



trafic

numéro 124
décembre 2019

Bétonnage = voie sans issue

Éliminer les goulets d'étranglement n'est pas une solution d'avenir. De nouvelles routes entraînent davantage de trafic et donc d'embouteillages. Ce n'est pas ainsi que nous atteindrons les objectifs climatiques ni tout autre impact positif. Les solutions plus innovantes rencontrent cependant des résistances.

Pages 2-5

Élimination des goulets d'étranglement 2.0

La stratégie visant à éliminer les goulets d'étranglement par l'extension infinie du réseau de routes est un échec patent. L'accroissement de la capacité routière génère davantage de trafic. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Ceux qui nient ce fait prouvé à maintes reprises sont des négationnistes des embouteillages. Car le surplus de trafic généré par un accroissement de la capacité routière conduit à davantage d'embouteillages.

Voilà qui coule de source. Du point de vue économique, la construction de routes correspond à une augmentation de l'offre qui entraîne à son tour une augmentation de la demande des automobilistes. Du point de vue physique c'est encore plus clair: l'eau remplit toujours la capacité de transport (tuyaux) jusqu'à la limite. Heureusement, l'eau est plus fluide que la circulation automobile, sinon nos villes seraient inondées. En effet, la capacité de transport atteint vite un point critique lors d'une densité croissante du trafic et s'effondre alors (point de rupture, aussi appelé bouchon...). Mais la physique nous montre aussi comment résoudre le problème. Nous pourrions fluidifier les voitures pour qu'elles rencontrent moins de résistances dans les rues. Ou nous attaquer à la racine du problème. Car le trafic automobile s'évapore – même si les voitures ne sont pas liquides. Si, si. On le voit lorsque des routes ou tunnels sont temporairement fermés. Il n'en résulte pas toujours un chaos dû à du trafic d'évitement, comme escompté. Non, une bonne partie du trafic a tout simplement disparu, il s'est littéralement évaporé. Les gens ont changé de mode de transport ou ont renoncé au trajet en question. Moi, j'appelle cela l'élimination des goulets d'étranglement 2.0: un moyen simple, propre, bon marché, respectueux de l'environnement ; en un mot : génial.

Je vous souhaite une agréable lecture de ce bulletin!

Hanspeter Kunz

Vice-président d'actif-trafiC



Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80-67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch

Newsletter : s'annoncer à info@actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz

Contributions : Christian Harb, Léonore Porchet, Silas Hobi, Thibault Schneeberger **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz

Relecture : Thibault Schneeberger **Photo-titre** : elyob (Flickr) **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé

Prix d'abonnement : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : avril 2020

Moratoire routier en vue ?

Il est indéniable que les émissions de CO₂ doivent baisser drastiquement en Suisse. De préférence dans le domaine qui y contribue le plus, à savoir les transports. Or, au lieu de prendre des mesures pour restreindre le trafic individuel motorisé (TIM), les autorités prévoient de nouvelles routes dans tout le pays. Un moratoire sur la construction de routes à grand débit permettrait de mettre sur de bons rails la politique climatique et d'aménagement territorial. Christian Harb

Personne ne l'ignore: pour diminuer drastiquement les émissions de CO₂, il faut s'attaquer aux émetteurs principaux. Le trafic en fait assurément partie, puisque les transports terrestres sont responsables d'un tiers des émissions (sans le trafic aérien). Les initiatives des villes d'actif-traffic ont clairement montré que les efforts allant dans ce sens tombent sur un terreau fertile – au moins dans les grands centres urbains.

Déferlante de construction de routes à craindre

Une réduction du trafic automobile rencontrant une grande opposition politique, il serait judicieux d'au moins minimiser la croissance. Or, tel n'est pas le cas. L'acceptation du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) le 12 février 2017 a assuré non seulement le financement des routes nationales, mais a aussi fait passer 400 km de routes sous l'égide de la Confédération. Citons pour exemple la route reliant le lac de Constance et la vallée de la Thur en Thurgovie (pour un coût de 1750 millions) ou le contournement de Naefels dans le canton de Glaris (coût de 450 millions). Ces deux projets dépassent de loin les moyens financiers des cantons concernés et ont donc été refusés par la population locale à plusieurs reprises. Suite au FORTA, le frein aux dépenses a perdu tout impact pour la construction de routes.

Éliminer les goulets d'étranglement concurrence les transports publics

Selon notre entendement, une route nationale comme la A1 relie Genève à St-Gall. Mais cela ne correspond pas à la réalité, car les autoroutes servent surtout pour les transports régionaux et locaux. Il n'est dès lors pas étonnant que les grands embouteillages se produisent dans les agglomérations. Et ce sont ces goulets d'étranglement qui devraient être éliminés. Pourtant,

un RER est beaucoup plus efficace pour les grands flux de pendulaires dans le trafic d'agglomération. Un RER demande bien moins de place et produit beaucoup moins d'émissions. Si l'on entend densifier les zones d'habitat de manière efficace, le transfert du TIM aux TP s'impose.

Le taux de motorisation ne cesse de diminuer dans les grandes villes depuis des années et de moins en moins de jeunes passent le permis. Cette évolution réjouissante ne devrait pas être mise à mal par l'extension du réseau d'autoroutes.

Des légumes au lieu de chips

Si l'on veut qu'un enfant mange davan-

tage de légumes, il ne faut pas placer un sachet de chips à côté de son assiette. Et si l'on entend favoriser les transports en commun, il ne faut pas augmenter la capacité routière, car une meilleure offre de routes crée automatiquement une augmentation de la demande et plus de trafic. Pour éviter d'enclencher ce mécanisme pervers, il faut en toute logique exiger un moratoire sur la construction de routes, car pour atteindre les objectifs climatiques à l'avenir, il faudra réduire le TIM. Les routes planifiées ne sont donc pas nécessaires et ne devraient pas être construites.



Photo: Abraham Barrera

Un habitat idéal : espaces verts et loisirs à proximité, belle vue et bien desservi.

Mobilisation contre des projets routiers

Le climat n'est pas seul à mobiliser, les projets routiers font de même. Ainsi, à Lucerne, 1000 personnes ont participé à une marche de protestation contre le « barreau nord » et plus de 3000 personnes ont manifesté à plusieurs reprises contre la réalisation de « l'axe ouest » à Bienne. Malgré la crise climatique, les autorités continuent à planifier de nouvelles routes à grand débit. *Christian Harb*

actif-trafiC entend lancer des initiatives locales en vue de transformer partiellement l'espace routier en espaces verts. En parallèle, les mobilités piétonne et cycliste ainsi que les bus et trams devraient obtenir davantage de place. Ces deux mesures contribueront à améliorer le climat en ville. Cet objectif est d'autant plus important que les autorités planifient toujours et encore de nouvelles routes à grand débit traversant des quartiers d'habitation. Vous trouverez ci-dessous deux exemples ...et les mouvements de résistance qui en ont résulté.

« Barreau nord » à Lucerne

Le trafic automobile est omniprésent au centre de la ville de Lucerne. Et les pronostics évoquent une croissance de 20 à 25% d'ici 2040. Les autorités cantonales, au vu de ces prévisions, ont décidé de planifier une liaison tangentielle pour éloigner le trafic du centre. Concrètement, elles prévoient un accès autoroutier à

quatre voies ainsi qu'en parallèle un «by-pass» dans un nouveau tunnel autoroutier, pour un coût d'environ 200 millions. Les habitant·e·s, soutenus par le Conseil administratif de la ville, s'opposent de toutes leurs forces à cette déferlante de trafic et ont organisé une fête de la solidarité et une manifestation réunissant plus de 1000 personnes. Le PS a soumis cette année une initiative municipale munie de 3807 signatures contre ce projet. Ce vote consultatif sert de test avant la votation cantonale sur le même objet.

« Axe ouest » à Bienne

« L'axe ouest » est l'un des derniers morceaux encore inachevé du réseau de routes nationales décidé en 1960. Le projet, d'un coût de 2.2 milliards de francs, devrait relier la sortie d'autoroute au sud-est avec la A5 au pied sud du Jura. Certes, la plus grande partie du tracé sera réalisée en souterrain, mais les deux jonctions prévues en ville ne peuvent être

réalisées qu'en surface. Avec, à la clef, de grandes trouées dans le tissu urbain qui rendront l'accès de la ville au lac très difficile, aussi après la période de construction estimée à 15 ans...

Si l'on évoque Bienne, on pense d'abord au lac et au bilinguisme. Ici, les Biennois des deux communautés linguistiques se mobilisent pour l'accès au lac. Des manifestations contre l'axe ouest ont réuni 3000 personnes en 2017, puis 3500 en 2018, sous le slogan «Bienne (reste) debout!» Avec succès: le 25 février 2019 le gouvernement du canton de Berne a suspendu la planification et institué un groupe de dialogue, avec pour mission de trouver d'ici juin 2020 une solution acceptable pour le plus grand nombre. La combinaison entre le grand engagement des personnes directement concernées, les critiques objectives des experts ainsi que le travail de relations publiques mené avec professionnalisme ont conduit à ce premier succès d'étape.



Photo: David Roth

Jeunes et moins jeunes manifestent contre le «barreau nord».

Les mêmes erreurs qu'il y a 50 ans

L'Ouest de Lausanne est en pleine mutation et c'est une chance pour tout le canton de Vaud. Une chance notamment de réfléchir à une nouvelle manière d'utiliser notre territoire et notre mobilité, pour des villes de qualité où il fait bon vivre. Malheureusement le projet de nouvelles jonctions autoroutières de l'Office fédéral des routes (OFROU) à Chavannes, Ecublens et Malley promet tout le contraire. *Léonore Porchet*

Ce qui est prévu : deux nouvelles entrées et sorties qui pénètrent directement dans les localités de Chavannes et d'Ecublens, mais aussi de nouveaux aménagements à la sortie de Malley (près de l'Université, à quelques centaines de mètres de la sortie prévue à Chavannes). Les dimensions de ce projet sont monumentales. L'impact sur le paysage, la mobilité urbaine, la pollution de l'air et le bruit seront, en conséquence, considérables. Ces projets semblent au fond sorti d'un siècle passé où le transport individuel motorisé était la règle.

Rien appris ?

Comme le démontre l'expérience, la création de nouveaux ouvrages routiers génère du nouveau trafic. À l'inverse de ce que prétend l'OFROU, l'augmentation de la taille et de la quantité des routes ne va donc pas favoriser un report du trans-

port individuel motorisé (TIM) des voies périphériques vers les autoroutes. En augmentant les voies d'accès par la route, ce projet facilite au contraire le trafic individuel motorisé et encouragera à prendre plutôt la voiture que les transports publics ou son vélo. Ce projet va donc augmenter le trafic motorisé dans sa globalité.

Cela va à l'envers du bon sens ! À cela s'ajoute une césure du territoire inacceptable, favorisant de larges bandes d'asphaltes au détriment d'espaces verts et de quartiers de qualité. Et c'est sans compter des embouteillages plus fréquents, plus longs et plus étendus, causés par l'augmentation du trafic qui devra s'engouffrer dans des routes communales existantes. C'est pour cela que la population locale est majoritairement opposée à ces projets. Avec le soutien d'actif-traffic, le collectif « Sauvons Chavannes » a déposé une pétition pour re-

qualifier l'autoroute pénétrant dans Lausanne en boulevard urbain à 60km/h.

Entrave à la mobilité piétonne et cycliste

Ce projet de jonctions autoroutières met à mal les efforts pour soutenir la marche ou le vélo. Ainsi, le projet coupe et perturbe des réseaux de mobilité active. Une succession de nouveaux feux rouges est prévue, sous prétexte d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Or, les feux entravent la circulation des modes actifs et nuisent ainsi à leur attractivité, comme l'ont démontré les tests de « marchabilité » menés par actif-traffic.

Pour toutes ces raisons, il faut urgentement envisager d'autres solutions pour la mobilité de demain : diminution drastique du TIM et de son impact, attractivité accrue des transports publics et un soutien beaucoup plus conséquent à la mobilité active.



Manifestation contre l'extension de la bretelle autoroutière organisée par « Sauvons Chavannes » le 25 mai 2019.

Les initiatives voitures comme autogoal ?

La politique des transports bâloise est une affaire délicate. D'une part, le canton ville a le taux de motorisation les plus bas en Suisse et un taux de mobilité cycliste très élevé. D'autre part, la population a refusé ces dernières années divers projets pour étendre les infrastructures de tram et de vélo. En février 2020 s'annonce une votation cruciale pour les transports. *Silas Hobi*

Commençons par la bonne nouvelle: l'initiative des villes d'actif-trafiC a un bon impact. La part modale de la voiture a reculé de 6% entre 2010 et 2018. Certes moins que les 10% demandés par la loi sur l'environnement bâloise, mais suffisamment pour faire réagir le lobby routier. Ce dernier a lancé deux initiatives rétrogrades, l'une pour supprimer l'objectif de 10% de réduction d'ici 2020 et l'autre pour inonder la ville de voitures, en étendant l'offre de places de stationnement et en annulant la priorité accordée aux transports en commun par rapport au trafic automobile.

Un contre-projet prometteur

Ce forcing pourrait s'avérer être un autogoal. Les majorités politiques à Bâle ont transformé l'initiative « Conduire ensemble est mieux pour tous » pour assurer la continuité de la politique favorable au climat. Le contreprojet du gouvernement fait preuve de bonne volonté face

aux initiants en supprimant l'objectif de réduction de 10% d'ici 2020, celui-ci étant devenu obsolète. Par contre, le contreprojet reprend les exigences de l'initiative des villes d'actif-trafiC. D'ici 2050, l'ensemble du trafic sur les routes bâloises devra être écocompatibles. Sont considérés comme écocompatibles les modes de déplacement économiques en espace et ressources, respectueux du climat et ne produisant que peu d'émissions. Ce résultat réjouissant obtenu sous l'égide du nouveau président de la commission des transports a abouti à ce contreprojet soutenu par le gouvernement et le parlement, unique en Suisse et pouvant même servir de modèle au niveau international.

Epreuve de force le 9 février 2020

La deuxième initiative bâloise « Des places de stationnement pour tous les usagers de la route » a été refusée tant par le gouvernement que par le parle-

ment – sans contreprojet. Le titre de l'initiative suggère que tous les usagers de la route en profiteraient. Pourtant, alors que plus de la moitié des ménages à Bâle ne possède pas de voiture, le comité d'initiative ne milite que pour les automobilistes. Il s'agirait de créer des parkings à volonté, cela alors que les parkings publics à Bâle occupent déjà aujourd'hui une superficie équivalente à plus de 45 terrains de foot.

La population sera probablement appelée à décider du sort des deux initiatives le 9 février 2020. La situation de départ pour la votation nous est plutôt favorable suite aux décisions prises par le gouvernement et le parlement. Maintenant il s'agit de couler définitivement ces deux initiatives rétrogrades à l'aide d'une campagne de votation engagée et d'obtenir l'acceptation du contre-projet. Ceci permettrait de mettre en œuvre déjà avant 2050 une si urgente transformation du système des transports.



Une fois de plus, la serviette de bain de la taille d'une place de parking signée actif-trafiC (ici étalée avant une séance du Grand Conseil du Canton de Bâle-Ville) a montré l'espace occupé pour le stationnement.

Photo: ATE des deux Bâle

En action dans la rue !

actif-traffic ne s'occupe pas seulement de réaliser des études sur la marchabilité ou de mener des campagnes pour remplacer le trafic aérien par des trains de nuit... Nous sommes aussi actifs sur le terrain pour présenter notre association et occuper l'espace public ! Thibault Schneeberger

Le 14 septembre, nous avons tenu un stand lors de la cinquième édition du festival des alternatives Alternatiba Léman à Genève. Après plusieurs jours de conférences, les stands de différentes associations, collectifs, coopératives, actifs dans le domaine des alternatives en faveur du climat (au sens large) s'installent dans le parc des Bastions pour un samedi entier d'émulation, de partage et de présentation d'activités au public qui vient y flâner. Nous avons pu distribuer de nombreux exemplaires de notre magazine, faire remplir notre questionnaire sur la « marchabilité » et écouler les stocks de la brochure « Trafic aérien et protection du climat », qui a remporté un très grand succès !

Alternatiba est aussi un lieu privilégié pour nouer des contacts entre différents acteurs du changement. Ainsi, notre stand est toujours inséré dans un pôle de la mobilité durable, aux côtés d'autres associations œuvrant dans ce domaine, allant des vélos-cargo à la diminution du trafic aérien, en passant par la lutte contre le trafic de marchandise par la route. En collaboration avec ces associations, nous avons également mis sur pied un jeu de l'oie pour les enfants ainsi qu'un petit rallye constitué de diverses questions. Ces activités ont permis d'aborder un large public, l'occasion d'enclencher des discussions enrichissantes avec de nombreux·euses passant·e-s intéressés par les questions de mobilité... et souvent indignés de la faiblesse des mesures prises par les autorités pour transformer l'espace public !

Park(ing) Day à Lausanne

Le troisième vendredi de septembre, actif-traffic a, pour la première fois à Lausanne, participé au Park(ing) Day, qui s'est tenu sur la place Centrale. L'événement a permis, avec d'autres organisations, de transformer trois places de parking en lieux conviviaux durant près

de deux heures, attirant ainsi l'attention sur l'occupation massive de l'espace public par les véhicules motorisés dans nos villes.

Malgré une fréquentation encore timide cette année, les bases sont posées pour renforcer l'événement l'an prochain avec une présence plus large, en invitant plus

en amont diverses associations ainsi que tous les habitant·e-s motivés à se réapproprier l'espace public à se joindre à nous pour faire de ce Park(ing) Day un succès plus fort, afin de faire pression sur les autorités pour exiger la reconversion des places de parking en lieu... ou de verdure !



L'action d'actif-traffic à Lausanne a permis de faire d'un endroit gris et morne pour quelques heures un lieu de rencontre où prendre un apéro.

OUI à un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève le 24 novembre 2019

L'aéroport de Genève est urbain, jouté par quantité d'habitations et de places de travail. La population genevoise est ainsi directement impactée par le développement de l'aéroport : augmentation du bruit, détérioration de la qualité de l'air et impact sur le réchauffement climatique. Pour rendre l'aéroport véritablement durable, celui-ci doit devenir plus démocratique et la population doit avoir son mot à dire. actif-trafiC appelle la population à dire OUI à l'initiative et NON au contreprojet qui ne recherche qu'un développement effréné de l'aéroport sans réflexion plus large sur les conséquences de ce dernier.

Agenda

5-15 mars 2020

L'Autre Salon à Genève

En parallèle du Salon de l'automobile de Genève, l'Autre Salon est un événement de contre-culture à l'automobile comme unique moyen de déplacement. Une alternative festive et ludique contre le « rouleau compresseur » que représente le Salon de l'auto. actif-trafiC participera par le biais d'une conférence, probablement sur la création et préservation d'espaces verts et de sites pour les arbres en ville.

www.autre-salon.ch

Me 25 mars 2020, 20h

Assemblée générale d'actif-trafiC

à Lucerne. Exposé spécialisé sur la prochaine initiative d'actif-trafiC (en allemand). Une manifestation en français suivra et sera annoncée dans un prochain bulletin.

www.umverkehr.ch/node/720

Le taux de motorisation ne cesse de diminuer dans les grandes villes depuis des années et de moins en moins de jeunes passent le permis. Cette évolution réjouissante ne devrait pas être mise à mal par l'extension du réseau d'autoroutes.

actif-trafiC
En avant toute !