine à discipliner la société. Qui-conque sort du rang risque de se faire écraser. Nous inculquons aux enfants des mesures éducatives indispen-

sables pour survivre dans l'espace public. Au cours des 20^e et 21^e siècles, davantage de personnes ont perdu la vie dans des accidents de la circulation qu'en se faisant la guerre. Et si le nombre de décès dus à la route a diminué depuis 1970 dans les pays motorisés, c'est surtout parce que piétonnes et piétons ont fait acte de soumission. Elles et ils ont courbé l'échine devant une force littéralement écrasante. D'un point de vue purement physique, la personne qui tient le volant d'une voiture moyenne (150 Ch) dispose de mille fois plus de puissance qu'une piétonne ou un piéton. Parler d'égalité de traitement dans ces conditions relève bien d'un discours de privilégié-e.

Se trouver à l'extérieur, c'est être plus faible, mais une force tient peut-être au paradoxe suivant: dans sa voiture, on est forcément hors de toutes les autres. L'absence de liberté des automobilistes réside précisément dans le fait que leur voiture représente un obstacle pour leurs congénères. Pour les conductrices et conducteurs, le monde idéal est un monde sans bagnole, à l'exception de la leur. Or, que montre une publicité automobile typique? La voiture vedette parfaitement seule dans le décor.

Après un siècle de politique des transports vue depuis le volant, la perspective depuis l'extérieur gagne gentiment du terrain. Les villes diffusent un changement de mentalité. La « liberté automobile » signifie maintenant « être libéré-e de l'automobile ». En Suisse, plusieurs projets de construction de routes échouent: rien que l'an dernier, le conseil d'État bernois a enterré l'axe ouest de Bienne après une longue résistance, le tunnel du Rosengarten à Zurich a été rejeté dans les urnes et la population de la ville de Lucerne a refusé la boucle nord lors d'une votation consultative. Gand, Copenhague, Barcelone, Paris, Curitiba ou Oslo ont plusieurs longueurs d'avance dans leur affranchissement de l'emprise automobile.

Antilibertaire

Néanmoins, la réputation de la voiture en tant que vectrice de liberté persiste contre toute évidence. Des élu-e-s de partis politiques qui écrivent la liberté en lettres d'or tentent précisément de stigmatiser comme libéricide toute velléité de restreindre la domination de l'automobile.

Des privilèges devenus monnaie courante sont défendus bec et ongles, comme s'ils étaient naturels, par leurs bénéficiaires; avec l'habitude, les contraintes finissent souvent par sembler moins pesantes, même quand on les subit. La lutte pour la préservation des privilèges traditionnels est intrinsèquement anti-libertaire, quel que soit le pathos libertaire qui lui sert d'étendard. Après tout, le libéralisme repose sur la conviction que l'on ne doit pas accepter telles quelles les conditions sociales.

Pour le dire plus crûment: penser que la liberté se mesure à la vitesse à laquelle les forts peuvent rouler au détriment des faibles, voilà qui trahit une piètre notion de la liberté. •

Préserver ses économies... et ses nerfs

En règle générale, vivre en ville sans voiture ne pose pas de problème. Mais comment s'en passer à la campagne quand on a plusieurs enfants? Et comment un artisan et un journaliste font-ils pour travailler sans véhicule? Réponses en trois portraits.

Texte: Esther Banz et Muriel Raemy

Beda et Ursina Brun del Re avec Laurin (14 ans), Andrina (13 ans), Fadri (11 ans) et Madlaina (9 ans), à Weesen.

Une grande famille à la campagne

Les deux premiers enfants de Beda et Ursina Brun del Re sont nés en ville. La famille vivait alors à Zurich, appréciait les transports publics et se déplaçait également beaucoup avec son vélo à remorque. Puis elle est venue habiter Weesen, où elle a pu construire une maison. Le troisième enfant est arrivé, suivi du quatrième. Faire connaissance et rester en contact avec les gens du village a été plus difficile que prévu, en tout cas davantage qu'en ville. Beda Brun del Re constate que beaucoup de personnes se déplacent en voiture et ne se croisent donc quasiment jamais au quotidien: «Nous avons d'abord rencontré des gens qui utilisent aussi les transports publics ou qui se déplacent à vélo ou à pied.»

De nombreux proches de la famille lui avaient prédit l'impossibilité de se passer d'une voiture à la campagne. Or, «depuis dix ans que nous sommes ici, nous nous débrouillons très bien sans. Nous nous faisons livrer les courses ou allons au village avec notre vélo à remorque. Nous privilégions les loisirs à portée de roues.» Pas psychorigide pour autant, la famille Brun del Re accepte volontiers les propositions de voiturage, par exemple pour les entraînements et les matchs des enfants quand ils sont éloignés ou difficilement atteignables en transports publics. Un des enfants s'étant récemment cassé une jambe, la famille a loué une voiture pour quelques semaines. «Nous l'avons conduit à l'école pendant cette période. Cela a révélé que notre comportement change quand une voiture est à disposition devant la porte. Nous avons fait des achats et des excursions dont nous nous serions passés autrement», remarque Beda del Re. Son épouse Ursina a, quant à elle, apprécié l'expérience: «Un trajet en auto est parfois l'option la plus simple et la plus pratique.»

Mais pour le couple, il n'est pas nécessaire d'en avoir une en permanence. Beda Brun del Re le ressent plutôt comme une contrainte: «Les services, les expertises, le risque de se faire amender et tous ces coûts... Je suis content de ne pas en avoir.» Dans cette configuration, les vacances représentent le plus grand défi: «Une famille sportive avec quatre enfants a besoin de beaucoup

de matériel. Nous avons commencé à recourir davantage aux offres des CFF telles que la prise en charge des bagages à la maison.» L'été, la famille emprunte le train et le ferry pour se rendre en Sardaigne. Une fois sur l'île, elle va en taxi jusqu'à destination. «Notre mobilité n'a jamais été restreinte», affirme le père. Son fils Laurin trouve aussi le train bien pratique: «On peut se promener et aller aux toilettes pendant le voyage, c'est un sacré avantage!» (eb)



Marco Pestoni, Mamishaus

Le peintre

Depuis qu'il s'est mis à son compte il y a 25 ans, Marco Pestoni, peintre en bâtiment bernois, vit et travaille sans avoir son propre véhicule. Pourtant, le matériel qu'il doit apporter sur ses chantiers dans la région – seaux en métal, peintures naturelles, échelle, ponceuse – pèse son poids. Les pinces et les protections sont moins lourds. Si les artisans se déplacent le plus souvent avec un véhicule utilitaire, c'est parce qu'il leur faut de l'espace et de la puissance pour transporter leurs outils. Marco Pestoni ne fait pas exception, à cette différence près: «J'amène tout sur le chantier la veille du jour où je commence à peindre et, après avoir terminé, je viens récupérer le matériel. Je loue pour cela une voiture Mobility. Deux heures suffisent en général. Pendant la durée du chantier, je prends les transports publics pour aller travailler et pour rentrer. On me demande parfois, avant même le premier coup de pinceau, combien de temps cela va durer. Beaucoup de gens n'ont aucune patience.»

Ralentir: telle est la devise de M. Pestoni. En dialecte bernois, on dit «nid jufle!» (l'équivalent du «y a pas le feu au lac» vaudois). Si notre peintre a retenu quelque chose de sa longue expérience professionnelle, c'est qu'«avec le stress, on oublie des choses, ce qui oblige souvent à faire des trajets supplémentaires en voiture». L'intensité du trafic lui donne à matière à réflexion. Comment peut-on s'infliger cela de son plein gré, tous les jours? Voilà qui lui échappe totalement.

Marco Pestoni n'a pas toujours pensé ainsi. Dans les années 1980, il a été pendant cinq ans chauffeur de camion longue distance et les voitures le fascinaient: «J'en ai eu trois. La dernière était un coupé Opel Commodore. Mon premier geste en rentrant d'un voyage en Afrique en 1986 fut de l'amener à la casse. Je l'ai regardée se transformer en cube, pour être sûr qu'on n'allait pas la revendre. Elle était en bon état et j'aurais pu en tirer de l'argent, mais je tenais à ce qu'il y ait désormais une voiture de moins sur les routes.»

Marco Pestoni a traversé l'Afrique à vélo. Son aventure de Berne à Dakar a duré neuf mois. Une fois arrivé dans la capitale sénégalaise, il avait changé: «Ce qui a pu avoir un tel impact sur moi, et jusqu'à maintenant? La culture. La vie simple. Le silence. L'hospitalité et l'ouverture des gens. Voilà ce qui m'a rendu écolo.» L'écologie est, de son propre aveu, ce qui compte le plus à ses yeux. «Sans oublier la nécessité d'apprendre à ralentir et à nous écouter les uns les autres.» (eb)

Jonas Schneider, Lausanne

Journaliste et producteur à la Radio Télévision Suisse

Il se souvient encore du sentiment de fierté éprouvé lors de l'achat de sa grosse voiture 4 × 4 à moteur diesel. Avec elle, Jonas Schneider pouvait atteindre les coins les plus reculés de Suisse romande pour portraitiser les porteuses et porteurs de projets durables pour l'émission «Aujourd'hui», qu'il produisait alors. «Je rencontrais des personnes très engagées. Petit à petit, j'ai réalisé l'ampleur de l'empreinte écologique de mon véhicule démesuré.»

Il aurait aimé pouvoir dire qu'il l'a abandonné par choix, décidant de marcher vers un avenir plus écologique, mais non: Jonas Schneider s'est simplement fait retirer son permis pour une année (de septembre 2018 à septembre 2019). «L'effondrement pour moi! Logement, activité professionnelle: j'avais basé toute ma vie sur ma voiture!» Il a résumé cette expérience dans un chapitre de son livre «Écolo à profit. Comment j'ai sauvé un ours polaire et économisé beaucoup d'argent», un récit où, non sans ironie, il met en scène un opportunisme revendiqué. «Soyons honnêtes, si on me montre le bénéfice pour la planète et mon porte-monnaie, j'adopte un certain comportement. Si je consomme moins, c'est aussi pour payer moins.»

Il avoue cependant que sa vie est devenue plus agréable sans voiture: finis l'angoisse des bouchons, la fatigue de conduire pendant des heures, le stress de la place de parc introuvable. Ce qu'il a perdu en flexibilité, il l'a récupéré en confort: déménagement dans un appartement en ville plus petit et mieux isolé, travail dans le train, rendez-vous plus près des gares.

Une fois son permis retrouvé, il reste quelque temps fidèle à son abonnement général. Finalement, par facilité, Jonas Schneider rachète une voiture – électrique cette fois-ci. En éprouve-t-il mauvaise conscience? «Je me trouve des excuses: j'ai beaucoup de matériel à transporter pour mes tournages; je n'ai pas envie de décliner un rendez-vous parce que c'est trop loin ou que les horaires de train ne me permettent pas d'arriver à l'heure ou d'y arriver tout court. Bref, je jongle constamment avec ces injonctions contradictoires.» Dans le film documentaire tourné avec Marc Müller et sorti en septembre 2020, «À contresens. Voiture électrique, la grande intoxication», Jonas Schneider démontre qu'à tout choisir, la motorisation électrique est la «moins pire», écologiquement parlant. Une manière de se dédouaner? «Non! Notre message est clair: on ne peut pas se déculpabiliser de la mobilité individuelle, il faut absolument la réduire.» Impossible de lui reprocher sa vision pragmatique et mesurée de l'écologie: elle est assumée.» (mr) •

Jonas Schneider, «Écolo à profit. Comment j'ai sauvé un ours polaire et économisé beaucoup d'argent», Helvetiq, 2019.

«À contresens. Voiture électrique, la grande intoxication», septembre 2020. Film disponible en VOD sur Swisscom TV ou Net+.

Et si on remettait une initiative en route?

Peu après la crise pétrolière de 1973, des étudiant-e-s en ingénierie de Berthoud ont lancé une initiative populaire nationale pour douze dimanches sans voiture par an. Le peuple l'a rejetée, mais aujourd'hui, en pleine crise climatique, elle paraît presque visionnaire. Qu'en reste-t-il?

Texte: Stefan Boss

Des gens montaient leur tente en famille au milieu de l'autoroute et y pique-niquaient. Des groupes d'enfants filaient en patins à roulettes ou à vélo sur des routes cantonales. Et à Montreux, une icône de Woodstock, la chanteuse folk Joan Baez, partait donner un concert... à cheval. Du jamais vu en Suisse! Nous étions en 1973, aucune voiture ne circulait dans le pays. En tout cas pendant trois dimanches entre fin novembre et début décembre. Chez les plus de 50 ans, beaucoup en ont gardé de bons souvenirs. Même l'importateur de voitures Amag a récemment évoqué, dans une rétrospective à l'occasion du 75^e anniversaire de l'entreprise, la «fête sur les autoroutes» et une «ambiance festive».

Cette mesure extraordinaire trouve son origine dans la crise internationale déclenchée par un conflit entre Israël et les États arabes: la guerre du Kippour. Elle a poussé les pays exportateurs de pétrole à réduire leurs livraisons, d'où une forte augmentation du prix des produits pétroliers. Afin d'économiser l'essence, le Conseil fédéral a imposé trois dimanches successifs sans voiture.

Contre la pollution de l'air et les accidents de la route

Hansjörg Wittwer avait alors 21 ans et faisait des études d'ingénieur électricien à Berthoud. Il se souvient bien de ces jours de grande effervescence: «Beaucoup de gens ont vu que se passer de voiture pour une fois n'avait rien de dramatique.» Et de lancer peu après, avec quelques collègues de l'école technique, une initiative populaire à l'échelle nationale pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions. L'idée a émergé pendant un cours. «Le deuxième dimanche de chaque mois, toute circulation privée utilisant un moteur» aurait été «défendue, sur terre, sur l'eau et dans l'air», dit le texte. M. Wittwer a présidé l'association qui était à l'origine de l'initiative, «parce qu'ils n'avaient trouvé personne d'autre», comme il le souligne en riant.

«Nous voulions inciter les gens à penser différemment», ajoute cet agitateur d'idées qui n'est lié à aucun parti politique. L'année précédente, le Club de Rome avait publié son rapport baptisé «Les limites de la croissance», dont l'onde de choc a aussi touché la Suisse. M. Wittwer souligne que ce n'est pas l'effet de serre qui a alors motivé à lancer l'initiative, mais plutôt la pollution atmosphérique causée par les voitures (notam-

ment les oxydes d'azote, les voitures roulant encore sans catalyseur). Il cite également les plus de mille victimes annuelles des routes ainsi que le peu de considération pour le trafic piétonnier.

Une défaite écrasante dans les urnes

Les neuf personnes à l'origine de l'initiative (huit hommes et une femme) ont rapidement recueilli les signatures nécessaires. Josef Jenni a fait partie du groupe avant de devenir un pionnier de l'énergie solaire avec sa société Jenni Energietechnik. Ensemble, elle et ils ont constitué un large comité de soutien pour la campagne de votation. Malgré cela, lors du scrutin en mai 1978, le «non» fut retentissant: l'initiative a obtenu seulement 36 pour cent de voix favorables, et le rejet a été encore plus marqué en Suisse romande. Le «oui» à l'initiative a dépassé les 40 pour cent seulement dans les cantons de Berne, Zurich et (surprise!) Appenzell Rhodes-Extérieures.

Une douzaine de dimanches sans voiture par an: la plupart des gens ont sans doute considéré que c'était trop, comme le suggérait M. Wittwer dans le quotidien «Die Tat» au lendemain du vote. La même édition du journal publiait le dessin d'un culturiste sur la plus haute marche d'un podium et dont la tête était un pneu de voiture. Le journal «Der Bund», de son côté, attribuait le refus à des «doutes fondés quant à la faisabilité de cette mesure vraiment drastique au service de la protection de la nature».

Aucune chance pour de nouvelles tentatives à l'échelle nationale

Plus de quarante ans se sont écoulés. Que s'est-il passé depuis lors? L'Association transports et environnement (ATE) a vu le jour peu après le rejet de l'initiative et les voitures modernes sont bien moins polluantes. Mais elles sont deux fois plus nombreuses sur les routes qu'à l'époque! Les journées sans voiture sont encore une utopie en Suisse, malgré des propositions moins ambitieuses. En 2003, une initiative populaire visant à instaurer quatre dimanches sans voiture a échoué presque aussi nettement que l'initiative de Berthoud.

Le socialiste Cédric Wermuth a fait une nouvelle tentative au Conseil national voilà deux ans: il a déposé une motion pour quatre dimanches sans voiture, un par

saison. Ce faisant, il a voulu envoyer «rapidement un signal fort en faveur d'une transformation de la mobilité», ainsi que le précise le texte. Faute de temps, le Parlement n'a même pas traité la motion, récemment liquidée. «Elle n'aurait eu aucune chance au Parlement actuel», admet le politicien argovien, élu coprésident du PS Suisse l'automne dernier.

Aujourd'hui, les villes montrent la voie

M. Wermuth estime que la question des «routes sans voiture» n'est pas close. Il considère toutefois que l'impulsion doit venir des villes, car une mise en œuvre à l'échelle nationale est compliquée. «Le lobby automobile est très puissant en Suisse», relève-t-il, heureux de voir de nombreuses cités helvétiques tenter de modérer le trafic, même si elles sont moins ambitieuses que Paris ou Barcelone, par exemple.

Cette année, Zurich prévoit ainsi de fermer cinq rues à la circulation automobile pendant les vacances d'été dans ses districts 1, 3, 4 et 5. Le projet «Brings uf d'Strass!» (que l'on pourrait traduire par «Reprenez les rues!») émane du département des travaux publics dirigé par le conseiller municipal Richard Wolff, de la Liste alternative. Plusieurs objections visent le projet et des questions demeurent ouvertes, ne serait-ce qu'au niveau de sa mise en œuvre, comme le précise Roger Muntwyler, du service des travaux publics de Zurich.

Schaffhouse et Winterthour aimeraient aussi fermer certaines rues aux véhicules motorisés le dimanche. À Winterthour, le parlement de la ville a adopté une motion pour quatre dimanches sans voiture par an. Le conseil municipal veut boucler la Technikumstrasse, au centre-ville, pour la première fois le 26 septembre. Sur la base de cette expérience, quatre dimanches sans voiture auront lieu à l'avenir, comme l'a expliqué la conseillère

municipale vert'libérale Katrin Cometta au journal régional de la radio alémanique SRF. Malgré tout, le cadre légal reste étroit. Les routes cantonales dépendant des cantons, la ville n'a pas le droit de les fermer.

Pédaler en liberté dans les Alpes françaises

Si réaffecter temporairement des routes en ville est difficile, il en va de même pour les cols alpins: l'association Freipass, à Bâle, propose de les réserver au trafic cycliste certaines fins de semaine. L'association a établi une liste des activités prévues, désormais organisées sous le nom de «Ride the Alps» par Ochsner Sport et Suisse Tourisme.

Freipass a fini par se retirer de l'organisation de ces événements, car «l'effort était tout simplement trop important par rapport aux résultats», explique Simon Bischof, président de l'association. La Suisse connaît seulement une poignée de journées sans voiture, contrairement à la France, où s'en déroulent «bien plus de cent jours sur les cols de montagne» – cela alors que l'Hexagone compte plusieurs constructeurs de voitures.

Il est temps de voir plus grand

Vu ces obstacles à des routes libérées du trafic automobile, ne serait-il pas temps d'envisager le lancement d'une nouvelle initiative populaire? L'idée de douze dimanches sans voiture, telle qu'avancée dans les années 1970, paraît presque visionnaire dans le contexte actuel de crise climatique et pourrait servir d'inspiration. Évidemment, quelques dimanches sans voiture seraient une bien faible contribution à la réduction des émissions de CO₂; il faudrait donc voir un peu plus grand.

Alors, pourquoi ne pas lancer une initiative pour douze dimanches avec voitures? La conduite automobile demeurerait autorisée pendant ces journées festives, tandis que les quarante autres dimanches et tous les jours de la semaine, les rues seraient réservées aux enfants qui jouent, aux piétonnes et piétons, aux patineuses et patineurs ainsi qu'aux cyclistes. On pourrait, certes, envisager quelques exceptions, par exemple pour les véhicules électriques légers et la logistique. Concrétiser une telle idée mettrait en tout cas la Suisse sur la bonne voie, en ce qui concerne le climat. •



LES PAGES DE LA BAS

2.50 FRANCS PAR 1000 FRANCS D'AVOIR POUR RENFORCER LE MODÈLE BAS

Le contexte persistant de taux d'intérêt bas et les taux d'intérêt négatifs qui en découlent, fixés par la BNS, mettent le modèle d'affaires de la BAS à rude épreuve. Pour continuer à exploiter son modèle unique de manière cohérente et en renforcer l'impact, la Banque réduit le taux d'intérêt de base de 0,25 pour cent, à compter du 1^{er} août 2021. La plupart des comptes seront ainsi soumis à un intérêt négatif dès le premier franc d'avoir. Cela représente un supplément annuel de 2.50 francs par 1000 francs de solde créancier. La BAS tient toutefois à rappeler qu'elle voit le rendement comme un intérêt matériel additionné d'un impact socialement positif.

Texte: Rico Travella

Qu'est-ce qui a motivé cette réduction du taux d'intérêt de base? En 2020, la BAS a eu 30 ans. Une idée visionnaire - que beaucoup considéraient au départ comme un projet idéaliste sans grand avenir - est devenue une banque solide et prospère, totalement différente des banques conventionnelles: le modèle d'affaires de la BAS repose sur des valeurs éthiques, tout en proposant des prestations classiques. Un modèle qui convainc de plus en plus de personnes. Rien qu'en 2020, quelque 3100 nouvelles clientes et nouveaux clients ont rejoint la BAS. Les gens sont attirés par l'orientation socio-écologique cohérente de la Banque, qu'elle doit garantir et renforcer à long terme.

Pression croissante sur un modèle unique

La BAS soutient des initiatives, projets, entreprises, organisations et personnes à orientation sociale et écologique, qui visent un impact positif sur l'économie réelle. À cette fin, elle suit les principes qu'elle s'est volontairement fixés:

- Elle limite drastiquement sa sphère d'action: sa liste de critères d'exclusion pour les activités de crédit et de placement est longue.
- Elle met l'accent sur neuf secteurs d'encouragement socio-écologiques, auxquels elle accorde des prêts et dans lesquels elle investit.
- Elle est extrêmement attentive et reste transparente: elle examine de près - sur la base de ses critères d'exclusion et d'encouragement - les entreprises dans lesquelles elle investit ou auxquelles elle prête de l'argent, en révélant toute controverse. La BAS y consacre des moyens importants: une équipe interne dédiée à l'analyse d'entreprises veille sur son univers de placement. La Banque établit un rapport aussi précis que possible sur l'empreinte carbone de ses activités de placement et publie la liste des crédits octroyés.
- À la BAS, l'éthique et l'impact viennent avant le profit. La Banque vise seulement les bénéfices nécessaires à la préservation de son modèle d'affaires à long

terme ainsi qu'aux investissements et à l'innovation. Chaque année, la BAS reverse une part substantielle de ses bénéfices à l'association Fonds d'innovation. Ce dernier peut ainsi soutenir des projets innovants et des jeunes pousses dans une phase précoce où la Banque elle-même ne peut pas encore accorder de financement, en raison des risques. La BAS ne verse aucun bonus, et le rapport entre le salaire le plus élevé et le plus bas ne peut dépasser 1 : 5. Il est actuellement de 1 : 3,2.

- La BAS renonce à la spéculation en bourse, source de souffrances pour des personnes non impliquées et de menaces pour le bien commun. Elle n'exerce pas d'activité de banque d'affaires et ne négocie pas non plus de titres pour son propre compte.

«Avec notre modèle, nous renonçons à de nombreux revenus qui maximisent le profit sur la place financière, souvent au détriment de la société et de l'environnement», explique Anita Wymann, présidente du conseil d'administration de la BAS. «Agir de manière cohérente et durable est, pour nous, un immense défi économique dans le contexte de taux bas qui perdure depuis des années, notamment en raison des taux d'intérêt négatifs élevés perçus par la Banque nationale.» Cela d'autant plus que le prix des produits ou des services reflète toujours insuffisamment les nuisances à l'environnement. En agissant volontairement de façon éthique et durable, on est désavantagé par le cadre juridique actuel pour ce qui est des mécanismes de fixation des prix sur le marché.

La solidarité renforce le modèle BAS

«Le bon accueil de notre modèle d'affaires par la clientèle nous renforce. Fondé sur des valeurs éthiques, ce modèle est porteur d'avenir, car il vise le bien commun», observe Anita Wymann. Michael Diaz, membre de la direction générale et responsable du secteur Placement, ajoute: «Notre but est de soutenir l'économie réelle. Nous voulons continuer à nous focaliser sur un modèle de revenus qui repose sur la marge d'intérêt. Pour garantir et renforcer notre modèle sur le long terme, nous avons désormais besoin de la solidarité de l'ensemble de nos clientes et clients. La réduction du taux d'intérêt de base leur coûtera 2.50 francs par 1000 francs d'avoir. Notre impact positif sur la société dépasse nettement ce montant.» La page web explique plus en détail où et comment agit la BAS. L'activité de placement en est un bon exemple: les titres des portefeuilles que la Banque gère pour ses clientes et clients «pèsent» 165 000 tonnes de CO₂ de moins qu'un portefeuille comparable, investi

sur la base d'un indice standard. Cela représente 30 000 tours du monde en voiture à moteur thermique. Rapportée à la clientèle de la BAS, l'économie ainsi réalisée sur la totalité des actifs équivaut à environ 3 francs pour 1000 francs de dépôt en banque.

Que peut faire la clientèle ?

La BAS est heureuse que sa clientèle continue de soutenir son modèle d'affaires fondé sur des valeurs éthiques ainsi que son impact environnemental et social. Selon leur capacité financière, les clientes et clients peuvent placer des avoirs dont elles et ils n'ont momentanément pas besoin. Par exemple en investissant dans le fonds de placement maison de la BAS, qui répond aux critères de durabilité les plus stricts de Suisse. Il est aussi possible de souscrire des obligations de caisse ou de procéder à des versements dans le 2^e ou le 3^e pilier. Les conseillères et conseillers de la BAS fourniront volontiers de plus amples informations.

Informations supplémentaires: bas.ch/impact

De gauche à droite:

Anita Wymann, présidente du conseil d'administration de la BAS; la direction générale de la BAS, avec Etienne Bonvin, Nicole Bardet, Michael Diaz, Tanja Reuter, Melanie Gajowski

Photo: Ruben Holliger



NOUVELLES CONDITIONS DÈS LE 1^{ER} AOÛT 2021

La clientèle de la BAS a été informée de ces mesures par courrier postal début juin. Voici un aperçu des principaux changements:

- **COMPTE 7SUR7:** taux d'intérêt jusqu'à 50 000 CHF de -0,375 % (avant: -0,125 %); au-delà de 50 000 CHF de -0,75 % (comme avant).
- **COMPTE 7SUR7 PLUS:** taux d'intérêt jusqu'à 50 000 CHF de -0,225 % (avant: +0,025 %).
- **COMPTE D'ÉPARGNE:** taux d'intérêt jusqu'à 50 000 CHF de -0,250 % (avant: 0,000 %).
- **COMPTE FORMATION:** taux d'intérêt jusqu'à 100 000 CHF de -0,250 % (avant: 0,000 %), nouvelle limite de retrait à 20 000 CHF (avant: 75 000 CHF).
- **COMPTE DE DÉPÔT POUR ASSOCIATIONS:** taux d'intérêt jusqu'à 500 000 CHF de -0,250 % (avant: 0,000 %), les frais de gestion annuels passent à 120 CHF (avant: 60 CHF).
- **COMPTE COURANT:** taux d'intérêt jusqu'à 500 000 CHF de -0,250 % (avant: 0,000 % jusqu'à 1 mio CHF).
- Ne sont pas touchés par les intérêts négatifs: les comptes de prévoyance et de garantie de loyer, les comptes d'épargne et de placement pour enfants jusqu'à 75 000 francs, les comptes de titres jusqu'à 500 000 francs et les mandats de gestion de fortune. Désormais, un compte BAS 2 ou BAS 3 ne pourra être ouvert qu'en combinaison avec un compte de paiement ou d'épargne.

Si la Banque se concentre sur des mesures liées aux intérêts et aux limites de retrait, c'est parce que celles-ci répondent au principe de causalité et sont ainsi plus équitables que des frais. Les intérêts touchent proportionnellement moins les avoirs d'un faible montant que les avoirs importants.

En outre, les taux d'intérêt sont ajustables assez rapidement en fonction de l'évolution des conditions du marché, par exemple une progression des taux d'intérêt due à l'inflation. La BAS n'a augmenté les frais de gestion que pour le compte de dépôt pour associations, dont les coûts administratifs et réglementaires sont loin d'être couverts. Cependant, les organisations et associations à but non lucratif sont chères au cœur de la BAS, car elles sont souvent proches des valeurs de la Banque. La BAS veut donc leur offrir davantage à l'avenir: dans le domaine des investissements à impact, elle a lancé une prestation de conseil spécifiquement conçue pour les fondations et organisations d'utilité publique, sans fixer de prix. L'organisation détermine elle-même la valeur à ses yeux du service de conseil. En collaboration avec le Center for Philanthropy Studies de l'Université de Bâle (CEPS), la BAS a publié un guide, disponible gratuitement. Informations supplémentaires sur: www.bas.ch/investissements-a-impact.

Nous répondons volontiers à vos questions. Vous trouverez nos coordonnées détaillées sur www.bas.ch/contact

INFO IMPORTANTE SUR LES ENCARTS

Les offres de souscription pour des participations ou des obligations, insérées dans ce journal, n'ont pas été validées par la BAS. Il ne s'agit donc pas d'une recommandation d'achat de la Banque.

LE VILLAGE QUI TIENT À UN FIL

Le village de Braggio compte environ 50 âmes et presque aucune voiture. La famille Berta y exploite une entreprise agricole et agrotouristique depuis deux générations.

Texte: Darija Knezevic

Le petit village de Braggio, dans les Grisons, est pratiquement dépourvu d'automobiles en raison de sa situation sur une terrasse dominant le fond du val Calanca. Contrairement aux stations sans voiture plus connues telles que Zermatt ou Wengen, Braggio ne bénéficie pas économiquement des sports d'hiver. Si l'on veut visiter le village, il n'existe que deux solutions pour s'y rendre : en téléphérique à commander soi-même ou à pied. Une fois sur place, on trouvera avant tout la tranquillité, la nature... et la modeste exploitation agritouristique de la famille Berta. Agnese Berta a rejoint Braggio depuis la Suisse alémanique dans les années 1980, en faisant de nombreux détours. Alors âgée de 29 ans, elle a saisi sa chance d'y avoir sa propre petite ferme avec une vingtaine de chèvres. La ferme a grandi, Agnese a rencontré son mari Luciano et, ensemble, ils ont fondé une famille. Après quelques années, la famille a diversifié ses activités en développant l'agrotourisme à Braggio. L'offre consiste à passer des vacances dans un environnement rural et à vivre au rythme de la vie à la ferme. La famille Berta est devenue cliente de la Banque Alternative Suisse en 2010 déjà, alors qu'elle cherchait un financement pour son bâtiment multifonctionnel. Celui-ci sert de salle de cours et de restauration aussi bien pour des séminaires que pour des leçons de yoga et autres activités de groupe. L'entreprise familiale est maintenant aux mains de la deuxième génération.

La jeune génération donne de l'espoir à Braggio

En 2017, Aurelia, fille d'Agnese aujourd'hui âgée de 34 ans, a décidé de reprendre l'exploitation agricole de ses parents, agrotourisme y compris. Son enfance à Braggio lui a laissé de bons souvenirs: « Je n'ai jamais ressenti comme un désavantage le fait de grandir dans un village presque sans voiture. Aller à l'école en téléphérique et en bus scolaire était notre quotidien, tout ce qu'il y a de plus normal. » Les jeunes sont rares à Braggio: beaucoup ont déménagé et on croise surtout des personnes retraitées. « Il manque la génération intermédiaire, active », confirme Aurelia. L'espoir reste toutefois de mise: elle-même a deux fillettes, une famille avec deux enfants s'est installée à Braggio, il y a quelques années, et un enfant est né dans le village l'an dernier. Une nouvelle génération synonyme d'espérance et d'avenir pour Braggio.

LA FAMILLE BERTA MESURE SON SUCCÈS PAR LA SATISFACTION DE SES HÔTES AVANT L'ASPECT FINANCIER. ELLE EST D'AUTANT PLUS HEUREUSE DE TRAVAILLER AVEC LA BAS, UNE BANQUE QUI NE CHERCHE PAS, ELLE NON PLUS, À MAXIMISER LES PROFITS.

La tendance au tourisme doux est perceptible

Heureusement, l'entreprise familiale a peu souffert pendant l'année de la pandémie: malgré la fermeture complète du restaurant pendant les mois d'hiver, certaines maisons de vacances ont été réservées jusqu'à la fin de l'automne 2020. La saison d'été 2021 a également commencé plus tôt que d'habitude. Pour la clientèle, même le trajet en téléphérique « autonome » est une expérience unique, relève Agnese. Les gens apprécient aussi l'accueil personnalisé et la décélération. La tendance au tourisme doux est perceptible en Suisse, mais l'agrotourisme est possible seulement en harmonie avec l'agriculture. Les mois d'été sont exigeants pour la famille Berta, car associer tourisme et agriculture demande beaucoup de temps et de travail. Aurelia voit de nombreux liens entre les deux domaines d'activité: « On n'a d'horaires fixes ni dans l'un ni dans l'autre. Il faut rester flexible et accepter de travailler à tout moment. » En été, la route forestière et agricole est utilisable uniquement pour l'exploitation. Elle est généralement bouclée dès la première neige, en raison du risque d'avalanche.

Entre fromage, viande séchée et légumes de saison

Malgré la taille relativement modeste de son exploitation, la famille Berta propose une large palette de produits maison. Outre des aliments comme le fromage, la viande séchée, les légumes de saison ou les confitures, on trouve aussi des objets artisanaux sculptés ou tricotés. Les visiteuses et visiteurs ont dans leur assiette ce qui vient d'être récolté ou attendait dans le garde-manger. Même si l'agriculture et l'agrotourisme sont des activités intenses, la famille Berta mesure son succès par la satisfaction de ses hôtes avant l'aspect financier. Elle est d'autant plus heureuse de travailler avec la BAS, une banque qui ne cherche pas, elle non plus, à maximiser les profits.

Informations supplémentaires: agriturismoraisc.ch

Devant, de gauche à droite:
Agnese, Alina avec le chien Pira, Mia et Daniela Berta.
Derrière, de gauche à droite:
Luciano, Cleto et Aurelia Berta.



Photo: mäd

CONCRÉTISER ET FINANCER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

L'économie circulaire est une approche prometteuse pour utiliser plus durablement des ressources limitées. La BAS s'y implique de plus en plus depuis début 2020; elle propose aux entreprises intéressées une expertise, un réseau engagé et des financements pour leur permettre de passer d'un modèle d'affaires linéaire à l'économie circulaire. À cette fin, la BAS travaille avec des organisations partenaires comme le centre de compétence et de conseil Rytec Circular. Dans l'entrevue qui suit, Raphael Fasko et Tom Koch, de Rytec Circular, expliquent en quoi consiste l'économie circulaire et comment la mettre en œuvre.

Texte: Rico Travella

moneta: Comment définir l'économie circulaire ?

Raphael Fasko (RF) L'économie circulaire est une transformation de l'économie «linéaire» du tout jetable – actuellement dominante – en un circuit plus ou moins fermé. L'objectif est de permettre à chacune et chacun de vivre bien, tout en respectant les limites écologiques de la terre. Cela implique de mettre en boucle, ralentir et réduire les cycles des produits et matériaux. On doit utiliser et réutiliser les matières premières aussi efficacement et aussi longtemps que possible. Le résultat est un système qui s'autorégénère; il couvre la demande en matériaux tout en diminuant les besoins en énergie, la pollution et les déchets.

En quoi cela diffère-t-il du recyclage ?

Tom Koch (TK) L'économie circulaire va bien au-delà du recyclage! Elle tient compte de toutes les étapes de la chaîne de création de valeur: conception et production, distribution, utilisation et entretien, jusqu'aux systèmes de reprise, au recyclage et à la gestion des déchets. Elle vise à prolonger la durée de vie des produits, par exemple grâce à une conception plus robuste et une réparation facile.

Comment se passe votre collaboration avec des entreprises en Suisse ?

RF Nous voyons une ouverture, car de plus en plus d'entreprises réalisent que l'économie circulaire est «d'importance systémique» pour elles à moyen terme. On ne parle pas là que d'aspects écologiques, mais aussi des perspectives économiques favorables. À l'avenir, les

approches circulaires seront indispensables pour résister à la concurrence et continuer à réduire l'empreinte CO₂ des produits. Des projets pilotes et des projets phares inspirants se mettent en place dans différents secteurs d'activité.

Quels défis attendent une entreprise qui aimerait franchir le pas vers l'économie circulaire ?

RF Le premier obstacle consiste à développer un modèle d'affaires viable pour l'économie circulaire. Cela nécessite souvent des ajustements à plusieurs niveaux. De nombreuses questions surgissent rapidement et simultanément, par exemple pour réorganiser les chaînes d'approvisionnement, pour modifier les exigences en matière de conception des produits, pour la logistique inverse et la gestion des données. Le succès de ces démarches requiert de premières étapes pragmatiques. Les collaboratrices et collaborateurs doivent bien saisir la vision et la logique sur lesquelles reposent les changements.

Quel rôle joue Rytec Circular dans un projet type ?

TK Au début de notre collaboration avec des entreprises ou des organisations, notre rôle est principalement d'identifier ses chances dans l'économie circulaire, de la soutenir dans l'élaboration du modèle et du concept d'entreprise circulaire de même que dans l'intégration à la stratégie et aux processus quotidiens. Nous pouvons également œuvrer en tant que partenaires d'entraînement, en soutenant les processus et décisions au jour le jour.

Nous nous occupons aussi d'animer des discussions ou de donner des cours à l'occasion de manifestations et dans les hautes écoles spécialisées.

Existe-t-il d'autres soutiens pour passer à l'économie circulaire ?

RF Grâce à l'appui de l'Office fédéral de l'environnement, l'association Reffnet (Resource Efficiency Network Switzerland) est en mesure d'aider à concrétiser l'économie circulaire: les spécialistes en lien avec Reffnet, dont fait partie Rytec Circular, proposent des conseils gratuits. L'objectif est d'identifier les mesures économiquement et écologiquement avantageuses pour un modèle possible d'économie circulaire. Cela inclut le calcul des économies de CO₂ et des points d'atteinte à l'environnement.

Informations supplémentaires:

- bas.ch/economiecirculaire
- reffnet.ch et rytec-circular.ch (en allemand): premiers conseils gratuits et personnalisés sur l'économie circulaire pour des entreprises et organisations en Suisse.
- circular-economy-switzerland.ch: plateforme de coordination, d'échange et de réseautage pour l'économie circulaire en Suisse.
- circularhub.ch: le Circular Hub est la plateforme ouverte de connaissances et de réseau pour l'économie circulaire en Suisse.
- ellenmacarthurfoundation.org: la Fondation Ellen MacArthur joue un rôle central, à l'échelle internationale, dans la diffusion et la concrétisation de l'économie circulaire. Son site web propose de nombreuses ressources sur le sujet.

À noter: Le 29 septembre 2021, à 16 heures, l'événement «La BAS et l'économie circulaire» au Kulturpark de Zurich. (en allemand)



Photo: istockphoto.com



« JE ME SUIS SENTI COMME CHEZ MOI À LA BAS »

Edy Walker prend sa retraite fin juin. Il aura travaillé 23 ans à la BAS, en tant que conseiller en crédit, représentant du personnel au conseil d'administration, membre de la direction générale et, depuis 2013, responsable du Fonds d'innovation. Dans cette entrevue avec moneta, il parle de la BAS comme d'une communauté de valeurs, du dilemme qu'affronte actuellement le Fonds d'innovation et de ses idées pour que la BAS puisse soutenir encore davantage les jeunes entreprises innovantes.

Propos recueillis par Katharina Wehrli

Edy Walker, tu es à la BAS depuis 1998. Te souviens-tu de ton premier jour de travail ?

Edy Walker Oui, c'était le 2 janvier 1998, un jour férié en réalité, mais à la Banque, tout le monde travaillait parce qu'il fallait mettre les relevés de comptes sous pli à la main. Même le président du conseil d'administration de l'époque participait à la tâche. L'ambiance était à peu près celle d'une colocation !

Avant cela, tu as passé quelques années dans des banques classiques. Qu'a signifié pour toi ta venue à la BAS ?

Je l'ai vécu comme une libération. Plus besoin de cacher mes opinions ! Pendant mon temps libre, j'ai toujours été impliqué dans les milieux environnementaux et sociopolitiques, par exemple dans la section lucernoise de Greenpeace. À mon arrivée, la BAS était encore très petite – nous étions dix-neuf –, alors j'ai eu la chance de travailler dans plusieurs domaines et de contribuer à façonner la Banque.

Tu connais très bien la BAS. Quelle est, selon toi, sa plus grande force ?

C'est d'être une communauté, même si ce mot peut paraître un peu « fleur bleue ». J'y inclus toutes celles et tous ceux qui ont quelque chose à voir avec la Banque, que ce soit ses actionnaires, sa clientèle, son personnel, ses fournisseuses ou fournisseurs. La majorité de ces parties prenantes partage nos valeurs.

Perçois-tu aussi des faiblesses ?

Je pense que l'un des plus gros dangers pour la BAS est de rester bloquée dans une mentalité de biotope. Il est important de permettre le changement depuis l'extérieur. Les connaissances quant à la manière dont nous pouvons relever les défis sociaux et environnementaux urgents évoluent sans cesse. Cela donne lieu à de nouvelles controverses, que la BAS doit aborder sans préjugés.

Au cours de ta carrière à la BAS, tu as fait quelque chose d'inhabituel, à savoir descendre dans la hiérarchie : après plusieurs années à la direction générale, tu es passé à un poste au sein de l'étatmajor. Pourquoi ?

Je suis un généraliste, avec une inclination pour les crédits. Au sein de la direction générale, j'étais responsable de la clientèle privée et de placement, de la Suisse romande et du personnel. Quand Martin Rohner est devenu président de la direction générale, une secousse a traversé la banque. De nombreux domaines se sont professionnalisés et, en discutant avec Martin, j'ai réalisé ne pas avoir les outils pour apporter l'expertise indispensable au secteur Placement. Un peu dur pour l'ego, évidemment, mais génial pour le cœur ! J'ai pu rester à la BAS, ce qui était très important pour moi, et diminuer mon temps de travail.

Depuis lors, tu es à la tête de l'association Fonds d'innovation. Quel type d'entreprises soutient-elle ?

Des entreprises jeunes ou nouvelles, qui veulent relever des défis sociaux et dont la recherche de capitaux a dépassé le potentiel de la famille et des proches. Le risque est plus élevé à ce stade de développement, raison pour laquelle il est difficile d'obtenir le financement nécessaire par une voie classique. Le Fonds d'innovation apporte un soutien par un crédit ou par une participation, jusqu'à un plafond actuellement fixé à 75 000 francs.

Peux-tu donner un exemple typique d'une jeune pousse qui a bénéficié d'un soutien ?

Il y a tellement d'entreprises remarquables ! Mais un bon exemple est Re-circle, une société anonyme qui produit de la vaisselle réutilisable de haute qualité pour les repas et les boissons à emporter. Nous avons soutenu cette entreprise à un stade très précoce.

Comment le Fonds d'innovation a-t-il évolué ces dernières années ?

Les activités du Fonds d'innovation ont suivi une évolution constante, grâce aux apports réguliers de la BAS et aux actionnaires de la Banque qui font don de leur dividende. Malheureusement, nous sommes face à un dilemme, car nous recevons de plus en plus de demandes dignes de soutien et devons en refuser beaucoup en raison de moyens limités. L'an dernier, sur une cinquantaine de demandes, nous avons pu en financer sept.

Quels sont les critères de sélection ?

Sur le fond, nous suivons la structure d'encouragement de la BAS et soutenons des entreprises actives dans les domaines de l'énergie, de l'écologie, des enjeux sociaux, de l'éducation ou de l'économie créative. Depuis quelques années, nous nous concentrons également sur des projets porteurs d'avenir, à condition qu'ils soient viables.

Peut-on vraiment évaluer la viabilité d'une entreprise à un stade précoce ?

Je me suis toujours intéressé à la question de savoir quels sont les paramètres fiables pour soutenir un projet. Aujourd'hui, les plans d'affaires qui accompagnent les demandes de financement sont généralement parfaits, mais je crois important de ne pas s'en tenir qu'à eux. Après tout, ce sont seulement des chiffres qui parlent d'avenir. Et j'ai trouvé la réponse : la personne qui porte le projet doit remuer les tripes. En fin de compte, je me fie avant tout à mon intuition.

Cela t'a-t-il réussi ?

Oui, je pense avoir atteint un assez bon taux de réussite.

Quel est l'impact le plus important du Fonds d'innovation ?

C'est de pouvoir accélérer de manière décisive le développement d'un projet porteur de sens grâce à notre financement. Dans l'idéal, notre contribution agit comme la levure dans la pâte. Les projets

ne peuvent donc pas être trop grands. Nous avons par exemple dû refuser récemment un projet fantastique parce qu'il lui fallait 1,5 million de francs. Notre financement plafonné à 75 000 francs aurait été une goutte d'eau dans l'océan.

Ne serait-il pas judicieux que le Fonds d'innovation dispose de moyens plus conséquents, pour soutenir des projets plus nombreux et de plus grande ampleur ?

Voilà un thème récurrent. Des clientes et clients de la BAS aimeraient octroyer un prêt sans intérêt au Fonds d'innovation, mais en raison de ses statuts et de la stratégie adoptée jusqu'à maintenant, nous avons écarté à cette possibilité. Nous avons préféré rester une tirelire de taille modeste - le fonds tire ses moyens exclusivement des dons de la Banque et de ses actionnaires - et garder ainsi notre marge de manœuvre.

« JE PENSE QUE LA
CONFIANCE PLACÉE
DANS LA BAS À CE JOUR
EST JUSTIFIÉE. ET
J'ENCOURAGE CHACUNE
ET CHACUN À LA
MAINTENIR, CAR CELA
EN VAUT LA PEINE. »

Edy Walker

On constate actuellement une lacune entre le financement précoce que permet le Fonds d'innovation et les prêts accordés par la BAS à des entreprises établies.

Exact. Certes, des entreprises soutenues par le Fonds d'innovation finissent régulièrement par obtenir un crédit de la BAS, mais la plupart du temps, les jeunes entreprises ne sont pas encore éligibles pour un prêt à ce stade de développement.

Pourquoi ?

L'argent que prête la BAS appartient à ses épargnantes et épargnants ; elle doit donc être très prudente en le confiant à autrui. Avant de donner le feu vert à un crédit, mes collègues du secteur Financement procèdent à un examen approfondi, se penchent notamment sur les garanties et sur le passé de l'entreprise. Du résultat dépendra la décision de financement. Un outil important est le « rétroviseur », qui

consiste à analyser la solvabilité et à attribuer une note à la preneuse ou au preneur de crédit. Or, une jeune entreprise n'a qu'une courte histoire à soumettre pour une évaluation, ce qui fait qu'elle obtient rarement une bonne notation de crédit. Pour cette raison, je taquine toujours mes collègues du secteur Financement en leur disant que ce « rétroviseur » est tellement grand qu'il empêche de voir l'avenir.

Comment résoudre ce problème ?

J'aimerais que la BAS soit plus audacieuse. Elle a beaucoup de fonds propres et peut se permettre de prendre davantage de risques. Ma suggestion serait qu'elle se dise : l'an prochain, nous mettrons 10 millions à disposition pour financer de jeunes pousses. Nous accorderons des prêts pour 5 millions et provisionnerons les 5 autres.

As-tu déjà des projets pour ta retraite ?

Non, ni projet ni agenda. Je me réjouis de vivre de nouveau au jour le jour. J'ai récemment abandonné des activités extraprofessionnelles, mais j'en conserve quelques-unes. Par exemple en restant trésorier de Slow Food Suisse centrale ou réviseur des comptes de la fromagerie d'alpage d'Urnerboden et de notre association de quartier.

As-tu peur d'un vide après la retraite ?

Oh non ! Mon ego est comblé. J'ai atteint l'insignifiance (il rit). Il me tarde de cultiver plus intensivement les relations, sans parler du fait que je suis devenu grand-père l'été dernier. Je me réjouis aussi de recommencer à voyager quand ce sera de nouveau possible, de préférence en Nouvelle-Zélande. J'aime beaucoup le golf - le golf Migros -, la randonnée et la bonne cuisine.

Quel vœu pour l'avenir voudrais-tu adresser aux personnes liées à la BAS ?

Je pense que la confiance placée dans la BAS à ce jour est justifiée. Et j'encourage chacune et chacun à la maintenir, car cela en vaut la peine. La BAS prouve que l'on peut gérer l'argent de manière raisonnable tout en contribuant favorablement au changement.

Jolie conclusion ! Ou bien aimerais-tu ajouter quelque chose ?

Oui, je me suis senti comme chez moi à la BAS. On peut s'y exprimer librement, ce qui est une immense qualité.



Lisa von Arx, apprentie à la BAS et unihockeyeuse d'élite.

LA BAS LABELLISÉE «ENTREPRISE FORMATRICE FAVORABLE AU SPORT DE PERFORMANCE»

Les jeunes talents sportifs ont besoin de places d'apprentissage qui leur permettent de progresser sérieusement aussi bien dans leur carrière sportive que professionnelle. Il faut pour cela des entreprises formatrices disposées à leur offrir une certaine flexibilité. Swiss Olympic - organisation faîtière du sport suisse et comité national olympique - a donc lancé le label officiel «entreprise formatrice favorable au sport de performance». Cette vignette est attribuée aux entreprises dont les apprenti-e-s peuvent poursuivre une carrière sportive parallèlement à leur formation professionnelle.

Unihockeyeuse de talent et future employée de banque

Pour l'année 2020/2021, Swiss Olympic a décerné la vignette à la BAS. Avec Lisa von Arx, nous comptons actuellement dans notre équipe une apprentie qui est aussi une jeune unihockeyeuse d'élite. Comme l'explique la jeune femme de 16 ans: «Dans ce type de sport, une formation professionnelle complémentaire est très importante pour moi, en tant que jeune sportive de performance. Parce que contrairement à d'autres sports, l'unihockey n'offre pas de perspective professionnelle rémunératrice.» Les entreprises formatrices qui soutiennent les sports de performance sont particulièrement mises au défi de la flexibilité. «Je travaille à 80 pour cent dans le cadre de mon apprentissage à la BAS, ce qui inclut les cours théoriques, et je consacre 20 pour cent au sport», précise Lisa. «De plus, je pars parfois plus tôt pour les entraînements en semaine et je bénéficie de congés supplémentaires pour des camps de perfectionnement ou des engagements avec l'équipe nationale. En contrepartie, ma formation dure quatre ans au lieu des trois habituels.»

Informations supplémentaires: swissolympic.ch

QUO VADIS, MONETA? MERCİ POUR TOUTES VOS PROPOSITIONS!

Dans moneta 1-2021, la BAS a lancé une grande enquête auprès des lectrices et lecteurs du magazine, afin d'obtenir leurs avis et propositions pour l'avenir de ce dernier. Au 31 mai, 733 personnes avaient participé au sondage en ligne. Nous tenons à les remercier sincèrement pour le temps qu'elles nous ont consacré et pour leurs précieuses réponses, que nous examinerons en détail ces prochains mois. En remerciement, nous avons tiré au sort plusieurs prix parmi tou-te-s les participant-e-s. Les neuf gagnant-e-s ont été avisé-e-s par courriel.



PERSONNE: ROLAND BAUMGARTNER NOUVEAU RESPONSABLE FONDS D'INNOVATION ET FINANCEMENTS SPÉCIAUX

En raison du départ à la retraite d'Edy Walker (lire l'entrevue en page 18), Roland Baumgartner a repris la direction des financements spéciaux de la BAS et donc aussi celle de l'association Fonds d'innovation, au 1^{er} juin 2021. Ce conseiller en financement des entreprises de 56 ans travaille pour la Banque depuis 2015. Il donne en outre des cours de direction et gestion d'entreprise à l'école professionnelle supérieure Inovatech, à Zofingue (AG).

VOUS CHERCHEZ L'INSPIRATION? VOUS LA TROUVEREZ DANS LE NOUVEAU RAPPORT D'ACTIVITÉ DE L'ASSOCIATION FONDS D'INNOVATION.

L'association Fonds d'innovation encourage des initiatives, entreprises et projets dans leur phase de création et de démarrage. Elle leur fournit des capitaux sous forme de participations ou leur octroie des prêts. Le Fonds d'innovation appuie des projets, institutions et entreprises modèles qui ont peu d'argent, mais dont les structures sont viables et les idées convaincantes. Le récent rapport d'activité du Fonds d'innovation présente notamment tous les projets soutenus en 2020. Sa lecture est inspirante: on y découvre aussi bien l'idée d'utiliser le corps humain comme source d'énergie thermique que des systèmes de contrôle qui permettent de réduire jusqu'à 80 pour cent les temps d'arrêt des centrales solaires.

Laissez-vous inspirer: www.bas.ch/fr/la-bas-agit/fonds-dinnovation/rapport-dactivite

Et que diriez-vous de soutenir le Fonds d'innovation par un don? www.bas.ch/fr/la-bas-agit/fonds-dinnovation/faire-un-don

NOUVELLE RUBRIQUE: LE PERSONNEL DE LA BAS S'ENGAGE

Le réseau et la communauté de valeurs de la BAS incluent aussi son personnel, qui intègre la vision et le modèle d'affaires de la Banque dans son quotidien. Les collaboratrices et collaborateurs sont

nombreuses et nombreux à s'impliquer dans différentes activités, en plus de leur travail à la BAS. Des engagements qu'une nouvelle rubrique présentera de temps en temps.



La galerie de portraits commence par Anna-Valentina Cenariu, responsable du service Durabilité de la BAS, cofondatrice et présidente du comité de Superar Suisse.

LA CRISE PEUT DEVENIR UNE CHANCE, AVEC UN COUP DE POUCE.

Superar Suisse propose une formation musicale à des enfants de familles socialement et économiquement défavorisées. La pandémie menace l'existence de cette association unique en son genre. Les mois à venir diront si la musique s'arrêtera ou si Superar sortira renforcée de la crise.

Texte: Katrin Wohlwend

Quand Anna-Valentina Cenariu parle de Superar Suisse, son enthousiasme est palpable. Cette association d'utilité publique, qu'elle a cofondée en 2012 et qu'elle préside, permet à des enfants ainsi qu'à des adolescentes et adolescents de participer à un programme musical exigeant, de jouer de la musique ensemble et se produire lors de concerts. Beaucoup de ces jeunes viennent d'une famille avec un parcours migratoire et de milieux socio-économiques défavorisés, ce qui complique leur accès à une formation musicale. Superar Suisse travaille dans quatre cantons, avec des écoles partenaires qui comptent parmi leurs élèves de nombreux enfants de ces groupes cibles. En espagnol, Superar signifie «surmonter». Voilà précisément ce que fait l'association, en s'inspirant d'un mouvement international qui plonge ses racines en Amérique du Sud: la musique aide les enfants à renforcer leur confiance en eux et en leurs capacités. Pour cela, les cours gratuits ont tout autant d'importance que les voyages en commun, les camps

La pandémie de coronavirus menace la poursuite de l'engagement sans égal de Superar Suisse. L'association a besoin de soutien pour tenir jusqu'à la prochaine année scolaire.



Photo: m&e

d'orchestre ou de chorale ainsi que les concerts, donnés parfois dans des lieux aussi réputés que la Tonhalle de Zurich ou le KKL de Lucerne.

«Nous restons là pour les enfants»

La pandémie de coronavirus menace cet engagement sans égal. Anna-Valentina Cenariu soupire: «Voilà un an et demi que nous n'avons pas pu faire de concert. Nous perdons ainsi nos revenus et de nouvelles possibilités de mise en réseau. Ce sont avant tout les grands concerts qui révèlent notre existence aux gens et leur donnent envie de soutenir Superar Suisse.» L'association fait tout ce qu'elle peut - notamment pendant la pandémie - pour continuer à donner des cours aux enfants, ce qui fait perdurer les coûts salariaux du corps enseignant et du personnel administratif. «L'enseignement est le cœur et la base de notre travail», souligne Anna-Valentina Cenariu. «Sans enseignement, pas de concert et pas d'avenir pour Superar Suisse. Nous ne pouvons pas mettre les activités en pause, congédier tout le monde et laisser tomber les enfants et ados.» Pour les jeunes, la pandémie est déjà synonyme d'abandon et d'isolement, surtout dans des familles dont la situation sociale ou économique est difficile, selon Mme Cenariu. «Nous restons là pour elles et eux.»

Renforcée par la crise

Malgré la gravité de la situation, la présidente du comité est persuadée que Superar Suisse peut sortir renforcée de la crise: «Nous devons tenir le coup jusqu'à la prochaine rentrée scolaire et combler le manque de financement d'environ cent mille francs.» Pour cela, fidèle à son nom, Superar Suisse se surpasse: «Nous activons l'ensemble de notre communauté, de toutes nos forces. Ces deux dernières semaines, nous avons organisé tous les soirs des vidéoconférences avec les parents et nos membres. Des gens que nous ne connaissions même pas se sont soudain engagés. De quoi nous fortifier à long terme en tant que communauté, mais nous avons besoin de vents favorables pour rester à flot.» L'énergie qu'Anna-Valentina Cenariu met dans Superar Suisse vient pour beaucoup de son parcours personnel. Son père, violoncelliste, a quitté la Roumanie pour l'Allemagne alors qu'il était encore jeune, afin de fuir la dictature de Ceaușescu. «Son histoire m'a façonnée: son amour de la musique, son intégration et sa réussite professionnelle grâce à la musique.»

En juin 2021, Superar Suisse lance une campagne de financement participatif sur la plateforme [crowdfunder.net](https://www.crowdfunder.net). N'hésitez pas à aller voir le projet et à le partager!

Voulez-vous souffler, vous aussi, un vent favorable dans les voiles de Superar Suisse?

Compte de dons: IBAN CH48 8080 8006 4551 2652 8

Informations supplém.: [superarsuisse.org/crowdfunding](https://www.superarsuisse.org/crowdfunding)

LE COURRIER

**Votre abonnement,
la garantie d'un
média indépendant**

Essai 2 mois

- ▶ **Web**: CHF 19.-
 - ▶ **Combi***: CHF 29.-
 - ▶ **5 jours****: CHF 39.-
-

lecourrier.ch | 022 809 55 55

*** web + papier le weekend / ** papier + web**



DÉCOUVREZ CHOBA CHOBA MAINTENANT À LA COOP !

Vous pouvez découvrir nos chocolats délicieux MAINTENANT dans une COOP près de chez vous. Chocolat noir intense à 71% ou à l'orange sanguine, fabriqué à partir de nos propres fèves de cacao fines, de beurre de cacao et de sucre de canne brut. C'est tout ce qu'il faut pour créer un délicieux chocolat.

Pour en savoir plus : www.chobachoba.com



L'agroécologie fournit des solutions contre la faim et la pauvreté.



www.biovision.ch



www.habitatdurable.ch



Investir dans le futur, cela commence chez soi.



HabitatDurable est l'association des propriétaires conscients de leurs responsabilités envers l'environnement et la société

Formation Oser l'indépendance !



Tu souhaites te réorienter, découvrir tes forces et tes limites ?

Tu n'es pas satisfait-e par le sens de la vie économique et tu aimerais faire autrement ?

Viens découvrir les bases d'un vrai changement !



«Oser l'indépendance» est une formation à plein temps avec des cours, des ateliers et du travail pratique. Pour jeunes gens de 21 à 33 ans.



Prochaine volée octobre 2021 à juin 2022

Renseignements : formation@aubier.ch

L'AUBIER
www.aubier.ch

« Nous sommes une espèce utile! »

Monika Litscher dirige l'association Mobilité piétonne Suisse.

Son objectif: que l'humain puisse vivre au cœur de l'espace public.

Propos recueillis par Esther Banz

moneta: Monika Litscher, alors qu'il existe un lobby pour tous les moyens de transport, la mobilité piétonne et ses intérêts n'ont qu'une toute petite voix dans les débats publics. Pourquoi?

Monika Litscher C'est vrai et c'est paradoxal, car nous sommes toutes et tous piétonnes et piétons, sans exception. La marche est le moyen le plus naturel de se déplacer. Les trajets que l'on fait pour rejoindre sa voiture ou son vélo, une terrasse ou un arrêt de bus sont également des itinéraires piétonniers.

Alors pourquoi si peu de considération pour les piétonnes et piétons?

Une raison importante est que peu de gens se considèrent en premier comme tels, et la marche est un moyen de transport tellement naturel. Beaucoup de gens pensent: pourquoi se battre pour quelque chose d'aussi évident? Pourtant, ça ne l'est pas.

Que voulez-vous dire?

Franchement, ces cent dernières années, l'État s'est bien peu préoccupé de rendre nos rues conviviales pour les gens qui s'y déplacent à pied. Autre point important: comme il n'existe pas de produits liés à la mobilité piétonne, aucune industrie ne veut en faire un marché.

Il n'y a donc rien à gagner à se déplacer à pied?

Oh que si! J'y vois d'ailleurs un autre paradoxe: chaque mètre que nous parcourons à pied génère une valeur publique, un avantage social et économique. Les bénéfices pour la santé de la marche à elle seule ont atteint 907 millions de francs en 2017. On devrait rémunérer pour cela toutes les personnes qui vont à pied. En outre, en mar-

chant, nous n'occasionnons presque aucun coût. En bref: nous, piétonnes et piétons, sommes pour ainsi dire une espèce utile!

Comment puis-je créer une valeur monétaire juste en marchant?

Tout simplement parce que la densité de portefeuilles est bien plus élevée dans les zones piétonnes que dans un centre-ville plein de voitures. Des enquêtes réalisées dans de nombreuses villes ont montré que les personnes qui vont à pied apportent davantage de profit que celles qui conduisent.

Mobilité piétonne Suisse conseille les pouvoirs publics sur des questions de planification du trafic piétonnier.

À quoi ressemble un environnement favorable à ce type de mobilité?

Le réseau pour se déplacer doit être aussi dense, agréable, direct, exempt d'obstacles et sûr que possible. Voilà ce qui rend un trajet à pied attrayant. Mais cela exige de bonnes bases de planification, alors que depuis un siècle, tout a été pensé pour l'automobile et autour d'elle. Notre approche consiste à prévoir pour les gens, pas pour des machines.

Vous aimeriez donc restituer l'espace aux piétonnes et piétons?

Oui, ainsi qu'on le vivra cet été par exemple dans plusieurs quartiers de Zurich, où des rues seront temporairement fermées à la circulation motorisée. Avec nos projets, nous essayons d'impliquer la population locale en lui disant: la rue est votre espace, à vous de vous la réapproprier, d'y mettre un banc, d'y jouer! Il est intéressant de constater que de nombreuses personnes doivent surmonter leurs inhibitions. Une telle réappropriation est contraire à notre éducation, car depuis notre plus tendre en-

fance, on nous impose de faire attention sur la route. Les gens qui se déplacent à pied ont toujours été considérés comme le maillon faible de la circulation et traités comme tels. Pourtant, une personne qui marche n'est vulnérable, peu sûre et faible qu'en raison du contexte.

À quoi ressemblerait la ville parfaite pour la mobilité piétonne?

Elle donnerait la priorité aux humains et leur serait accueillante. On y verrait beaucoup plus de personnes à pied qu'en voiture. La marche est bien davantage qu'un bête trajet d'un point A à un point B: elle a une qualité intrinsèque, car elle fait du bien à plusieurs égards et permet d'entrer en contact avec autrui. Pour l'environnement aussi, cette forme de mobilité présente uniquement des avantages. On ne prend la place de personne et on ne met personne en danger. La marche est l'expression d'une attitude fondamentale différente: le rejet d'une locomotion purement axée sur l'efficacité. Elle va au-delà de la simple mobilité.

Comment y parvenir?

Tout d'abord, nous devons comprendre et admettre que les rues sont des espaces publics, donc des espaces de vie.



Monika Litscher dirige depuis 2019 le bureau de l'association Mobilité piétonne Suisse. Cette spécialiste en sciences de la culture, ethnologue et urbaniste aimerait que les nombreux avantages de la marche à pied soient

mieux reconnus. Elle a auparavant mené, dans différentes hautes écoles et universités, des travaux de recherche et contractuels en matière de culture urbaine et d'espaces publics. Elle vit à Zurich.

moneta

#2-2021

P.P. CH-4601 Olten Post CH AG

Sans voiture: une mobilité durable doit respecter l'environnement. Mais comment se détacher de l'automobile?