

Swiss Climate Action^{ea}

Rapport de l'Assemblée populaire du 6 avril 2023

www.swissclimate.earth



Qu'est-ce que Swiss Climate Action ?

Swiss Climate Action est une initiative nationale qui rassemble des personnes de tous horizons pour identifier et mettre en œuvre des solutions efficaces pour lutter contre la crise climatique en Suisse.

La résolution de cette crise nécessite une combinaison appropriée de changements politiques, de transitions infrastructurelles et de modifications de comportements individuels. Bien que de nombreuses approches aient été proposées, peu ont impliqué suffisamment l'ensemble de l'écosystème suisse ou permis d'identifier ce qui fonctionnera réellement dans notre pays. Nous devons nous concentrer sur les combinaisons de solutions les plus adaptées, celles qui permettront à la Suisse de se rapprocher rapidement des limites planétaires et de respecter ses engagements dans le cadre de l'Accord de Paris.



Développeur de projets à impact

Nous aidons les organisations et les personnes à créer un changement durable en développant la science, les méthodologies et les plans d'action.

L'ÉQUIPE DERRIÈRE LE PROJET

L'équipe de scientifiques et d'expert.e.s en durabilité d'EA – Environmental Action, basée en Suisse, partage son temps entre des projets de recherche et de conseil innovants pour des organisations locales et mondiales et, par l'intermédiaire de sa branche à but non lucratif, mène des initiatives environnementales cruciales visant à protéger l'avenir de la planète.

Swiss Climate Action est née de l'engagement d'EA à réinvestir ses profits et ses talents dans des initiatives importantes et percutantes. Elle s'appuie sur le succès récent d'EA dans la crise de la pollution plastique ; EA, qui a développé les méthodologies et données de gestion des déchets utilisés par les organisations du monde entier luttant contre la pollution plastique, rassemble en effet de nombreuses parties prenantes au travers de ses multiples initiatives pour s'attaquer à la crise de la pollution plastique.

www.e-a.earth

Contactez-nous : contact@swissclimate.earth

**L'assemblée populaire du 6 avril 2023
s'est tenue dans le cadre de La Marche Bleue.**

La Marche Bleue est une association indépendante politiquement et idéologiquement. La Marche Bleue a été imaginée et portée par ses 4 initiatrices et marraines Valérie D'Acromont, médecin infectiologue, Julia Steinberger, économiste écologique, Irène Wettstein, avocate, et Bastienne Joerchel, politologue. Le manifeste de la Marche Bleue :

CONSTAT - Jamais autant n'a été détruit en si peu de temps, pour un but si illusoire. Nos addictions aux énergies fossiles, notre surconsommation qui gaspille et notre production déraisonnée nous conduisent à de multiples catastrophes climatiques et sociales qui touchent toutes les franges de la population. *Ensemble, nous pouvons sortir de cet engrenage et créer le changement radical qui assurera notre avenir.*

VOLONTÉ - Face à l'immobilisme, nous nous sommes réunies pour ouvrir une brèche et avancer ensemble. Nous nous mettons au défi de créer une vague d'espoir, en marchant 21 jours pour que tout le monde puisse vivre en harmonie sur cette planète bleue. Il existe de multiples pistes, elles doivent être portées par un débat participatif et citoyen. *Ensemble nous sommes actrices du changement, architectes et artisanes d'un demain viable et durable.*

INITIATRICES - Nous sommes quatre femmes profondément préoccupées par ce qui se passe. Malgré nos efforts réalisés dans nos vies et domaines d'expertise, nous sommes aujourd'hui au pied du mur, nous ne pouvons plus attendre.

MOBILISATION - Marchons ensemble, déterminées et solidaires. Fortes de chacune, nous aurons besoin de toutes pour convaincre. Rassemblons nos diversités, nos parcours, nos talents et nos rêves. Nous ne baissons pas les bras, nous souhaitons ouvrir le chemin d'un avenir plus serein.

Résumé pour le·la lecteur·trice pressé·e

Le 6 avril 2023, une assemblée populaire a été organisée à Lausanne dans le cadre de la Marche Bleue. Celle-ci avait pour thème la mobilité et a rassemblé environ 80 personnes. L'objectif de cette assemblée était de tester l'approche d'un nouveau système démocratique dans le cadre du projet Swiss Climate Action, et les résultats ont été très concluants. En effet, cette initiative a permis de recueillir des éléments concrets sur les souhaits de la population lausannoise en termes de mobilité. Les calculs effectués par EA-Environmental Action ont de plus démontré que les actions proposées pourraient entraîner une réduction significative de l'impact carbone des transports lausannois.

Cette expérience nous permet d'aboutir aux conclusions suivantes :



Les assemblées populaires ont une grande valeur ajoutée. Elles permettent de mobiliser les citoyen·ne·s et d'évaluer l'acceptabilité des mesures à proposer aux politiques. Il s'agit ici d'une approche dite bottom-up qui implique pleinement les citoyen·ne·s dans les processus décisionnels du pays.



Dans le cas précis de l'assemblée sur la mobilité organisée le 6 avril, elle a permis de démontrer que **les citoyen·ne·s sont prêt·e·s à changer leurs habitudes de déplacement.** Cependant, elle a également souligné que le soutien politique, pour l'implémentation des mesures nécessaires ainsi que pour le développement des infrastructures sous le contrôle étatique, est un pré-requis pour permettre ce changement de comportement. Ce test a donc validé la démarche que souhaite explorer et développer le projet Swiss Climate Action.

Résumé exécutif

La question climatique est un enjeu mondial qui exige l'implication de tous les acteurs, y compris les citoyen-ne-s, pour apporter des solutions durables, implémentables et efficaces. La Suisse, comme tous les pays du monde, est confrontée à ce défi et doit trouver les moyens de réduire ses émissions de CO₂ afin d'opérer dans les limites planétaires¹.

La Suisse et l'Accord de Paris

La Suisse s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 en ratifiant l'Accord de Paris en 2017. Cependant, elle doit réduire ses émissions de CO₂ de 1030 Mt CO₂ équivalent pour atteindre cet objectif, en se concentrant non seulement sur les secteurs d'émission les plus importants tels que les transports, les bâtiments et l'aviation, mais aussi sur l'amélioration des puits de carbone dont elle dispose tels que les forêts et les tourbières. Pour y parvenir, il est nécessaire de modifier les politiques, les infrastructures et les comportements actuels.

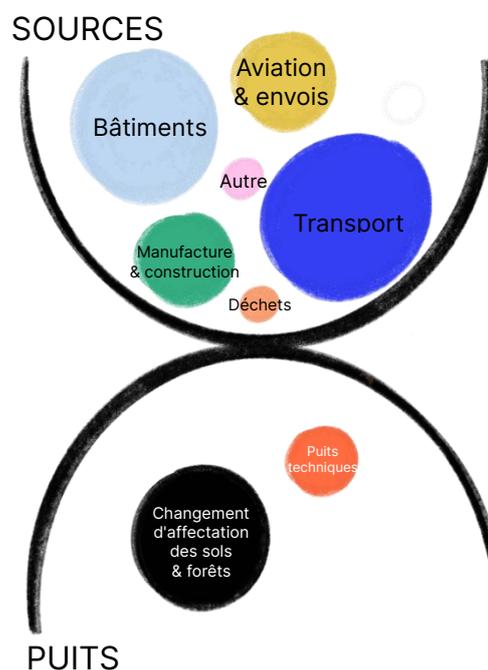


Figure 1 : Sources d'émissions CO₂ en Suisse par secteur

Le pouvoir des assemblées citoyennes et populaires

Afin de s'assurer du soutien citoyen qui à son tour facilitera le soutien politique, il est souhaitable de faire participer activement les citoyen-ne-s à la transition écologique, en les impliquant au travers d'assemblées citoyennes et populaires. Ces assemblées représentent un outil clé pour initier les changements nécessaires et créer un avenir souhaitable pour toutes et tous. Les citoyen-ne-s peuvent y discuter de questions complexes liées à l'environnement et à la transition écologique, se forger une opinion, construire des compromis et trouver des solutions ensemble.

¹ Le concept de limites planétaires a été élaboré en 2009 et permet d'identifier les processus qui régulent la stabilité et la résilience du système terrestre. Il s'agit d'une mesure quantitative des limites planétaires à l'intérieur desquelles l'humanité peut continuer à se développer et à prospérer. (Steffen et al. 2015).

Un test grandeur nature à Lausanne

Une initiative récente en Suisse (La Marche Bleue) a permis d'organiser une assemblée populaire sur le thème de la mobilité le 6 avril 2023 à l'Impact Hub de Lausanne. Les résultats de cette initiative ont été très positifs puisqu'ils ont révélé que les citoyen·ne·s sont prêts à changer leurs comportements et leurs habitudes de déplacement si une série de mesures pour y parvenir sont implémentées.

Les participant·e·s ont proposé une série de 20 mesures, dont 95% ont été acceptées par l'assemblée populaire. Parmi elles, on retrouve par exemple des propositions d'aménagements cyclables, le reverdissement de certains espaces ou l'augmentation des zones piétonnes.

Si ces mesures étaient mises en place, il est estimé que l'empreinte carbone des participant·e·s en matière de transports pourrait être réduite de plus de 30% entre 2023 et 2030. Cependant, cette réduction reste en deçà des objectifs fixés par l'Accord de Paris, qui prévoit une réduction globale de 50% des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse. Cette situation s'explique en partie par le fait que les participant·e·s envisagent d'augmenter leurs distances de déplacement d'ici 2030. Toutefois, une discussion sur la réduction des déplacements pourrait contribuer à atteindre l'objectif de réduction de 50% fixé par l'Accord de Paris.

En ce qui concerne l'objectif de réduction de 100% des émissions de CO₂ directes fixé par la Ville de Lausanne, une réduction projetée de 96% d'ici 2030 permettrait de se rapprocher considérablement de cet objectif.

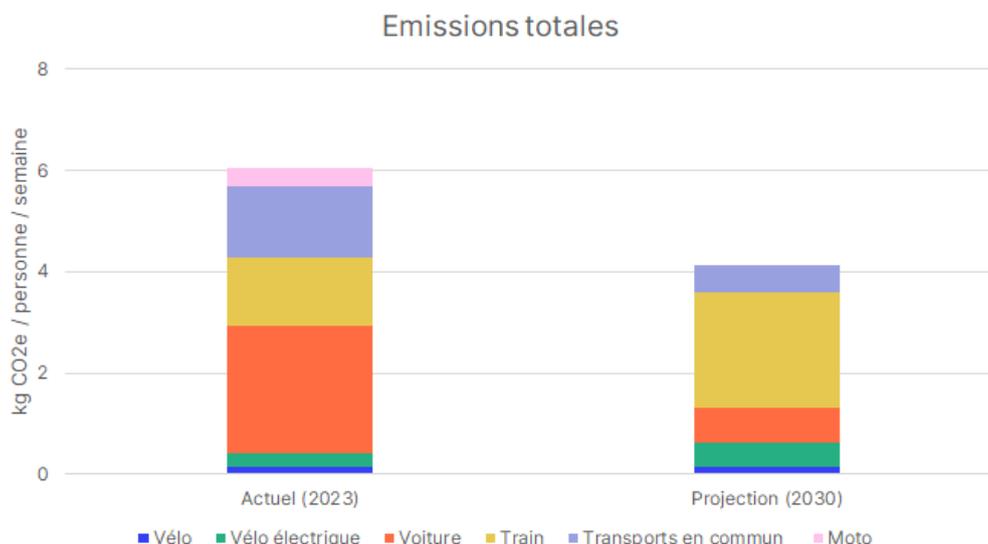


Figure 2 : Évolution des émissions totales (directes et indirectes) de CO₂ (en termes d'équivalents CO₂) liées à la mobilité des participants entre 2023 et leur projection pour 2030.

Toutefois, un changement d'infrastructure, couplé à un soutien politique et nourri d'apports scientifiques, est nécessaire pour amorcer cette transition. En effet, les citoyen·ne·s peuvent être des acteurs importants de la transition écologique,

mais ils ont besoin d'être accompagnés et soutenus par des décisions politiques fortes, ainsi que par des investissements dans des solutions implémentables et durables.

Le défi que Swiss Climate Action se propose de relever

Le défi qui se présente à nous peut renforcer la cohésion et la démocratie. Les assemblées citoyennes et populaires représentent une occasion pour les gens de se rencontrer, discuter et travailler ensemble sur des questions d'intérêt commun. Bien que nous soyons tou-te-s différent-e-s, nous avons fondamentalement les mêmes aspirations : une Suisse prospère et agréable à vivre, un environnement sain et sécuritaire pour nos enfants. Nous devons donc travailler ensemble, et convaincre les politicien-ne-s de donner aux citoyen-ne-s la place dont ils-elles ont besoin pour créer un avenir souhaitable.

Le projet Swiss Climate Action souhaite aller plus loin en engageant non seulement des citoyen-ne-s avec les assemblées citoyennes et populaires, mais aussi en recréant ce même type de processus au sein et entre les différents secteurs économiques et industriels. En effet, la transition écologique doit être globale et toucher tous les secteurs d'activités, et il est important que les entreprises et les industries soient également impliquées dans ce processus.

Le développement de solutions théoriques et le calcul de leur impact ne suffisent pas pour faire face à la crise climatique. Il est indispensable de prendre en compte l'acceptation de ces mesures par les citoyen-ne-s, notamment grâce à des sondages d'acceptabilité réalisés dans le cadre d'assemblées citoyennes ou populaires. De même, il est important que les différents secteurs économiques et industriels soient également impliqués dans le développement de ces mesures, et qu'ils les portent et soutiennent publiquement..

En adoptant cette approche, les politicien-ne-s percevront beaucoup moins de risques à implémenter des mesures en faveur du climat, puisqu'elles auront déjà été acceptées par un échantillon représentatif de la population et auront été portées par les secteurs d'activités suisses concernés. Cette démarche favorisera en outre une plus grande adhésion de l'ensemble de la société à ces mesures, et permettra d'obtenir des résultats plus concrets et plus rapides dans la lutte contre le changement climatique. Cela permettra de construire ensemble la Suisse de demain, plus respectueuse de l'environnement, plus durable et plus prospère.

Table des matières

REMERCIEMENTS	10
LE MOT DES ORGANISATRICES·EURS	11
INTRODUCTION	12
1. ASSEMBLÉE POPULAIRE	17
2. MÉTHODOLOGIE	19
3. JOURNÉE DU 6 AVRIL	22
4. RÉSULTATS	28
5. DISCUSSION	33
CONCLUSION	37
BIBLIOGRAPHIE	39
ANNEXES	42

Remerciements

Nous tenons à exprimer notre gratitude à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'organisation de cette assemblée populaire, ainsi qu'à la réalisation de ce rapport.

Plus particulièrement, nous souhaitons remercier chaleureusement les initiatrices de la Marche Bleue, Valérie D'Acremont, Bastienne Joerchel, Julia Steinberger et Irène Wettstein qui nous ont accordé leur confiance pour l'organisation de cet événement.

Un grand merci aussi à Micaël Metry, facilitateur en intelligence collective, pour ses conseils et recommandations et sans qui cette assemblée n'aurait pas pu avoir lieu.

Merci à l'Impact Hub de Lausanne et son équipe qui nous a permis d'organiser cet événement dans leurs locaux et fournit un précieux soutien organisationnel.

Merci à vous les participant·e·s, marcheurs·euses de la Marche Bleue qui avez accepté de participer à cette première assemblée populaire pilote dans le cadre de notre projet Swiss Climate Action et dont les retours et les encouragements à persévérer dans ce projet sont une source d'inspiration !

Finalement, ce projet ne pourrait pas avoir lieu sans les équipes de EA – Environmental Action dont les talents et le travail sans relâche permettent à des initiatives comme celles-ci de voir le jour et de participer à la construction d'un futur vivable et désirable.

Le mot des organisatrices·eurs

Et si les citoyennes et citoyens s'organisaient collectivement pour répondre à la crise climatique, maintenant et à leur échelle ? Quelles seraient les formes de ces réflexions, débats et décisions ?

En l'espace d'une après-midi, convié·e·s à l'Impact Hub de Lausanne par la Marche Bleue, citoyennes et citoyens ont été invité·e·s à expérimenter une forme de démocratie participative nommée *assemblée populaire*. Elle s'est construite collectivement autour du thème de la mobilité, l'un des secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre et responsables des bouleversements climatiques.

La participation des citoyen·ne·s a été essentielle à cette démarche dont les fruits de cette intelligence collective sont à présent mis à disposition publiquement et transmis à la Berne fédérale au travers de ce rapport. Regroupant des personnes de tous horizons, ayant le droit de vote ou non, à mobilité réduite ou hypermobile, qu'ils·elles soient parent avec poussette, passionné·e·s des voitures électriques, jeune qui va à ses loisirs ou à l'école, skateuse ou skater ou cycliste, ils·elles sont venu·e·s participer aux échanges autour de l'enjeu incontournable de la mobilité à Lausanne.

Hormis les conclusions très terre à terre et les solutions qui ont émergé de cette assemblée populaire, une des choses qui ont sauté aux yeux en tant que témoin de cette séance d'intelligence collective, est que ces assemblées citoyennes et populaires sont l'opportunité de se rencontrer, de discuter et de travailler ensemble sur ces questions d'intérêt commun. Ces interactions peuvent aider à construire des ponts entre des groupes qui pourraient autrement se trouver en désaccord ou être en conflit.

Car au fond même si l'on est tou·te·s différent·e·s, on veut une Suisse prospère et agréable à vivre, un air pur, la sécurité pour nos enfants.

Ce type de démarche peut se répliquer partout, en tout temps et à toute échelle. Il suffit d'un nombre suffisant de citoyen·nes, d'un lieu et d'un temps pour générer de l'intelligence collective.

Introduction

La Suisse a ratifié l'Accord de Paris en octobre 2017, s'engageant ainsi légalement à atteindre la [neutralité carbone](#) d'ici 2050².

Conformément aux exigences de l'Accord, les pays signataires doivent commencer à mesurer et à rapporter leurs progrès de réduction d'émissions.

Si aucune mesure supplémentaire n'est prise pour modifier les politiques, les infrastructures et les comportements actuels de la Suisse, le pays est en voie d'émettre environ **1'260 mégatonnes équivalent CO₂³** (Mt CO₂ eq.) au cours de la période 2020-2050.

Pour respecter les engagements de l'accord de Paris et limiter le réchauffement climatique en dessous de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, la Suisse ne peut émettre que **230 Mt CO₂ eq.** entre 2020 et 2050. La Suisse doit ainsi réduire ses émissions de **1030 Mt CO₂ eq.** durant cette période.

D'où proviennent ces émissions⁴ ?

Ces émissions proviennent de l'ensemble des activités menées en Suisse en tant que pays.

Le plus grand secteur d'émission est celui des transports avec 16.2 Mt CO₂ eq. en 2019, suivi des émissions liées aux bâtiments (11.7 Mt CO₂ eq.) et de l'aviation et des envois (5.6 Mt CO₂ eq.).

À noter que la Suisse bénéficie de puits de carbone naturels, tels que les forêts et les

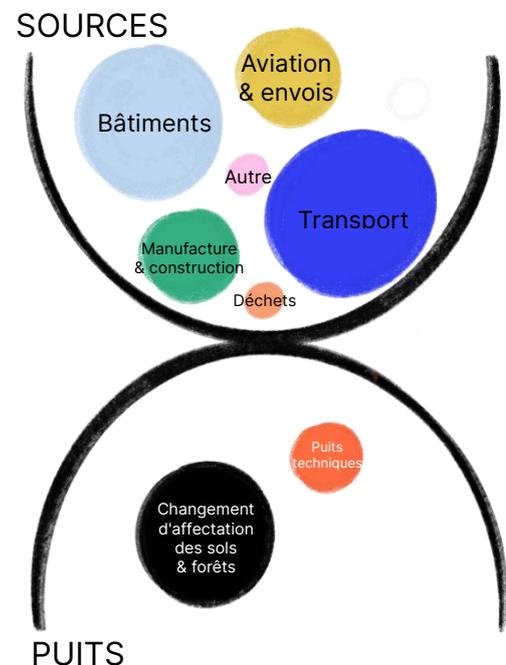


Figure 3 : Sources d'émissions CO₂ en Suisse par secteur

² Confédération suisse (2023, 06 avril). Office fédéral de l'environnement (OFEV), Stratégie climatique à long terme 2050. Repéré à <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/reduction-emissions/objectifs-reduction/objectif-2050/strategie-climatique-2050.html>

³ MT CO₂ eq. est la mesure du potentiel de réchauffement global de tous les gaz à effet de serre.

⁴ Our World in Data (2023, 6 avril). Switzerland : CO₂ Country Profile. Repéré à : <https://ourworldindata.org/co2/country/switzerland>

tourbières, qui sont capables d'absorber les émissions générées, mais ceux-ci sont limités.

L'objectif est donc de réduire les émissions d'un côté, et d'augmenter les puits de carbone de l'autre.

Focus sur les transports⁵

Le secteur des transports jouant un rôle décisif en matière d'émissions de CO₂, quelques détails supplémentaires sur ce secteurs sont présentés dans les graphiques ci-dessous.

La voiture est le moyen de transport responsable de la plus grande partie des émissions de CO₂ (54%), suivi de l'aviation (28%) et du reste du trafic routier (18%).

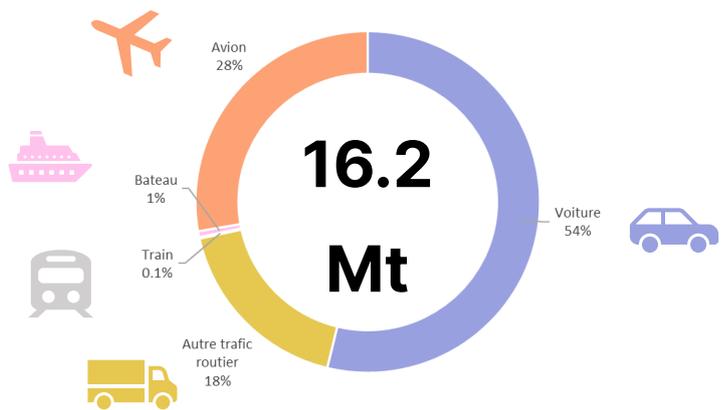


Figure 4 : Emissions de CO₂ de la Suisse imputables aux transports

Du point de vue des émissions par kilomètre parcouru, il est possible de constater qu'en Suisse une grande voiture thermique émet 3.5 fois plus qu'une grande voiture électrique et 52 fois plus que le train.

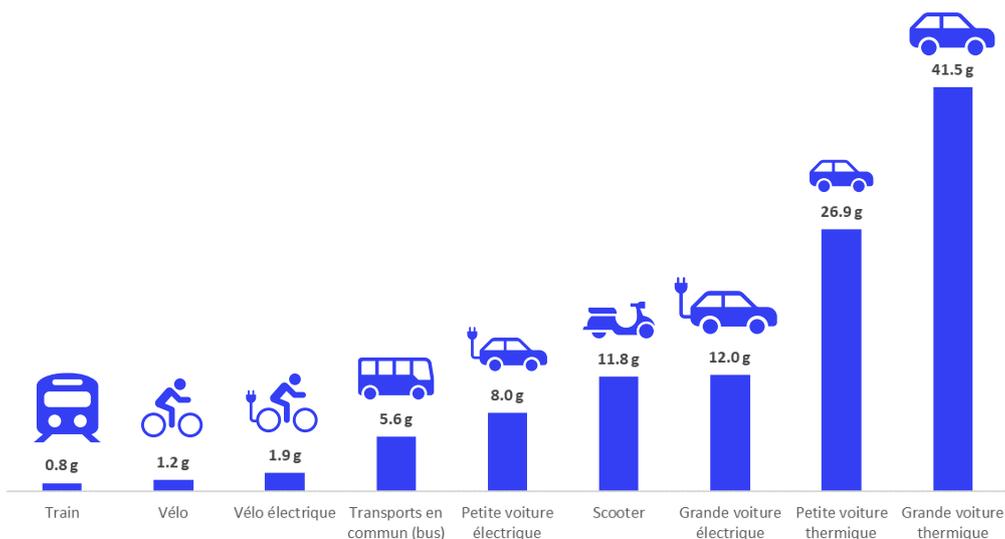


Figure 5 : Émissions de CO₂ des moyens de transport en Suisse, par km parcouru (sur la totalité du cycle de vie)

⁵ Confédération suisse (2023, 6 avril). Office fédéral de la statistique, Impact sur l'environnement. Repéré à <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html#-1371462205>

Impacts des transports⁶

Les émissions de CO₂ ne sont pas les seuls impacts des transports. Ceux-ci ont des conséquences non-seulement sur l'environnement, mais aussi la santé.

Par exemple, les besoins en termes de surfaces des divers moyens de transports par personnes ont des conséquences sur la manière dont les voies de circulations sont aménagées. Le transport d'une personne en voiture utilise en effet beaucoup plus d'espace que le transport d'une personne en vélo ou en train.

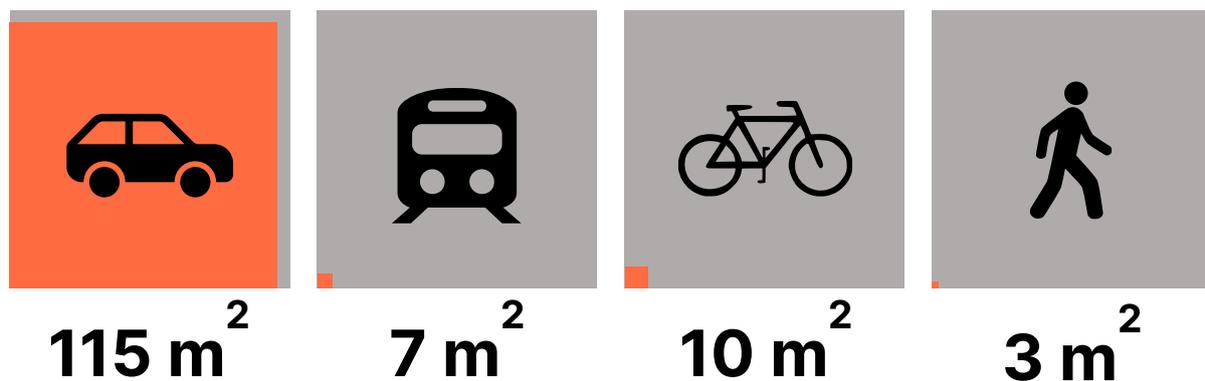


Figure 6 : Besoin en surface des divers moyens de transport, par personne (durant le déplacement, écarts compris)

Ceci engendre notamment l'aménagement de chaussées en asphalté ou en béton, créant des îlots de chaleur urbain où la température de l'air est plus élevée qu'elle ne le serait habituellement.

⁶ Bovay, C. (2020), Îlots de chaleur urbains & végétation : Diagnostic et potentiels de réversibilité, Le cas de Lausanne. Repéré à : https://igd.unil.ch/memoires/uploads/memoire/memoire_pdf/1781/b44f55e2-fd3a-43ae-9d85-38e863842d60.pdf

Office fédéral de l'environnement (OFEV), 2012, Magazine environnement, Les ressources naturelles en Suisse, Mobilité : ça bouge ! Repéré à : https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/luft/magazin-umwelt/magazin_umwelt_32012-umweltgerechtemobilitaet.pdf.download.pdf/magazine_environnement32012-mobilitecabouge.pdf

Office fédéral de l'environnement (OFEV), 2020, Les matières plastiques dans l'environnement, abrasion des pneus. Repéré à <https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/abfall/fachinfo-daten/kunststoffe-6-reifenabrieb.pdf.download.pdf/06-Matieres-plastiques-V.pdf>

Office fédéral du développement territorial (ARE), 2019, Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Repéré à https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehersinderschweiz.pdf.download.pdf/couts_et_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf

Confédération suisse (2023, 6 avril). Office fédéral de la statistique, Impact sur l'environnement. Repéré à <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html#-1371462205>

RTS infos (2023, 6 avril). La route tue chaque année près de 20'000 animaux sauvages en Suisse. Repéré à <https://www.rts.ch/info/suisse/7759317-la-route-tue-chaque-annee-pres-de-20000-animaux-sauvages-en-suisse.html>

Outre les îlots de chaleurs, la pollution atmosphérique et le bruit dus aux transports ont des conséquences sur l'environnement et la nature, tel que les pertes de récoltes, les animaux sauvages tués sur les routes et la pollution due aux résidus d'abrasion des pneus.



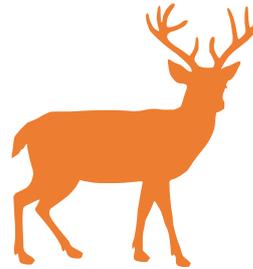
30%

Des surfaces bâties sont dédiées aux transports



94 000 tonnes

Pertes de récoltes suisses (céréales) par an



20 000

Animaux sauvages tués sur les routes suisses par an



8 100 tonnes

de résidus d'abrasion des pneus terminent dans la nature par an en Suisse

Les dommages sur la santé sont aussi importants puisque les transports ont causé près de 2 300 décès prématurés (dus à la pollution atmosphérique) et 17 761 accidents avec dommages corporels et plus de 39 000 journées de symptômes asthmatiques chez les enfants en 2019 en Suisse. Il a par ailleurs récemment été démontré que l'augmentation du bruit avait un impact sur le risque de suicide.



2 300

Décès prématurés



17 761

Accidents avec dommages corporels



39 300

Journées de symptômes asthmatiques chez les enfants



4%

D'augmentation du risque de suicide pour chaque palier supplémentaire de 10 dB

Ceci équivaut à un coût externe pour la santé en Suisse de 3 659 millions de francs en 2019.

La réduction de nos émissions de CO₂ aura donc un impact bien plus vaste qu'initialement attendu puisqu'elle améliorera non seulement la qualité de l'environnement, mais aussi la santé des individus.

Les solutions pour réduire les émissions de CO₂

La bonne nouvelle est qu'il existe des solutions pour diminuer les émissions et augmenter les puits, ce qui permettra de réduire considérablement les émissions nettes de la Suisse.

Le temps est venu de déterminer les combinaisons de solutions qui conviennent à la Suisse et les mettre en œuvre rapidement. C'est justement la mission du projet Swiss Climate Action.

Les solutions existent, une grande partie sont déjà utilisées en Suisse, mais pas encore à une échelle suffisante pour diminuer les émissions conformément aux besoins de l'accord de Paris.

Or une solution n'est une solution que si elle est implémentée.

Plutôt que de modéliser puis d'imposer des solutions, le pari de Swiss Climate Action est de commencer par la fin : dans la mesure des contraintes nécessaires, de quelle Suisse rêve-t-on dans un futur proche ?

Une fois les éléments de réponse à cette question identifiés, la prochaine interrogation devient, comment y arrive-t-on ? Avec quelles mesures opère-t-on le changement désiré ?

Afin de répondre à ces deux éléments cruciaux – de quelle Suisse veut-on, et quelles mesures sont nécessaires pour y parvenir – les assemblées populaires et citoyennes, représentatives de toute la population, nourries par la science, par l'intelligence collective et par l'amour de notre pays, peuvent faire émerger des actions implémentables et soutenues par la population suisse.

Le but de cette assemblée populaire a été de piloter ce concept, d'apprendre de son déroulement, afin de pouvoir le répliquer sur les autres sujets et secteurs.

Une démarche similaire avec les parties prenantes par secteurs d'activité viendra compléter la voix citoyenne.

Cette approche double permettra de dessiner une trajectoire climatique ambitieuse pour une Suisse résiliente et responsable, complétée par des propositions de mesures pour y arriver, développées avec les parties prenantes.

1. Assemblée populaire

1.1. Définition⁷

Les assemblées citoyennes sont une méthode démocratique qui regroupe un échantillon représentatif d'une population ou d'une communauté afin de délibérer sur un sujet donné et de formuler des recommandations. Elles sont généralement organisées par une instance politique ; ce qui n'est pas le cas des assemblées populaires qui sont organisées par les citoyen·ne·s eux·elles-mêmes.

Cette forme de délibération est ouverte à tou·te·s et a pour objectif de proposer des mesures sur un sujet d'intérêt commun.

Elle est organisée en trois phases :

1. **Phase d'apprentissage** : cette phase est indispensable au bon déroulement d'une assemblée populaire puisqu'elle permet de définir les grands principes et règles de l'assemblée d'une part et, d'autre part, elle fournit aux participant·e·s le contexte scientifique et politique nécessaire pour des délibérations efficaces.
2. **Phase de délibération** : cette phase a pour objectifs de définir le sujet de discussion principale de l'assemblée et de créer des groupes de travail et des sous-thèmes de discussion. Cette phase a aussi pour but de permettre aux groupes de travail de proposer des idées/mesures qui seront ensuite présentées et discutées en plénum.
3. **Phase de restitution du travail en groupes et de décision** : Cette dernière phase a pour objectifs de partager les conclusions des groupes de travail

⁷ Democratic society (2023, 20 avril). Climate Democracy Glossary. Repéré à :

<https://www.demsoc.org/glossary>

RSA, Innovation in Democracy Programme (IIDP) (2020). How to run a citizens' assembly. Repéré à :

<https://www.thersa.org/globalassets/reports/2020/IIDP-citizens-assembly.pdf>

Trust the people (2023, 20 avril). Open resources. Repéré à : <https://www.trustthepeople.earth/resources>

avec l'ensemble de l'assemblée populaire et de créer un compte-rendu dont le devenir doit être déterminé par l'ensemble des participant·e·s.

À l'issue d'une telle assemblée, des actions ou des mesures peuvent par exemple être proposées et transmises à un plus large public (ex. habitant·e·s d'un quartier, gouvernement, etc.).

1.2. Cadre de base⁸

Afin de faciliter les communications, un cadre de base est proposé. Ceci permet en outre d'augmenter en efficacité et en pertinence lors des discussions.

1.2.1. Gestes de la main

Une série de gestes simples de la main est proposée ci-dessous et permet de mieux faire circuler, mais aussi respecter la parole au sein des groupes de travail.

- **Doigt levé** : « Je veux prendre la parole »
- **Agiter les mains vers le haut** : « Je suis d'accord »
- **Agiter les mains vers le bas** : « Je ne suis pas d'accord »
- **C de la main** : « J'ai besoin d'une clarification »
- **Faire le moulin avec ses bras** : « Déjà dit / Tu te répètes »
- **Former un T avec ses deux mains** : « Point technique »

1.2.2. Rôles

Une assemblée populaire nécessite un·e facilitateur·trice responsable du bon déroulement de l'assemblée. Celui·celle-ci est soutenue par un·e secrétaire qui est responsable du compte-rendu de l'assemblée et de la prise de notes.

À l'intérieur des groupes de travail, un·e facilitateur·trice aide à faciliter la discussion. Il·elle peut être épaulé par un·e gardien·ne du temps. Le·la secrétaire quant à lui·elle résume les thèmes discutés par écrit.

Le rôle des facilitateurs·trices est crucial afin de garantir le bon déroulement de l'assemblée et une coopération efficace et efficiente au sein des groupes de travail, mais aussi lors de la délibération finale.

⁸ RSA, Innovation in Democracy Programme (IIDP) (2020). How to run a citizens' assembly. Repéré à : <https://www.thersa.org/globalassets/reports/2020/IIDP-citizens-assembly.pdf>
Seeds for change (2021). Hand signals. Repéré à : <https://www.seedsforchange.org.uk/handsig.pdf>

2. Méthodologie

Pour permettre la bonne réalisation de cette assemblée populaire, nous avons mis en place une méthodologie afin d'avoir une marche à suivre systématique tout au long de l'élaboration et la réalisation de l'assemblée. Ceci nous a aussi aidé dans le choix de la méthode de collecte des données et d'analyse.

La collecte des données a été réalisée en trois temps :

Premièrement par un sondage démographique que nous avons transmis aux participant·e·s à leur arrivée. Celui-ci avait pour but de déterminer l'échantillon de la population ayant participé à l'assemblée. Ce premier sondage contenait aussi des questions sur les habitudes actuelles de mobilité des participant·e·s afin d'estimer leur empreinte carbone actuelle en matière de transport.

Les participant·e·s ont ensuite été invité·e·s à voter sur les mesures et solutions proposées par les groupes de travail à la suite des discussions durant le forum ouvert⁹.

Une fois le vote des mesures établi, un dernier sondage a été proposé aux participant·e·s sur la projection de leurs habitudes de mobilité à l'horizon 2030, en imaginant que les mesures qu'ils-elles ont approuvées avait été mises en place.

Les formulaires des sondages sont disponibles aux annexes 3, 4 et 5.

2.1. Sondage démographique

Ce sondage démographique permet de rendre compte de l'échantillon de la population présente lors de l'assemblée populaire.

Les questions posées concernaient les thèmes suivants :

- Genre ;
- Âge ;
- Nationalité ;
- Situation familiale ;
- Profession ;
- Niveau de revenu annuel du ménage ;

⁹ Une explication du concept de forum ouvert est disponible au point 3.1.3 Délibération – forum ouvert.

- Nombre de personnes dans le ménage
- Affiliation à un parti politique
- Lieu de résidence
- Appartenance au terme « écologiste »

Le formulaire du sondage est disponible à l'annexe 3.

Les données démographiques collectées concernant l'âge, la taille du ménage et la nationalité ont pour objectif d'être comparées avec les statistiques de la population suisse¹⁰ afin d'évaluer la représentativité des participant·e·s.

2.2. Vote des solutions proposées

Dans le cadre de l'assemblée populaire, les participant·e·s ont été amenés à proposer une série de mesures en matière de mobilité¹¹ à implémenter d'ici 2030.

L'acceptabilité de ces mesures ont été votées par l'assemblée afin d'élaborer une liste de mesures finale acceptées par tou·te·s.

Une échelle en 4 paliers a été proposée pour le vote :

- Pas du tout d'accord ;
- Pas d'accord ;
- D'accord ;
- Tout à fait d'accord.

Une mesure est alors considérée comme acceptée lorsque 50% ou plus des participant·e·s ont voté « D'accord » ou « Tout à fait d'accord ».

Le formulaire du vote est disponible à l'annexe 4.

2.3. Sondage de mobilité

Le thème de cette assemblée populaire portant principalement sur les émissions dues aux transports en Suisse et à Lausanne, nous avons souhaité évaluer les habitudes de mobilités des participant·e·s.

Pour ce faire, les participant·e·s ont rempli un sondage à leur arrivée qui concernait leurs habitudes mobilités actuelles. À la suite des votations sur les

¹⁰ Confédération suisse (2023, 19 avril). Office fédéral de la statistique (OFSP), Portrait démographique de la Suisse. Repéré à <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/actualites/quoi-de-neuf.assetdetail.21764559.html>

¹¹ La liste complète des mesures proposées est disponible dans la section 4.1. Mesures proposées.

mesures à implémenter d'ici 2030, les participant·e·s ont à nouveau répondu au même sondage mais dans un cadre de pensée différent. Cette fois-ci, ils·elles devaient imaginer leurs habitudes de mobilité en 2030 dans un contexte où l'ensemble des mesures approuvées étaient implémentées.

Le but était de déterminer l'empreinte carbone des personnes constituant l'assemblée en 2023 et les potentiels de réduction à l'horizon 2030.

Afin d'estimer cette empreinte carbone, les questions des deux sondages ont été divisées en deux catégories :

1. Les déplacements en lien avec l'activité principale du·de la répondant·e (ex. trajets vers le lieu de travail).
2. Les déplacements en lien avec l'activité secondaire du·de la répondant·e (ex. trajets vers une activité de loisirs).

Ces deux catégories regroupaient la même série de questions sur la moyenne de kilomètres parcourus par moyen de transport : à pied, vélo, vélo électrique, train, transports en commun (autres que le train), moto, avion.

En cas d'utilisation de la voiture, des questions plus spécifiques étaient posées sur la taille, le type de carburant et le nombre moyen de personnes transportées dans la voiture utilisée.

Le formulaire du sondage est disponible à l'annexe 5.

L'empreinte carbone de ces participant·e·s a ensuite été estimée en utilisant les facteurs d'impact de la base de données [Ecoinvent](#). Cet impact a été mesuré en termes d'émissions directes générées (par exemple lors de la combustion de carburant) et d'émissions générées sur la totalité du cycle de vie (émissions directes et indirectes incluant par exemple l'énergie grise utilisée dans la production des véhicules).

Les facteurs d'impact pour l'année 2030 sont considérés comme identiques à ceux de 2023, sauf pour les transports en commun où une électrification de la flotte des bus est modélisée pour l'année 2030.

Seules les réponses des participant·e·s ayant répondu aux deux sondages (en début et en fin d'assemblée) ont été considérées pour cette analyse de mobilité.

3. Journée du 6 avril

3.1. Description

Dans le cadre de la [Marche Bleue](#) et de son passage par Lausanne, une assemblée populaire a été organisée autour du thème de la mobilité.

Cette assemblée a eu lieu le jeudi 6 avril 2023 à l'Impact Hub Lausanne, de 14h45 à 17h45 et co-facilitée par Micaël Metry, facilitateur en intelligence collective, et l'initiative Swiss Climate Action de l'Association EA-Environmental Action.

L'objectif était de trouver ensemble des solutions acceptables et implémentables pour les citoyen·ne·s afin de réduire les émissions de CO₂ et les impacts externes des transports à Lausanne.



Figure 7 : Extrait de l'assemblée populaire du 6 avril 2023 à l'Impact Hub de Lausanne © Eddie Taz

L'assemblée populaire a débuté avec 87 personnes présentes. La représentativité de l'échantillon est exposée et comparée à la population suisse dans la figure ci-dessous. L'assemblée était notamment constituée d'une majorité

de femmes. La moyenne d'âge (55 ans) était plus élevée que la moyenne suisse et seule une petite partie des participant·e·s étaient de nationalité étrangères.

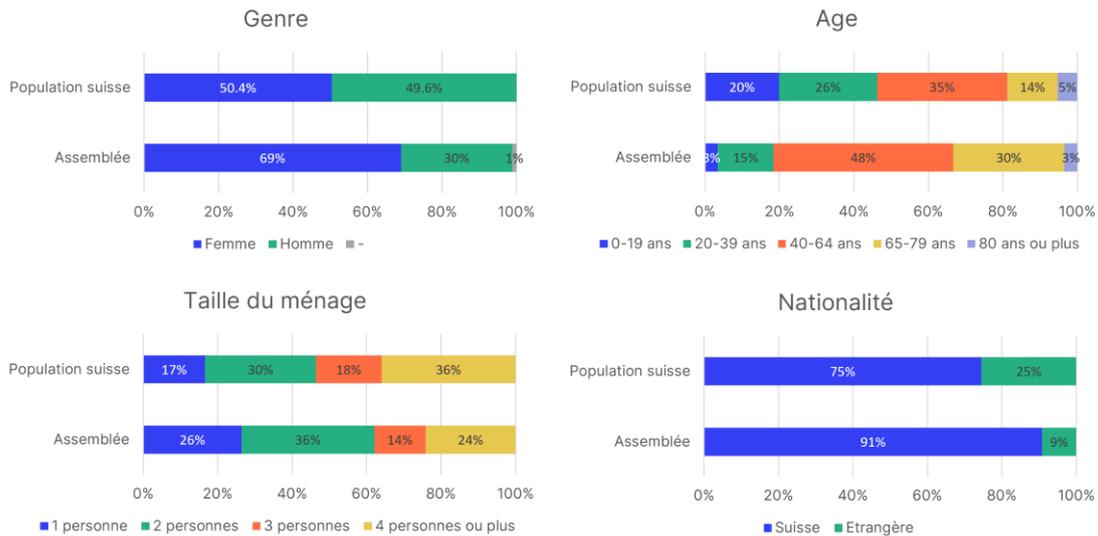


Figure 8 : Représentativité de l'échantillon des participant·e·s à l'assemblée populaire comparée à la population suisse.

Le sondage démographique a aussi fourni des informations sur le lieu de résidences des participant·e·s dont 62% vient de l'agglomération lausannoise et 83% vit en zone urbaine.

À noter que 68% des personnes présentes se revendiquent sans affiliation à un parti politique et les 32% restant sont affiliés à des partis plutôt de gauche.

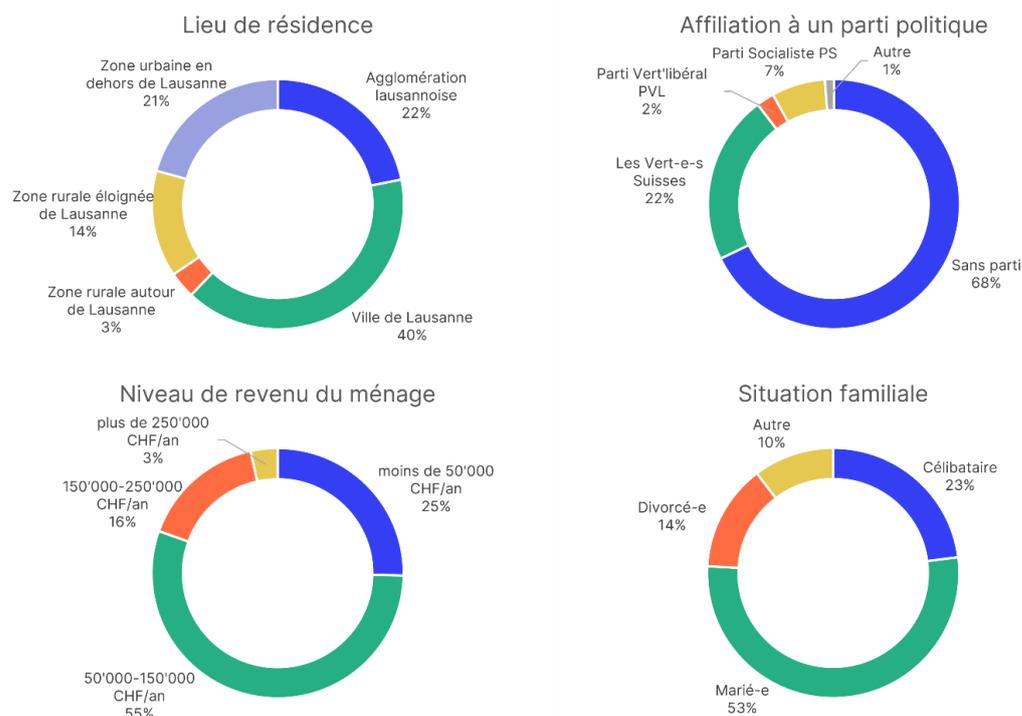


Figure 9 : résultats du sondage démographique lors de l'assemblée populaire.

3.1.1. Agenda

L'assemblée populaire a été suivi l'agenda suivant :

Horaire	Activité
14h45	Accueil
15h00	Lancement de l'assemblée populaire
15h05	Contexte scientifique de la mobilité
15h25	Contexte politique de la mobilité
15h30	Forum ouvert
17h30	Mise en commun et sondage
17h45	Clôture

3.1.2. Phase d'apprentissage

Pour permettre aux participant·e·s de l'assemblée populaire de proposer des mesures pertinentes en matière de mobilité, une présentation sur les contextes scientifique et politique de la mobilité en Suisse et à Lausanne a été réalisé.

Le but était de fournir un état des lieux aux participant·e·s.

Le contexte scientifique a permis de présenter les émissions de CO₂ actuelles en Suisse, ainsi que les défis à relever afin respecter les Accords de Paris.

Le secteur des transports étant le plus grand secteur d'émissions en Suisse et le sujet du jour de l'Assemblée, une présentation plus détaillée sur les impacts des transports en Suisse et à Lausanne a été proposée, en incluant non seulement les émissions de CO₂ imputables aux transports, mais aussi les dommages que la pollution atmosphérique et le bruit qu'ils produisent peuvent causer sur la santé et l'environnement.

Le contexte politique a présenté quant à lui les initiatives en cours de réalisation à Lausanne et dans le canton de Vaud en matière de mobilité. À noter que l'objectif de la Ville de Lausanne en matière de mobilité est de réduire de 100% les émissions directes liés aux transports¹².

La présentation complète est disponible et téléchargeable gratuitement sur le lien suivant : <https://swissclimate.earth/possibilites-d-engagement/> ou se trouve en annexe de ce document (annexe 6).

¹² Ville de Lausanne (2023, 19 avril). Plan climat lausannois. Repéré à <https://www.lausanne.ch/portrait/climat/plan-climat.html>

3.1.3. Phase de délibération - Forum ouvert

Une assemblée populaire peut prendre plusieurs formes. Dans le cadre de ce projet, c'est le « forum ouvert » qui a été retenue et dont les grands principes sont listés ci-dessous :

- Les personnes qui se présentent sont les bonnes personnes ;
- Ça commence quand ça commence ;
- Quand c'est fini, c'est fini ;
- Ce qui arrive est ce qui pouvait arriver de mieux ;

La loi des deux pieds :

- À tout moment, si vous n'êtes ni en train d'apprendre, ni en train de contribuer, prenez vos pieds et passez à autre chose.

Les deux animaux totems :

- Les abeilles butinent et font circuler les idées d'atelier en atelier ;
- Les papillons prennent une pause, réfléchissent seuls ou attirent d'autres papillons.

Problématique

Une fois les grands principes et règles établies, le facilitateur de l'Assemblée a posé la question suivante : « Au vu de ce que vous venez d'apprendre sur la mobilité, en termes de contextes scientifique et politique, comment implémenter politiquement une mobilité qui respecte la quasi-neutralité carbone sur le territoire de Lausanne (urbain et rural) d'ici à 2030 ? ».

Agenda et place du marché

Les participant·e·s ont été encouragés à échanger brièvement avec leurs voisin·e·s pour déterminer les thèmes majeurs qu'ils·elles souhaitaient aborder au cours de l'assemblée. Par la suite, ils·elles ont été invité·e·s à partager leurs points d'intérêt, que le facilitateur a ensuite regroupés en dix thèmes principaux, certains étant fusionnés.

Dix thèmes de discussion ont ainsi pu être définis :

1. Subventions et programmes d'incitations ;
2. Se déplacer à vélo en toute sécurité ;
3. Commerce et livraisons de marchandises ;
4. Nouvelles habitudes de déplacements et inclusion des personnes à mobilité réduites ;

5. Modification du cadre légal et plan d'implémentation ;
6. Gare de Lausanne et pendulaires ;
7. Transports publics et gratuité ;
8. Organisation du travail et mobilité en entreprise ;
9. Aménagements urbains (zones piétonnes, stationnement et droit d'usage) ;
10. Puits de carbone.

Groupes de travail

Les participant-e-s ont ensuite formé des groupes en fonction de leur affinité pour un sujet et ont discuté 20 minutes de la thématique avec pour objectif de fournir entre une et trois mesures par groupe au terme de la discussion.

Ces mesures ont ensuite été présentées en plénière et leur acceptabilité mise à l'épreuve par l'assemblée.



Figure 10 : : Extrait des groupes de travail lors de l'assemblée populaire du 6 avril 2023 à l'Impact Hub de Lausanne © Eddie Taz

3.1.4. Phase de restitution du travail en groupes et de décision

Au terme du « forum ouvert », un représentant de chaque groupe de travail a eu une minute pour présenter au reste de l'assemblée les mesures qui avaient été décidées.

Les secrétaires de l'assemblée ont pris note des mesures et les ont projetées en direct sur un écran afin que l'ensemble de l'assemblée puisse les lire.

Les participant·e·s ont ensuite voté par écrit ou par un formulaire internet sur l'acceptabilité de l'ensemble des mesures afin de déterminer celles qui seraient finalement retenues.

Les résultats des votes des participant·e·s sont présentés dans la section suivante.

4. Résultats

Les résultats présentés ci-dessous font état d'une part des mesures proposées par les participant·e·s et leur niveau d'acceptabilité et d'autre part de l'évolution projetée des habitudes de mobilité des répondant·e·s entre 2023 et 2030, suite à la mise en œuvre desdites mesures.

4.1. Mesures proposées

Durant les discussions en petits groupes de travail, les participant·e·s avaient pour objectifs de présenter une à trois mesures par thématique abordée. Une liste exhaustive des mesures proposées par les groupes de travail et leur taux d'acceptabilité est présentée ci-dessous.

#	Mesures	Taux d'acceptabilité
1	Définition d'une politique en termes de tourisme événementiel par la commune de Lausanne	57%
2	Mise en cohérence des plans de mobilité hors-agglomération et Lausanne-ville	90%
3	Interpellation des tribunaux pour mettre le droit à un environnement sain au-dessus du droit la liberté individuelle et de commerce	86%
4	Lobbying afin que le cadre légal permette des transports publics gratuits	92%
5	Livraison par le train et réception des objets sur place en gare ou par livraison à vélo cargo ou box de stockage.	63%
6	Plus de stationnement pour service et moins pour voitures individuelles	90%
7	Plus de zone piétonne, vertes et d'installation de bancs accessibles aux personnes à mobilité réduite	96%
8	Du gris au vert : planter des arbres (tiny forest, jardins partagés, permaculture)	100%
9	Créer des assemblées citoyennes de quartiers	85%
10	Communication de la communauté	69%

11	Prioriser les transports publics efficaces pour privilégier le grand Lausanne (participation des communes + observatoires)	96%
12	Interdire la voiture en centre-ville	85%
13	Améliorer les aménagements cyclables pour mettre les vélos en sécurité	98%
14	Transports publics gratuits	84%
15	Bourse d'échange volontaire entre entreprises (poste de travail, collaborateurs-trices)	55%
16	Rayon de recrutement de proximité	45%
17	Renforcer et rendre plus facile d'accès la mobilité pour les personnes vulnérables depuis chez elles	90%
18	Une journée sans voiture	84%
19	Mixité de services de commerces et d'équipements dans chaque quartiers	86%
20	Limiter la circulation à 30 km/h partout	87%

Une mesure est considérée comme « acceptée » si 50% ou plus des répondant-e-s a voté « D'accord » ou « Tout à fait d'accord ». Sur les 20 mesures proposées, seul celles concernant le « recrutement de proximité » n'a pas été acceptée par la majorité des participant-e-s. Les résultats détaillés des votes est présenté dans le graphique ci-dessous.

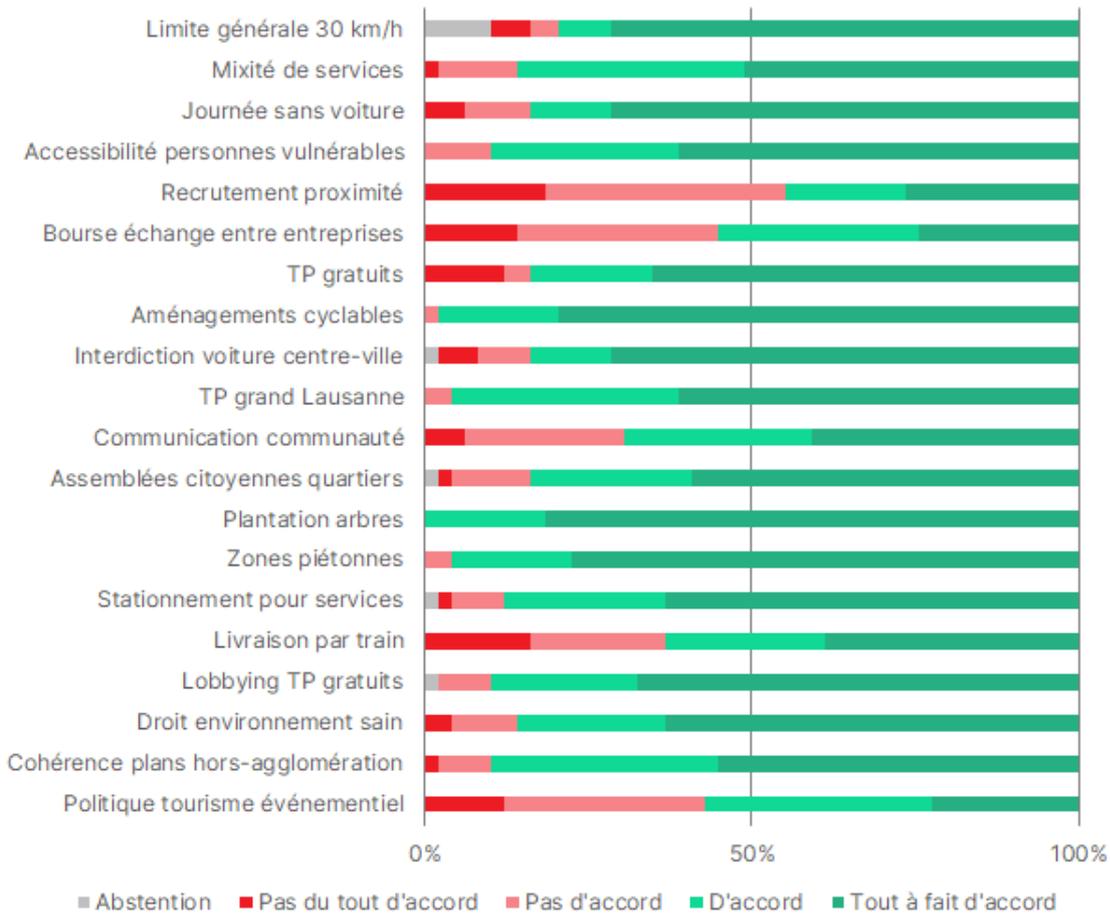


Figure 11 : Présentation du résultat des votes sur les mesures proposées par les participants à l'assemblée populaire

4.2. Habitudes de mobilité

Le sondage sur les habitudes de mobilité des participant·e·s à l'assemblée populaire entre 2023 (habitudes actuelles) et 2030 (habitudes projetées avec l'implémentation des mesures acceptées ci-dessus) a démontré premièrement une évolution des kilomètres parcourus entre 2023 et 2030.

En effet, on constate 30% d'augmentation des distances parcourues, principalement par l'usage du train. Tous les usages des moyens de transport augmentent, à l'exception de celui de la voiture et de la moto qui diminuent respectivement de 39% et 100%. L'augmentation d'usage la plus notable est celle du vélo électrique (+65%), suivie du train (+49%).

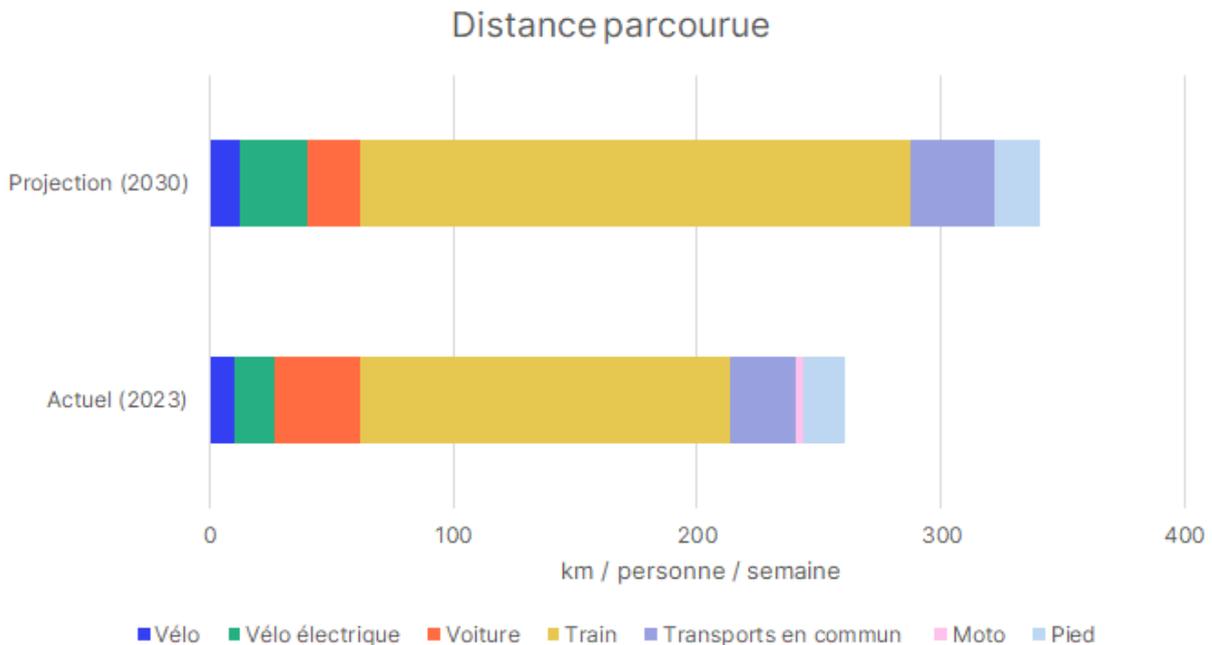


Figure 12 : Comparaison de la distance parcourue actuelles avec celles projetées à l'horizon 2030 par type de transport (en kilomètre par personne et par semaine).

La réalisation des deux sondages a aussi permis de constater une évolution de l'impact sur les émissions de CO₂ de la mobilité des participants.

Les émissions directes liées à la mobilité des participants diminuent de 96%, tandis que les émissions sur la totalité du cycle de vie (directes et indirectes) diminuent de 32% entre 2023 et la projection de 2030.

Au niveau de l'impact par kilomètre parcouru, la réduction de l'empreinte carbone est encore plus importante : -47% entre 2023 et 2030. Ceci s'explique par le fait qu'une augmentation des distances parcourues est prévue mais aussi par une réallocation de l'usage des différents moyens de transports.

On constate ainsi une réduction de l'impact kilométrique de 73% pour la voiture et de 70% pour les transports publics.

Actuellement la voiture est le moyen de transport le plus émetteur de CO₂ pour les participant·e·s de l'assemblée. Elle est en effet responsable de 42% des émissions. En 2030, les participant·e·s se tournant plus vers l'usage du train, c'est cette catégorie qui émettra le plus de CO₂, représentant ainsi 55% des émissions de CO₂ dues aux transports.

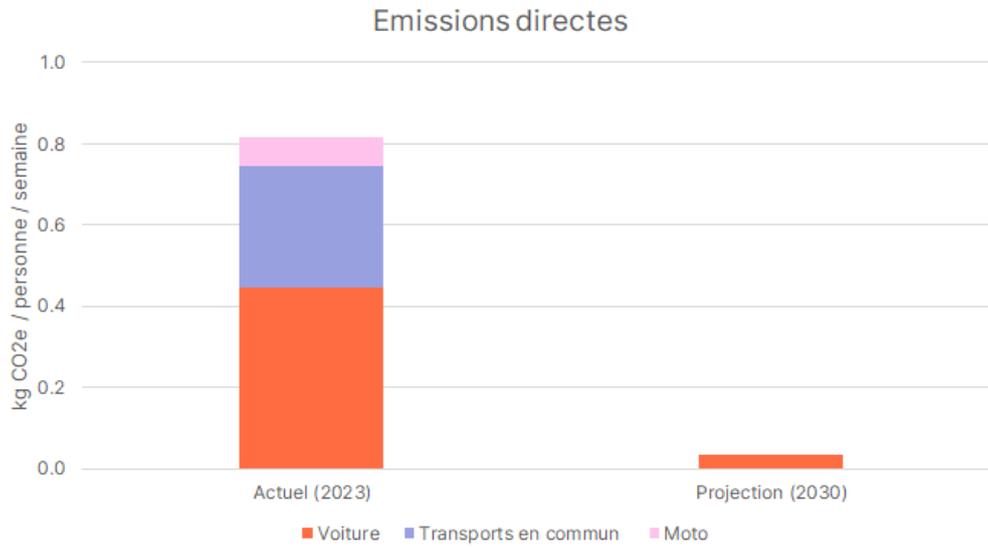


Figure 13 : Évolution des émissions directes de CO₂ (en termes d'équivalents CO₂) liées à la mobilité des participants entre 2023 et leur projection pour 2030.

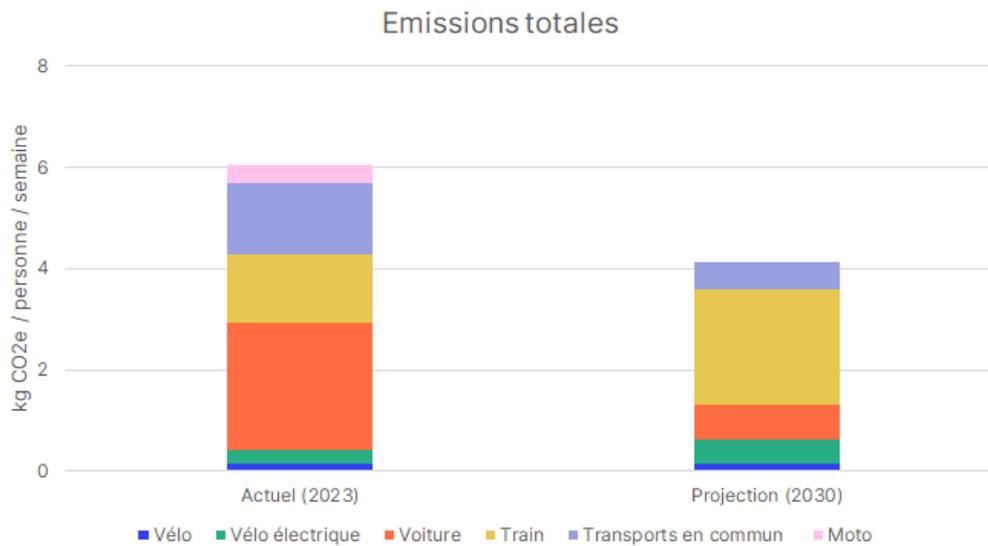


Figure 14 : Évolution des émissions totales (directes et indirectes) de CO₂ (en termes d'équivalents CO₂) liées à la mobilité des participants entre 2023 et leur projection pour 2030.

5. Discussion

5.1. Analyse des données récoltées

Suite à la présentation des résultats, nous pouvons maintenant mettre les données extraites en lien avec notre but de départ.

Pour rappel, notre objectif était de proposer une assemblée populaire pilote permettant de faire émerger des actions implémentables et soutenues par la population suisse en matière de réduction des émissions de CO₂ pour le secteur des transports.

Au regard des réponses présentes dans les divers sondages et du forum ouvert précédemment présents, il ressort que les habitudes de mobilité des participant·e·s vont effectivement évoluer entre 2023 et 2030 en fonction des mesures retenues.

Étonnement, les participant·e·s prévoient d'augmenter les distances qu'ils·elles parcourent d'ici 2030. Ceci pourrait s'expliquer par l'augmentation observée des distances moyennes parcourues en Suisse ces dernières années¹³. Il est également possible que la positivité des discussions et des mesures discutées au cours de l'assemblée encourage les participant·e·s à imaginer un avenir où il sera plus facile et moins polluant de se déplacer, les amenant à se projeter voyageant sur de plus longues distances en 2030.

Cette augmentation de la distance parcourue est principalement reportée sur l'usage du train qui a un facteur d'impact très faible au kilomètre¹⁴.

La forte diminution des émissions directes de CO₂ (-96%) entre 2023 et 2030 peut s'expliquer par l'électrification modélisée des bus pour les transports en commun et l'électrification souhaitée des participants usagers de la voiture. La diminution des émissions totales (directes et indirectes) de CO₂ de 32% entre 2023 et 2030 s'explique principalement par l'électrification modélisée des bus pour les transports en commun, mais aussi par la réduction de l'usage de la

¹³ Confédération suisse (2023, 19 avril). Office fédéral du développement territorial (ARE), Microrecensement mobilité et transports. Repéré à <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/mrmt.html>

¹⁴ Cette information a été partagée avec les participant·e·s de l'assemblée lors de la présentation du contexte scientifique (voir annexe 6).

voiture et l'électrification de ce mode de transport. Ces efforts permettent de compenser l'impact de l'augmentation de la distance parcourue.

L'usage prépondérant du train en 2030 génère également un changement en termes de « moyen de transport le plus émetteur de CO₂ ». En effet, une grande partie des répondant·e·s projettent de reporter leurs trajets en voiture vers des trajets en train. De ce fait, l'impact CO₂ total du train augmente, mais il est compensé par les grandes distances qu'il parcourt et le nombre de passagers qu'il peut transporter. De plus, ce moyen de transport est déjà largement décarboné et optimisé en Suisse et offre peu de possibilités d'améliorations.

Concernant les objectifs climatiques de la Ville de Lausanne et au niveau Suisse, nous observons les résultats suivants (en considérant que les participant·e·s à l'assemblée sont représentatifs·ves de la population suisse).

L'objectif de la Ville de Lausanne de réduire de 100% les émissions directes de CO₂ liées aux transports pourraient être atteint pour la part relative au transport de personnes. En effet l'assemblée atteint une réduction de 96% des émissions directes entre 2023 et 2030.

L'atteinte de l'objectif de la Suisse de réduire de 50% les émissions du pays d'ici à 2030, pour respecter les Accords de Paris, est plus contrastée selon nos résultats. En effet, si seul l'impact du transport individuel est pris en compte, cet objectif ne pourrait pas être atteint puisque la réduction projetée des émissions totales (directes et indirectes) liées aux transports sont de 32%. En revanche, si l'on considère la réduction de l'impact total par kilomètre, on se rapproche considérablement de l'objectifs puisqu'elle est de 47%. Ainsi, si les répondant·e·s choisissaient de ne pas augmenter leurs déplacements (en termes de distance) d'ici à 2030, l'objectif de la Suisse pourrait être plus facilement atteint.

5.2. Biais de l'Assemblée populaire du 6 avril

Comme toute recherche, cette expérience de terrain comporte de nombreux biais que nous décrivons dans cette section. Bien que nous ne puissions pas déterminer leur influence réelle sur les résultats de l'assemblée populaire, il est nécessaire d'en relever les limites.

Premièrement, l'échantillon des personnes présentes à l'assemblée populaire peut être discuté. En effet, il s'agissait d'un public plutôt âgé (55 ans en moyenne) et déjà sensible aux enjeux environnementaux puisque cet événement était

organisé dans le cadre de la Marche Bleue. Il est donc possible de supposer que les participant·e·s sont déjà prêt·e·s à agir et changer leurs habitudes, ce qui n'est pas forcément représentatif de la population suisse. En effet, si l'on prend la part des participant·e·s se déplaçant en voiture, elle est bien plus faible lors de l'assemblée qu'au niveau de la population suisse : en moyenne, la population suisse effectue 20.8 km par jour en voiture, tandis que les participant·e·s à l'assemblée populaire effectuent 5 km par jour en voiture en moyenne.¹⁵

Deuxièmement, outre la question de l'échantillon, la question du temps est importante à aborder. En effet, cette assemblée populaire s'est déroulée en l'espace d'un après-midi et nous n'avons pas eu le temps d'approfondir certains points de contexte (comme la diversité des enjeux liés à l'usage de la voiture électrique individuelle ou la présentation des objectifs et mesures déjà proposées dans les plans climat de la Suisse et/ou des cantons, communes, etc.). De plus, les discussions en groupes de travail auraient pu durer plus longtemps, ainsi que la restitution des mesures proposées. Ceci aurait peut-être permis à l'assemblée de mieux comprendre et définir certaines mesures.

Finalement, nous tenons à rappeler que cette assemblée populaire est le début d'un projet de plus grande ampleur et fait donc office de projet pilote. Nous avons ainsi conscience que ces résultats sont biaisés et qu'il ne faut pas les prendre au pied de la lettre. Le but était de tester une méthode de délibération et de proposer un cadre pour élargir les assemblées populaires représentatives à l'ensemble des secteurs d'émission de la Suisse.

5.3. Apports de l'Assemblée populaire du 6 avril

Malgré les différents biais, la mise en place de cette assemblée a grandement contribué au développement du projet Swiss Climate Action. Il était indispensable d'explorer la pertinence pratique d'une telle assemblée. Grâce à elle, il a été possible de comprendre une part des enjeux réels de l'implication des citoyen·ne·s dans les décisions politiques et la pertinence d'organiser ce type d'assemblée pour chaque secteur d'émission de CO₂ en Suisse.

¹⁵ Confédération suisse (2023, 19 avril). Office fédéral du développement territorial (ARE), Microrecensement mobilité et transports. Repéré à <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/mrmt.html>

Cette expérience de terrain souligne l'importance d'intégrer les citoyen·ne·s dans le processus décisionnel afin de faciliter la mise en place de mesures climatiques fortes.

Suite à cette assemblée, nous sommes convaincu·e·s que ce mode d'organisation de la société est possible et souhaitable afin de répondre aux impératifs climatiques de notre siècle.

Globalement, nous avons constaté qu'une assemblée populaire se révèle pertinente pour la plupart des participant·e·s présent·e·s. Il est toutefois nécessaire d'adresser le biais de la sélection de l'échantillon représentatif de la population afin de proposer des mesures implémentables et soutenue par la population suisse.

Conclusion

La réalisation de cette assemblée populaire avait pour but de juger de la pertinence de ce type d'organisation en tant qu'outil de démocratie et d'élaboration de décisions sur des thématiques d'intérêt public.

Cette proposition d'un nouveau cadre démocratique a permis de tester et d'envisager des actions et mesures concrètes afin de répondre aux enjeux environnementaux auxquels nous faisons face. Ce travail n'aurait pas été possible sans la coopération des participants volontaires de la Marche Bleue et de Micaël Metry, le facilitateur de la manifestation, qui ont su apporter des remarques constructives et des propositions d'amélioration de notre travail. Grâce à leur collaboration, nous avons récolté de nombreuses données déterminantes pour le projet Swiss Climate Action qui continuera de se développer au cours des prochains mois.

Cette expérience a mis en évidence l'avantage des assemblées populaires qui sont tournées vers le bien commun et l'implémentabilité des propositions. Les égos ne sont pas présents dans les discussions et aucun calcul politique ne prend le pas sur l'objectif de base. En effet, les assemblées populaires limitent le pouvoir des groupes d'influence (ex. lobbies) auxquels la plupart des politicien·ne·s font face au quotidien.

Cet outil s'inscrit par ailleurs dans la continuité et la tradition de l'histoire de la Suisse et de sa démocratie directe. Il s'agit là d'une transition vers un nouveau modèle de fonctionnement au sein duquel les politicien·ne·s ont un rôle majeur à jouer en tant que facilitateurs·trices et porteurs·teuses des discussions et propositions des citoyen·ne·s.

Cette adaptation du modèle politique en place impliquerait de nombreux changements politiques et organisationnels. Il serait dès lors nécessaire que les instances politiques et les citoyen·ne·s s'en saisissent et mettent en place ensemble des mesures ambitieuses pour inscrire la transition écologique au cœur des objectifs de la Suisse. Il faudrait de plus doter les politicien·ne·s d'outils pratiques et les accompagner dans la mise en place d'un tel processus décisionnel. Ce n'est qu'à ces conditions que les assemblées populaires et citoyennes pourraient fonctionner dans la pratique et offrir au pays la possibilité d'être un pionnier de la transition écologique.

À cette fin, il est nécessaire d'approfondir le projet Swiss Climate Action et de renouveler ces expériences pilotes dans tous les secteurs d'émissions de CO₂ en Suisse. Ceci permettrait de poser un cadre à la fois théorique et pratique pour une transition vers un nouveau modèle de société s'inscrivant dans une durabilité forte¹⁶.

Nous sommes intimement persuadé·e·s que les assemblées populaires ont et auront un rôle primordial à jouer dans la transition écologique et participeront à mener la société vers des modes de vie inscrits dans les limites physiques¹⁷ de la planète.

¹⁶ La durabilité forte implique que « toute activité économique et sociale doit s'inscrire dans les limites supportables du capital naturel et respecter l'équité inter- et intra-générationnelle » (FUB et REE, 2012/2016, p. 6).

¹⁷ Le concept de limites planétaires a été élaboré en 2009 et permet d'identifier les processus qui régulent la stabilité et la résilience du système terrestre. Il s'agit d'une mesure quantitative des limites planétaires à l'intérieur desquelles l'humanité peut continuer à se développer et à prospérer. (Steffen et al. 2015).

Bibliographie

Bovay, C. (2020), Ilots de chaleur urbains & végétation : Diagnostic et potentiels de réversibilité, Le cas de Lausanne. Repéré

à : https://iqd.unil.ch/memoires/uploads/memoire/memoire_pdf/1781/b44f55e2-fd3a-43ae-9d85-38e863842d60.pdf

Confédération suisse (2023, 06 avril). Office fédéral de l'environnement (OFEV), Stratégie climatique à long terme 2050. Repéré à

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/reduction-emissions/objectifs-reduction/objectif-2050/strategie-climatique-2050.html>

Confédération suisse (2023, 6 avril). Office fédéral de la statistique (OFSP), Impact sur l'environnement. Repéré à

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html#-1371462205>

Confédération suisse (2023, 19 avril). Office fédéral de la statistique (OFSP), Portrait démographique de la Suisse. Repéré à

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/actualites/quoi-de-neuf.assetdetail.21764559.html>

Confédération suisse (2023, 19 avril). Office fédéral du développement territorial (ARE), Microrecensement mobilité et transports. Repéré à

<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/mrmt.html>

Democratric society (2023, 20 avril). Climate Democracy Glossary. Repéré à :

<https://www.demsoc.org/glossary#p>

Fachkonferenz Umweltbildung (FUB), & Réseau romand des organisations actives en éducation à l'environnement (REE). (2012/2016). Position nationale en éducation à l'environnement. Berne : Fondation suisse d'Éducation pour l'environnement (FEE).

Office fédéral de l'environnement (OFEV), 2012, Magazine environnement, Les ressources naturelles en Suisse, Mobilité : ça bouge ! Repéré à :

https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/luft/magazin-umwelt/magazin_umwelt_32012-umweltgerechtemobilitaet.pdf.download.pdf/magazine_environnement32012-mobilitecabouge.pdf

Office fédéral de l'environnement (OFEV), 2020, Les matières plastiques dans l'environnement, abrasion des pneus. Repéré à

<https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/abfall/fachinfo->

[daten/kunststoffe-6-reifenabrieb.pdf.download.pdf/06-Matieres-plastiques-V.pdf](#)

Office fédéral du développement territorial (ARE), 2019, Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Repéré à : https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/couts_et_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf

Our World in Data (2023, 6 avril). Switzerland : CO₂ Country Profile. Repéré à : <https://ourworldindata.org/co2/country/switzerland>

RSA, Innovation in Democracy Programme (IIDP) (2020). How to run a citizens' assembly. Repéré à : <https://www.thersa.org/globalassets/reports/2020/IIDP-citizens-assembly.pdf>

RTS infos (2023, 6 avril). La route tue chaque année près de 20'000 animaux sauvages en Suisse. Repéré à <https://www.rts.ch/info/suisse/7759317-la-route-tue-chaque-annee-pres-de-20000-animaux-sauvages-en-suisse.html>

Seeds for change (2021). Hand signals. Repéré à : <https://www.seedsforchange.org.uk/handsig.pdf>

Steffen, W. et al. (2015). Planetary boundaries : Guiding human development on a changing planet. Science, 347 (6223), 736-747.

Trust the people (2023, 20 avril). Open resources. Repéré à : <https://www.trustthepeople.earth/resources>

Ville de Lausanne (2023, 19 avril). Plan climat lausannois. Repéré à <https://www.lausanne.ch/portrait/climat/plan-climat.html>

Écriture du rapport : Noémie Voirin, Marine
Manche, Sarah Perreard

Illustration de couverture : ©Alice Izzo

Design : ©Downstairs

contact@swissclimate.earth

www.swissclimate.earth



Annexes

Annexe 1 : le cas de Genève

Annexe 2 : le cas de la Suède

Annexe 3 : Sondage démographique et sondage de mobilité 1

Annexe 4 : Votes sur les mesures proposées

Annexe 5 : Sondage de mobilité 2

Annexe 6 : Présentation de l'assemblée populaire du 6 avril 2023

Annexe 1 : Le cas de Genève

Le canton de Genève, à l'initiative du Département du territoire, a lancé le [Forum Citoyen](#) proposant une autre forme de participation citoyenne au sein de laquelle « des habitant·e·s sélectionné·e·s lors d'un tirage au sort sont invité·e·s à délibérer pour produire un avis sur un sujet politique et sociétal. »

Ce projet est coordonné par une équipe de l'Université de Genève.

Les 30 participant·e·s sélectionné·e·s ont passé 4 weekends à discuter de la question suivante : « Comment voulons-nous habiter le territoire genevois pour mieux vivre ensemble dans le respect de la nature et faire face au changement climatique? ». Au termes de ces discussions, le Forum Citoyen a adopté 104 mesures, répartis en 5 thèmes principaux :

1. Urgence climatique et stratégie d'adaptation au changement climatique
2. Un urbanisme qui favorise l'échange basé sur les définitions des besoins des habitant·e·s
3. Ville verte, biodiversité et qualité de vie
4. Favorisation de la consommation locale : on est ce que l'on mange
5. Mobilité en faveur de l'écologie pour tous (y compris mobilité réduite) pour s'adapter aux normes 2050

Les participant·e·s ont ensuite remis ce catalogue de mesures au Conseiller d'État chargé du département du territoire qui après l'étude des différentes mesures, les a reçu·e·s pour débattre de la réponse du Conseil d'État aux 104 propositions.

Plus d'informations : <https://forumcitoyen.ch/>

Annexe 2 : Le cas de la Suède

L'assemblée citoyenne suédoise sur le climat, connue sous le nom de "Klimatriksdagen", est une initiative citoyenne lancée en 2018 pour lutter contre le changement climatique. Elle est constituée d'un groupe de 149 personnes sélectionnées au hasard à partir de l'ensemble de la population suédoise pour représenter la diversité de la société.

Le rôle de l'assemblée citoyenne est d'élaborer des recommandations pour aider la Suède à atteindre son objectif de neutralité carbone d'ici 2045. Elle examine des politiques telles que la taxation des émissions de carbone, l'investissement dans les énergies renouvelables et l'adaptation aux impacts du changement climatique.

Les membres de l'assemblée ont participé à des réunions régulières, des ateliers et des conférences pour approfondir leur compréhension des enjeux climatiques. Ils ont également consulté des experts et des organisations pour développer leurs recommandations.

Les recommandations de l'assemblée citoyenne suédoise sur le climat ont été présentées au gouvernement en mars 2020. Les autorités ont promis de les examiner attentivement et de les prendre en considération dans la formulation de leur politique climatique.

L'assemblée citoyenne sur le climat est une approche innovante de la prise de décision politique qui permet à la population de jouer un rôle actif dans la lutte contre le changement climatique. Cette initiative a été saluée comme un exemple à suivre pour d'autres pays cherchant à impliquer davantage les citoyen·ne·s dans la prise de décision politique sur les questions climatiques.

Plus d'informations : <https://klimatriksdagen.se/>

Annexe 3 : Sondage démographique et sondage de mobilité 1

Assemblée populaire mobilité : Questionnaire de début

Bienvenue à l'assemblée populaire Mobilité!

Pour mener à bien cette assemblée, nous souhaiterions vous poser quelques questions pour savoir qui vous êtes et comment vous vous déplacez actuellement.

Note: Votre adresse e-mail est collectée de façon à pouvoir faire un lien entre vos réponse au début de cette assemblée et à la fin de celle-ci. Par conséquent, **merci de bien vouloir renseigner la même adresse e-mail lors des sondages que nous vous demanderons de remplir à la fin.**

Votre adresse mail sera ensuite supprimée après l'assemblée populaire si vous répondez non aux trois questions ci-dessous. En souscrivant à notre liste de contact ou Newsletter, vous acceptez de recevoir des e-mails à propos du projet Swiss Climate Action. Vous pouvez révoquer votre consentement à tout moment en cliquant sur "se désinscrire" au bas de tout courriel que nous vous envoyons ou en nous contactant à contact@swissclimate.earth.

* Indique une question obligatoire

1. Souhaitez-vous recevoir ultérieurement l'évaluation individuelle de votre empreinte carbone liée *
au transport et les résultats de l'assemblée ?

Une seule réponse possible.

- Oui, je le souhaite.
 Non, merci.

2. Souhaiteriez-vous participer à d'autres assemblées populaires et recevoir des informations à ce *
sujet ?

Une seule réponse possible.

- Oui, je le souhaite.
 Non, merci.

3. Souhaitez-vous vous inscrire à la newsletter pour recevoir les dernières informations concernant *
le projet Swiss Climate Action ?

Une seule réponse possible.

- Oui, je le souhaite.
- Non, merci.

Questionnaire démographique

Dans un premier temps nous aimerions vous connaître un peu plus afin de savoir le profil des personnes qui constituent l'assemblée.

4. Genre *

Une seule réponse possible.

- Femme
- Homme
- Autre : _____

5. Age *

Une seule réponse possible.

- moins de 18 ans
- 18-25 ans
- 26-35 ans
- 36-45 ans
- 46-55 ans
- 56-65 ans
- plus de 65 ans

6. Nationalité *

7. Profession *

8. Niveau de revenu annuel de votre ménage *

Une seule réponse possible.

- moins de 50'000 CHF/an
- 50'000-150'000 CHF/an
- 150'000-250'000 CHF/an
- plus de 250'000 CHF/an

9. Nombres de personnes dans le ménage *

Une seule réponse possible.

- 1
- 2
- 3
- 4 et plus

10. Affiliation à un parti politique *

Une seule réponse possible.

- Sans parti
- Le Centre
- Ensemble à Gauche
- Lega dei Ticinesi
- Parti Evangélique Suisse PEV
- Parti Socialiste PS
- Parti Suisse du Travail PST
- Parti Vert'libéral PVL
- Les Libéraux-Radicaux PLR
- Union Démocratique du Centre UDC
- Union Démocratique Fédérale UDF
- Les Vert-e-s Suisses
- Autre : _____

11. Situation familiale *

Une seule réponse possible.

- Célibataire
- En union libre
- Marié-e
- Divorcé-e
- Autre : _____

12. Lieu de résidence *

Une seule réponse possible.

- Ville de Lausanne
- Agglomération lausannoise
- Zone rurale autour de Lausanne
- Zone urbaine en dehors de Lausanne
- Zone rurale éloignée de Lausanne
- Hors de Suisse

13. Vous qualifieriez-vous d'écolo? *

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

14. Quel âge aurez-vous en 2030? *

15. Utilisez-vous une voiture pour une partie ou la totalité de vos déplacements ? *

Une seule réponse possible.

- Oui *Passer à la question 16*
- Non *Passer à la question 19*

Passer à la question 19

Utilisation de la voiture

16. Lorsque vous vous déplacez en voiture, **combien de personnes** en moyenne voyagent avec vous en plus de vous ? *

Une seule réponse possible.

- 0 (juste vous)
- 1
- 2
- 3 ou plus

17. Quelle est la **taille de la voiture** que vous utilisez pour vous déplacer ? *

Une seule réponse possible.

- Petite
- Moyenne
- Grande

18. Quelle est le **type de moteur** de la voiture que vous utilisez pour vous déplacer ? *

Une seule réponse possible.

- Essence
- Diesel
- Gaz naturel
- Electrique
- Hybride
- Autre : _____

Questionnaire de mobilité - Partie 1: Activité principale

Dans un deuxième temps nous aimerions connaître vos pratiques de mobilité **en ce moment**.

Pour cela nous aimerions que vous nous décriviez une semaine-type, nous proposons de séparer cette semaine-type en 2 catégories :

1. Activité principale : activité pendant une majorité des journées de la semaine, comme le **travail** par exemple.
2. Activités secondaires : activités pendant les soirées la semaine, ou le week-end, comme les activités de loisirs et les vacances par exemple.

Pour cette partie nous allons nous concentrer sur votre **activité principale**, pouvez-vous estimer le nombre de kilomètres (km) effectués par semaine et avec quels moyens de transport vous vous rendez sur le lieu de votre activité principale ?

Pour vous donner une idée des distances, voici quelques ordres de grandeur:

- de Lausanne à Zurich : 220 km
- de Lausanne à Berne : 110 km
- de Lausanne à Genève : 70 km
- de Lausanne à Vevey : 20 km
- de Lausanne (gare) à Renens (gare) : 4 km

19. Combien de km **à pied** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu * de votre activité principale ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-10 km
- 10-20 km
- 20-40 km
- plus de 40 km

20. Combien de km à **vélo** (hors vélo électrique) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-20 km
- 20-40 km
- 40-80 km
- plus de 80 km

21. Combien de km à **vélo électrique** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-20 km
- 20-40 km
- 40-80 km
- plus de 80 km

22. Combien de km **en voiture** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

23. Combien de km **en train** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-200 km
- 200-400 km
- 400-800 km
- plus de 800 km

24. Combien de km **en transports en commun** (autres que le train) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-30 km
- 30-60 km
- 60-120 km
- plus de 120 km

25. Combien de km **en moto** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

26. Combien de **trajets ALLER/RETOUR en avion** effectuez-vous, en moyenne, **par semaine**, *
pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ?

Une seule réponse possible par ligne.

	0	1	2	3 ou plus
Court courrier (typiquement Genève- Londres))	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moyen courrier (typiquement Genève- Helsinki))	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Long courrier (typiquement Genève- New-York)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Questionnaire de mobilité - Partie 2: Activités secondaires

Comme mentionné, nous aimerions connaître vos pratiques de mobilité **actuelles**.

Pour cela nous aimerions que vous nous décriviez une semaine-type, nous proposons de séparer cette semaine-type en 2 catégories :

1. Activité principale : activité pendant une majorité des journées de la semaine, comme le travail par exemple.
2. Activités secondaires : activités pendant les soirées la semaine, ou le week-end, comme les **activités de loisirs et les vacances** par exemple.

Pour cette partie nous allons nous concentrer sur **vos activités secondaires**, typiquement celles liées aux loisirs, pouvez-vous estimer le nombre de kilomètres (km) effectués par semaine et avec quels moyens de transport pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ?

Pour vous donner une idée des distances, voici quelques ordres de grandeur:

- de Lausanne à Zurich : 220 km
- de Lausanne à Berne : 110 km
- de Lausanne à Genève : 70 km
- de Lausanne à Vevey : 20 km
- de Lausanne (gare) à Renens (gare) : 4 km

27. Combien de km **à pied** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu * de vos activités secondaires ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-10 km
- 10-20 km
- 20-40 km
- plus de 40 km

28. Combien de km à **vélo** (hors vélo électrique) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
 0-20 km
 20-40 km
 40-80 km
 plus de 80 km

29. Combien de km à **vélo électrique** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
 0-20 km
 20-40 km
 40-80 km
 plus de 80 km

30. Combien de km **en voiture** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
 0-100 km
 100-200 km
 200-400 km
 plus de 400 km

31. Combien de km **en train** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-200 km
- 200-400 km
- 400-800 km
- plus de 800 km

32. Combien de km **en transports en commun** (autres que le train) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-30 km
- 30-60 km
- 60-120 km
- plus de 120 km

33. Combien de km **en moto** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

34. Par année, combien de trajets ALLER/RETOUR en avion effectuez-vous, en moyenne, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible par ligne.

	0	1	2	3 ou plus
Court courrier (typiquement Genève-Londres)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moyen courrier (typiquement Genève-Helsinki)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Long courrier (typiquement Genève-New-York)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

Annexe 4 : Votes sur les solutions proposées

Assemblée populaire mobilité : Vote

Dans ce questionnaire nous vous demandons de voter pour ou contre les mesures qui ont été proposées lors de la restitution du Forum ouvert.

Note: Votre adresse e-mail est collectée de façon à pouvoir faire un lien entre vos réponse au début de cette assemblée et à la fin de celle-ci. Par conséquent, **merci de bien vouloir renseigner la même adresse e-mail que pour le sondage rempli en début d'assemblée.**

1. Proposition 1

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas d' Tout à fait d'accord

2. Proposition 2

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas d' Tout à fait d'accord

3. Proposition 3

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas d' Tout à fait d'accord

4. Proposition 4

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

5. Proposition 5

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

6. Proposition 6

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

7. Proposition 7

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

8. Proposition 8

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

9. Proposition 9

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

10. Proposition 10

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

11. Proposition 11

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

12. Proposition 12

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

13. Proposition 13

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

14. Proposition 14

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

15. Proposition 15

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

16. Proposition 16

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

17. Proposition 17

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

18. Proposition 18

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas c Tout à fait d'accord

19. Proposition 19

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas d'accord Tout à fait d'accord

20. Proposition 20

Une seule réponse possible.

1 2 3 4

Pas d'accord Tout à fait d'accord

Annexe 5 : Sondage de mobilité 2

Assemblée populaire mobilité : Questionnaire de fin

Dans ce questionnaire de fin nous vous demandons de remplir à nouveau le questionnaire de mobilité avec une projection en 2030. Imaginez ce à quoi le monde ressemblerait si les mesures approuvées lors du vote étaient mises en place, **à quoi ressembleraient vos pratiques de mobilité alors ?**

Note: Votre adresse e-mail est collectée de façon à pouvoir faire un lien entre vos réponse au début de cette assemblée et à la fin de celle-ci. Par conséquent, **merci de bien vouloir renseigner la même adresse e-mail que pour le sondage rempli en début d'assemblée.**

** Indique une question obligatoire*

1. En 2030, utiliserez-vous une voiture pour une partie ou la totalité de vos déplacements ? *

Une seule réponse possible.

Oui *Passer à la question 2*

Non *Passer à la question 5*

Passer à la question 5

Utilisation de la voiture en 2030

2. Lorsque vous vous déplacerez en voiture, **combien de personnes** en moyenne voyageront avec vous en plus de vous ? *

Une seule réponse possible.

0 (juste vous)

1

2

3 ou plus

3. Quelle sera la **taille de la voiture** que vous utiliserez pour vous déplacer ? *

Une seule réponse possible.

- Petite
- Moyenne
- Grande

4. Quelle sera le **type de moteur** de la voiture que vous utiliserez pour vous déplacer ? *

Une seule réponse possible.

- Essence
- Diesel
- Gaz naturel
- Electrique
- Hybride
- Autre : _____

Questionnaire de mobilité - Partie 1: Activité principale

Comme mentionné, nous aimerions connaître vos pratiques de mobilité **en 2030**.

Pour cela nous aimerions que vous nous décriviez une semaine-type, nous proposons de séparer cette semaine-type en 2 catégories :

1. Activité principale : activité pendant une majorité des journées de la semaine, comme le **travail** par exemple.
2. Activités secondaires : activités pendant les soirées la semaine, ou le week-end, comme les activités de loisirs et les vacances par exemple.

Pour cette partie nous allons nous concentrer sur votre **activité principale**, pouvez-vous estimer le nombre de kilomètres (km) que vous effectuerez par semaine et avec quels moyens de transport vous vous rendrez sur le lieu de votre activité principale ?

Pour vous donner une idée des distances, voici quelques ordres de grandeur:

- de Lausanne à Zurich : 220 km
- de Lausanne à Berne : 110 km
- de Lausanne à Genève : 70 km
- de Lausanne à Vevey : 20 km
- de Lausanne (gare) à Renens (gare) : 4 km

5. Combien de km à **piéd** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu *
de votre activité principale ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
 0-10 km
 10-20 km
 20-40 km
 plus de 40 km

6. Combien de km à **vélo** (hors vélo électrique) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour *
vous rendre sur le lieu de votre activité principale ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
 0-20 km
 20-40 km
 40-80 km
 plus de 80 km

7. Combien de km à **vélo électrique** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre *
sur le lieu de votre activité principale ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
 0-20 km
 20-40 km
 40-80 km
 plus de 80 km

8. Combien de km **en voiture** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

9. Combien de km **en train** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-200 km
- 200-400 km
- 400-800 km
- plus de 800 km

10. Combien de km **en transports en commun** (autres que le train) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-30 km
- 30-60 km
- 60-120 km
- plus de 120 km

11. Combien de km **en moto** parcourrez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

12. Combien de **trajets ALLER/RETOUR en avion** effectuerez-vous, en moyenne, **par semaine**, * pour vous rendre sur le lieu de votre activité principale ?

Une seule réponse possible par ligne.

	0	1	2	3 ou plus
Court courrier (typiquement Genève-Londres))	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moyen courrier (typiquement Genève-Helsinki))	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Long courrier (typiquement Genève-New-York)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Questionnaire de mobilité - Partie 2: Activités secondaires

Comme mentionné, nous aimerions connaître vos pratiques de mobilité **en 2030**.

Pour cela nous aimerions que vous nous décriviez une semaine-type, nous proposons de séparer cette semaine-type en 2 catégories :

1. Activité principale : activité pendant une majorité des journées de la semaine, comme le travail par exemple.
2. Activités secondaires : activités pendant les soirées la semaine, ou le week-end, comme les **activités de loisirs et les vacances** par exemple.

Pour cette partie nous allons nous concentrer sur **vos activités secondaires**, typiquement celles liées aux loisirs, pouvez-vous estimer le nombre de kilomètres (km) que vous effectuerez par semaine et avec quels moyens de transport vous vous rendez sur le lieu de vos activités secondaires ?

Pour vous donner une idée des distances, voici quelques ordres de grandeur:

- de Lausanne à Zurich : 220 km
- de Lausanne à Berne : 110 km
- de Lausanne à Genève : 70 km
- de Lausanne à Vevey : 20 km
- de Lausanne (gare) à Renens (gare) : 4 km

13. Combien de km à **pied** parcourrez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu * de vos activités secondaires ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-10 km
- 10-20 km
- 20-40 km
- plus de 40 km

14. Combien de km à **vélo** (hors vélo électrique) parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-20 km
- 20-40 km
- 40-80 km
- plus de 80 km

15. Combien de km à **vélo électrique** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-20 km
- 20-40 km
- 40-80 km
- plus de 80 km

16. Combien de km **en voiture** parcourez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

17. Combien de km **en train** parcourrez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-200 km
- 200-400 km
- 400-800 km
- plus de 800 km

18. Combien de km **en transports en commun** (autres que le train) parcourrez-vous, en moyenne, * par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ?

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-30 km
- 30-60 km
- 60-120 km
- plus de 120 km

19. Combien de km **en moto** parcourrez-vous, en moyenne, par semaine, pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ? *

Une seule réponse possible.

- 0 km
- 0-100 km
- 100-200 km
- 200-400 km
- plus de 400 km

20. Par année, combien de trajets ALLER/RETOUR en avion effectuerez-vous, en moyenne, *
pour vous rendre sur le lieu de vos activités secondaires ?

Une seule réponse possible par ligne.

	0	1	2	3 ou plus
Court courrier (typiquement Genève- Londres)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moyen courrier (typiquement Genève- Helsinki))	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Long courrier (typiquement Genève- New-York)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

Annexe 6 : Présentation de l'assemblée populaire du 6 avril 2023



Swiss Climate Action^{ea}

**Participez à la
lutte contre la
crise climatique
en Suisse**

Votre engagement, vos idées et vos solutions
sont essentiels pour lutter contre la crise
climatique en Suisse.



Swiss Climate Action est une initiative nationale qui rassemble des personnes de tous horizons pour identifier et mettre en œuvre des solutions efficaces pour lutter contre la crise climatique en Suisse.

Rejoins-nous !

<https://swissclimate.earth/>











LA MARCHE
BLEUE



Assemblée populaire Mobilité en Suisse et à Lausanne

co-facilitée par Micaël Metry, facilitateur en intelligence collective, et
l'initiative Swiss Climate Action



1.
Questionnaire
de début



<https://forms.gle/HU2oT6WwaPHCQqJ68>

Questionnaire de mobilité
actuelle
14h45

Programme

- 14h45 Accueil dans le Circularium
- 15h00 Lancement de l'Assemblée populaire
- 15h05 Contexte scientifique de la mobilité
- 15h25 Contexte politique de la mobilité
- 15h30 Forum Ouvert
- 17h30 Mise en commun et sondage
- 17h45 Clôture



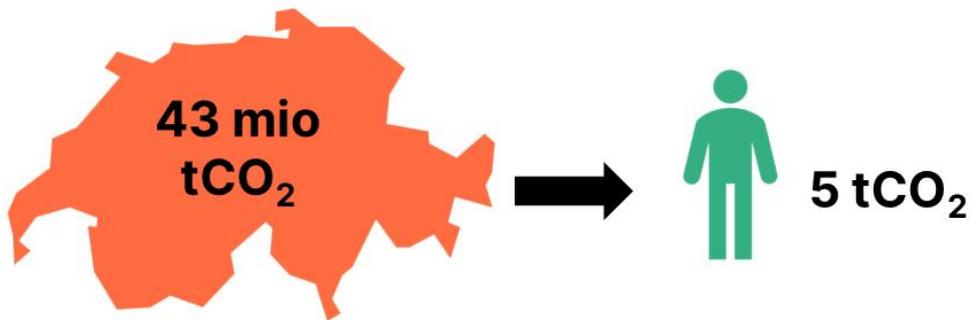


1. Contexte scientifique de la mobilité



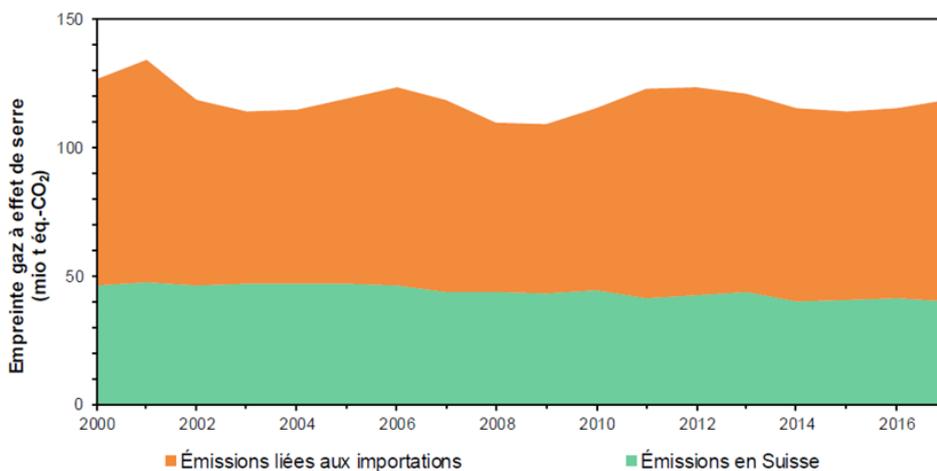
1.1. Un point sur les émissions de CO₂ en Suisse

Empreinte carbone de la Suisse pour l'année 2020



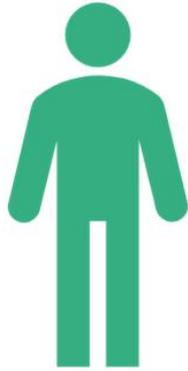
Source : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/en-bref.html>

Mais les émissions liées aux importations ne sont pas comptabilisées !



Source : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/en-bref.html>

En réalité...



13 tCO₂

Source : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/en-bref.html>

Ceci équivaut à...

7



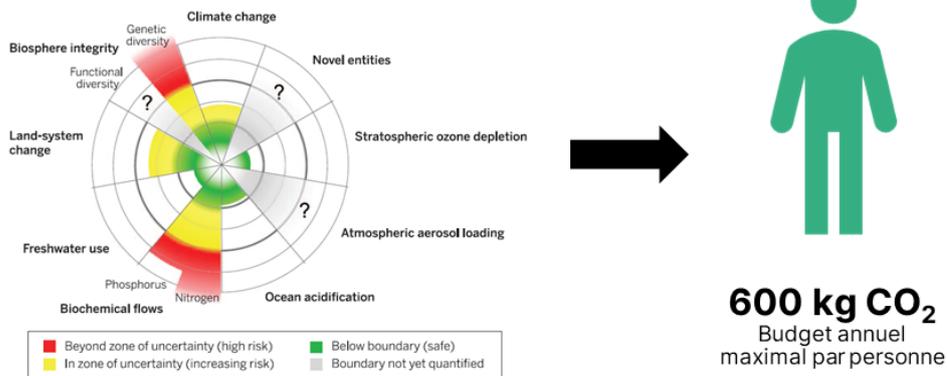
GVA ↔ JFK

2700



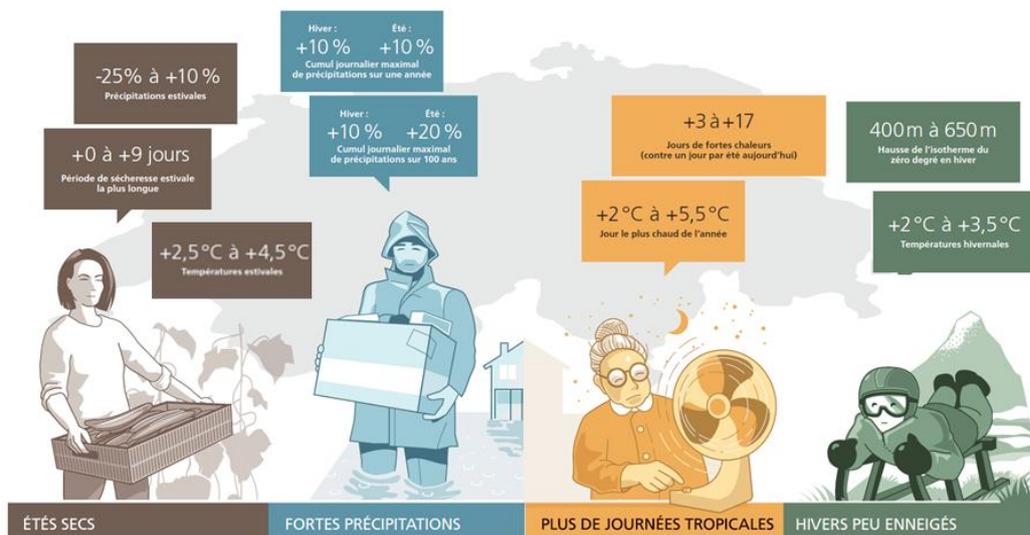
...par personne en Suisse.

Défis à relever



Source : Steffen et al. 2015; Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet, Science
https://co2.myclimate.org/en/offset_further_emissions

Climat en 2060



Source : https://www.nccs.admin.ch/dam/nccs/fr/dokumente/webseite/klima/CH2018_broschure.pdf, [download.pdf/CH2018_broschure.pdf](https://www.nccs.admin.ch/dam/nccs/fr/dokumente/webseite/klima/CH2018_broschure.pdf)



Pour faire face à ces enjeux, la Suisse s'est engagée à **respecter les accords de Paris.**

Objectifs

-50%

**Net
Zero**

Réduction des émissions d'ici à **2030**

Neutralité carbone d'ici à **2050**

Source : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/reduction-emissions/objectifs-reduction.html>



1.2. Les enjeux du secteur des transports en Suisse

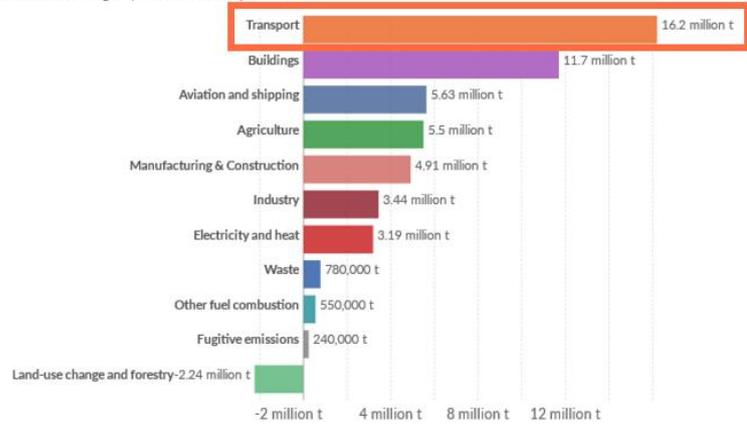



Le plus grand secteur d'émissions est celui des transports.

Greenhouse gas emissions by sector, Switzerland, 2019

Emissions are measured in carbon dioxide equivalents (CO₂eq). This means non-CO₂ gases are weighted by the amount of warming they cause over a 100-year timescale.

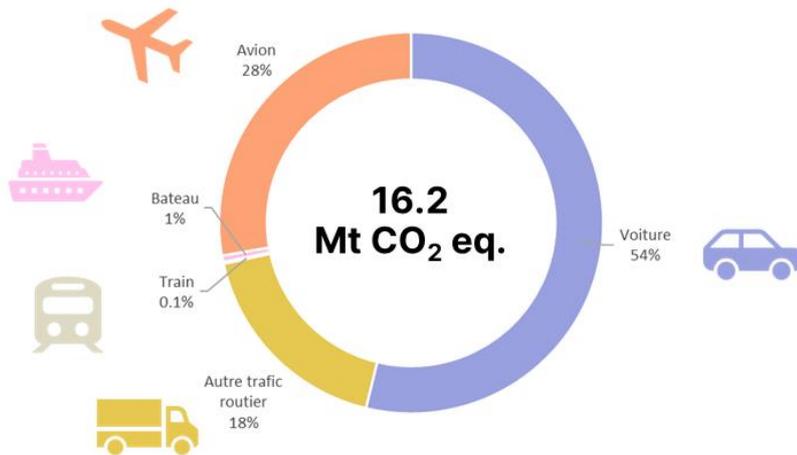
Our World in Data



Source: Our World in Data based on Climate Analysis Indicators Tool (CAIT). OurWorldInData.org/co2-and-greenhouse-gas-emissions • CC BY

Source : <https://ourworldindata.org/co2/country/switzerland>

Emissions de CO₂ de la Suisse imputables aux transports

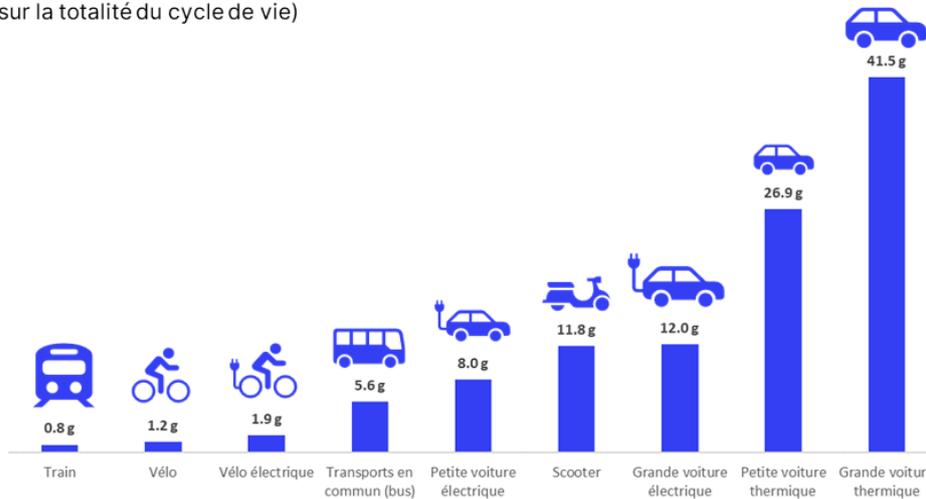


Source : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html#-1371462205>



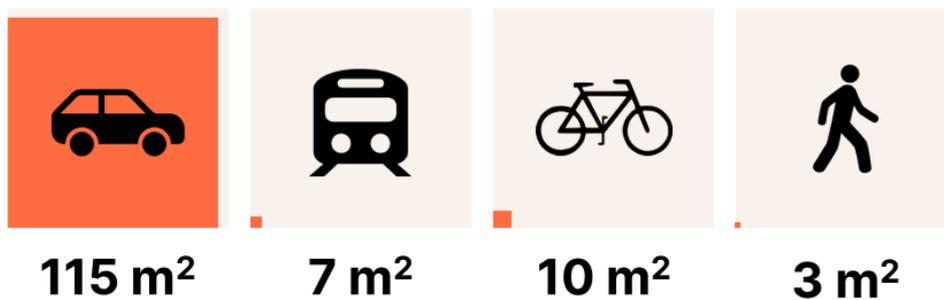

Emissions de CO₂ des moyens de transport en Suisse, par km parcouru

(sur la totalité du cycle de vie)



Besoins en surface des divers moyens de transport, par personne

(durant le déplacement, écarts compris)



Source : https://www.google.fr/url?sa=t&rc=t&ct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjAu9SRjZP-AhVwgf0HHXbYD0IQFnoECBkQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.bafu.admin.ch%2Fdam%2Fbafu%2Ffr%2Fdokumente%2Ffluft%2Fmagazin-umwelt%2Fmagazin_umwelt_32012-umweltgerechtemobilitaet.pdf.download.pdf%2Fmagazine_environment32012-mobilitecabouge.pdf&usg=AOvVaw15MHvbKJh6lQcu8oUrEpRu



Exemples de dommages causés par la pollution atmosphérique et le bruit dus aux transports sur la **santé** en 2019.



2 300
Décès prématurés



4%
D'augmentation du risque de suicide pour chaque palier supplémentaire de 10 dB



17 761
Accidents avec dommages corporels

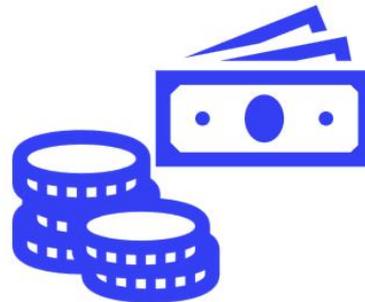


39 300
Journées de symptômes asthmatiques chez les enfants

Source :
https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzen_desverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/couts_et_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf
<https://ehp.niehs.nih.gov/doi/10.1289/EHP11587>



Coût des dommages causés par la pollution atmosphérique et le bruit dus aux transports sur la **santé** en 2019.



3 659 millions
de francs de coûts externes pour la santé

Source :
https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzen_desverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/couts_et_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf

1.3. Zoom sur la mobilité à Lausanne

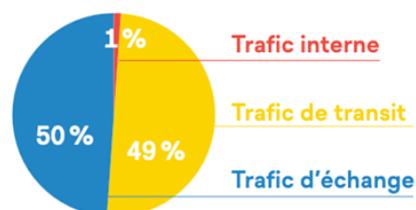
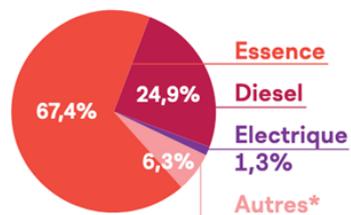
Zoom sur la voiture



1 voiture pour
2.9 habitant.e.s

48 391
Voitures de
tourisme

174 000
Déplacements-
véhicules par jour
au centre-ville



**Autres : hybrides, gaz, etc.*

Source : <https://www.lausanne.ch/apps/actualites/Next/serve.php?id=12548>

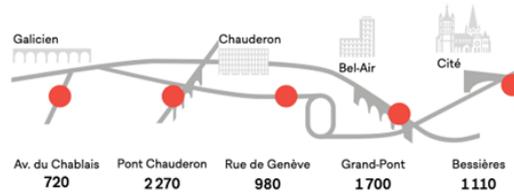
Zoom sur le vélo



47%
De la population
lausannoise
possède un vélo



115 km
D'aménagements et
liaisons cyclables
(contre env. 360 km
dédiés aux voitures)



6 780
Passages de
cyclistes / jour en 5
points de la ville

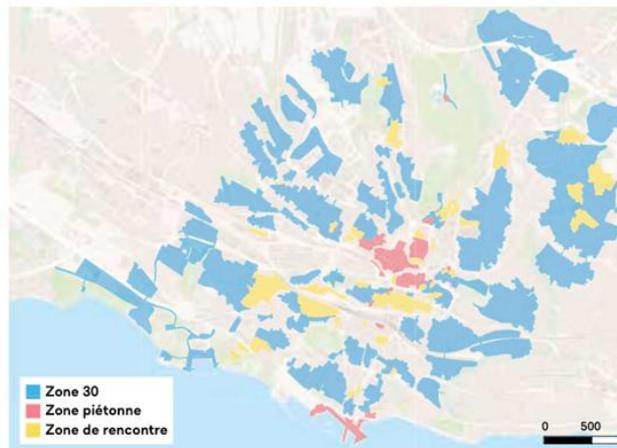
Source : <https://www.lausanne.ch/apps/actualites/Next/serve.php?id=12548>
<https://www.watson.ch/fr/suisse/voiture/130265842-suisse-voici-la-commune-qui-a-le-plus-long-reseau-routier>

Zoom sur les piéton.ne.s

10 100
Piéton.ne.s par
jour en moyenne
Grand-Pont



14 500
Piéton.ne.s par
jour en moyenne
Rue St-Laurent



Source : <https://www.lausanne.ch/apps/actualites/Next/serve.php?id=12548>

Zoom sur les transports publics



52%

Des lausannois.e.s possèdent un abonnement demi-tarif



11 %

Des lausannois.e.s possèdent un abonnement général



33%

Des lausannois.e.s sont abonné.e.s à une communauté tarifaire

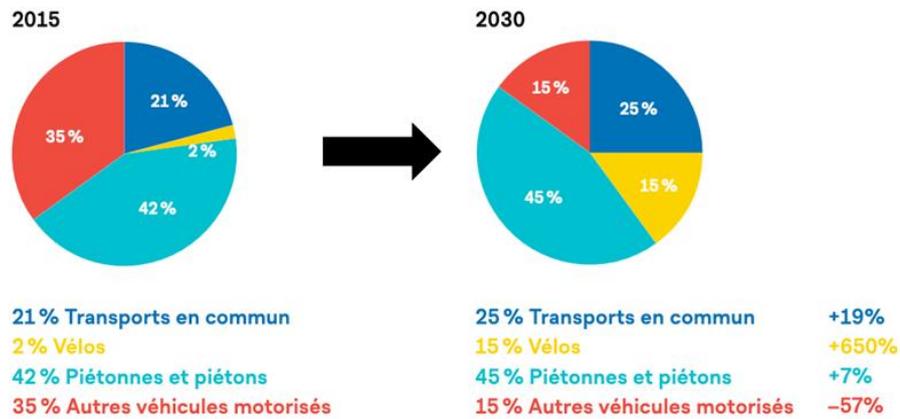
Source : <https://www.lausanne.ch/apps/actualites/Next/serve.php?id=12548>



**Swiss
Climate
Action^{ea}**

2. Contexte politique de la mobilité

Objectifs de mobilité du Plan Climat Lausannois



Source : <https://www.lausanne.ch/apps/actualites/Next/serve.php?id=12548>

Pétition Pro Vélo



PRO VELO
REGION LAUSANNE

Engagements ▾ Événements ▾ Services ▾ Devenir membre Se connecter

Accueil / Événements / Actualités

Lancement d'une pétition pour que le Grand-Pont soit réservé aux transports publics, piétons, vélos et véhicules d'urgence

POUR UN GRAND-PONT SANS VOITURE

Source : <https://www.pro-velo-lausanne.ch/petition-grand-pont>

Directive cantonale



Source : https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/routes/DGMR_Limitations-vitesse/DGMR_Directive_OZ30_WEB_planches.pdf



3. Forum ouvert

Programme du forum

1. Question du Forum 5'
2. Co-construction de l'Agenda 15'
3. Place du Marché 5'
4. Conversations Collaboratives 3 x 20'
5. Retour en Plénière 15'

Problématique

Au vu de ce que vous venez d'apprendre sur la mobilité, en termes de contextes scientifique et politique, comment implémenter politiquement une mobilité qui respecte la quasi-neutralité carbone sur le territoire de Lausanne (urbain et rural) d'ici à 2030 ?

4 PRINCIPES :



LE FORUM OUVERT



**UNE SEULE LOI :
LA LOI DES DEUX PIEDS**



**2 ANIMAUX-TOTEMS :
L'ABEILLE ET LE PAPILLON**



Agenda et Place du Marché

Heure et lieu	Cafétéria	Terrasse intérieure	Startup Room	Circul-rium	Terrasse extérieure
17h00 - 17h20	Subventions et programmes d'incitations	Commerce et livraisons de marchandises	Modification du cadre légal et plan d'implémentation	Transports publics et gratuité	Aménagements urbains (zones piétonnes, stationnement et droit d'usage)
17h20 - 17h40	Se déplacer à vélo en toute sécurité	Nouvelles habitudes de déplacements et inclusion des personnes à mobilité réduites	Gare de Lausanne et pendulaires	Organisation du travail et mobilité en entreprise	Puits de carbone



LA MARCHÉ
BLEUE



**Swiss
Climate
Action^{ea}**

4. Mise en commun

Mesures proposées

1	Définition d'une politique en termes de tourisme événementiel par la commune de Lausanne	57%	11	Prioriser TP efficace pour privilégier le grand Lausanne (participation des communes + observatoires)	96%
2	Mise en cohérence des plans de mobilité hors-agglomération et Lausanne-ville	90%	12	Interdire la voiture en centre-ville	85%
3	Interpellation des tribunaux pour mettre le droit à un environnement sain au-dessus du droit la liberté individuelle et de commerce	86%	13	Améliorer les aménagements cyclables pour mettre les vélos en sécurité	98%
4	Lobbying afin que le cadre légal permette des transports publics gratuits	92%	14	Transports publics gratuits	84%
5	Livraison par le train et réception des objets sur place en gare ou par livraison à vélo cargo ou box de stockage.	63%	15	Bourse d'échange volontaire entre entreprises (poste de travail, collaborateurs-trices)	55%
6	Plus de stationnement pour service et moins pour voitures individuelles	90%	16	Rayon de recrutement de proximité	45%
7	Plus de zone piétonne, vertes et d'installation de bancs accessibles aux personnes à mobilité réduite	96%	17	Renforcer et rendre plus facile d'accès la mobilité pour les personnes vulnérables depuis chez elles	90%
8	Du gris au vert : planter des arbres (tiny forest, jardins partagés, permaculture)	100%	18	Une journée sans voiture	84%
9	Créer des assemblées citoyennes de quartiers	85%	19	Mixité de services de commerces et d'équipements dans chaque quartiers	86%
10	Communication de la communauté	69%	20	Limiter la circulation à 30 km/h partout	87%

Vote

Rendez-vous
sur le
deuxième
sondage
partagé

2. Vote



<https://forms.gle/f8x6dEXwRKYpMTFG6>

Vote des mesures
proposées

17h45



3. Questionnaire de fin



<https://forms.gle/CjzZpaQg2nPoLm61A>

Questionnaire de mobilité en
2030
17h50



Clôture

- **Guide Assemblée Populaire** : À votre tour de lancer une Assemblée Populaire dans votre quartier ou village !
- **Assemblée Populaire en vue des élections fédérales 2023** : Comment influencer significativement les élections fédérales en octobre 2023 dans le sens d'une transformation écologique et sociale de notre société ? Sur la Place de la Riponne avec des centaines de personnes ?



 **Swiss
Climate
Action^{ea}**

**Participez à la
lutte contre la
crise climatique
en Suisse**

Votre engagement, vos idées et vos solutions
sont essentiels pour lutter contre la crise
climatique en Suisse.

[Découvrir](#)



Rejoins-nous !

<https://swissclimate.earth/>



Swiss Climate Action est une initiative nationale qui rassemble des personnes de tous horizons pour identifier et mettre en œuvre des solutions efficaces pour lutter contre la crise climatique en Suisse.

contact@swissclimate.earth

www.swissclimate.earth

