

# actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



139 | 9.2023

## Arrêter la folie autoroutière

dès la Page 3

Voitures électriques **Page 4-5**  
Evaporation du trafic **Page 6-7**

**actif-traffic**  
En avant toute!

# Éliminer nos émissions de CO<sub>2</sub> ?

## Arrêtons de construire des routes !

La Suisse vise la neutralité carbone d'ici 2050, y compris dans le domaine du transport routier. Beaucoup pensent qu'il suffit de remplacer les moteurs à combustion par des moteurs électriques tout en continuant à rouler exactement comme avant. Rien n'est plus faux.

Même si les voitures électriques n'émettent pas directement de CO<sub>2</sub> en roulant, l'électricité qu'elles nécessitent doit être produite... et si possible sans émissions. Mais cette demande d'électricité se trouve en concurrence avec d'autres besoins, par exemple pour les pompes à chaleur qui permettent de remplacer les chauffages au mazout. Mais surtout, si l'on considère l'ensemble de l'empreinte environnementale d'une voiture électrique, production incluse (voir pages 4 – 5), il est clair que ce mode de transport est très loin d'être sans impact sur la planète.

L'argument cynique qui affirme que les voitures électriques sont fabriquées à l'étranger et que les émissions de CO<sub>2</sub> relatives à sa production ne devraient pas être imputées à la Suisse n'est pas recevable. En effet, le climat ne se soucie pas de savoir où le CO<sub>2</sub> est émis.

Il y a bien sûr les technologies à émissions négatives – retrait du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère et stockage durable – nécessaires pour atteindre la neutralité carbone. Mais leur potentiel est mince et ne pourra servir qu'à compenser les émissions résiduelles incompressibles de l'industrie et de l'agriculture. Cela ne suffira jamais à compenser notre mode de vie actuel basé sur le gaspillage.

Nous devons donc repenser nos habitudes de mobilité. C'est possible et souhaitable pour tout le monde. Car si les conditions générales sont réunies, le trafic peut tout simplement s'évaporer (voir pages 6 – 7). Et ce, sans effets secondaires négatifs et de manière réellement neutre pour le climat.

Ce dont nous avons besoin aujourd'hui, ce ne sont pas de nouvelles autoroutes, mais bien le contraire. La solution miracle n'est ni la mobilité électrique ni les émissions négatives – bien que les deux soient importantes – mais bien la diminution du trafic... et de l'espace routier.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la lecture de ce bulletin.

*Hanspeter Kunz Co-président* ■■■



**Impressum actif-traffic est l'organe de publication de l'association homonyme**

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** actif-traffic, rue des Savoises 15, Case Postale, 1211 Genève 8, Tel : 079 781 42 36, info@actif-traffic.ch, actif-traffic.ch CH84 0900 0000 8006 7097 2 **Newsletter** actif-traffic.ch/bulletin-dinformation **Rédaction** coordination d'actif-traffic **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger et Youri Bernet **Contributions** Stefanie Conrad, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Martina Senn, Nina Sommer und Tonja Zürcher **Photo page de titre** Marlies Kataya **Layout** typisch.ch **Impression** Jordi AG, Belp **Protection des données** actif-traffic.ch/protection-des-donnees **Papier** RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement** presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** Novembre 2023

# Au revoir les autoroutes

Vous souvenez-vous de l'époque où la Place fédérale à Berne, le Münsterhof à Zurich et la Barfüsserplatz à Bâle étaient encore des parkings ? Les autoroutes sont tout autant des reliques d'avant-hier. Il est temps de leur dire au revoir.

Tonja Zürcher

L'époque où les villes étaient pensées selon les souhaits de l'industrie automobile est définitivement révolue – même s'il faudra encore un travail considérable pour réparer les dégâts de la « ville adaptée à la voiture ».

En ce qui concerne la construction de nouvelles routes de contournement et autoroutes, la situation est encore différente. Alors que 59 % de la population a accepté que la Suisse soit neutre en carbone d'ici 2050, dans le même temps, le Conseil national a décidé d'engloutir plus de 14 milliards de francs dans les autoroutes, dont 5,3 milliards de francs dans de nouveaux projets d'extension ou d'élargissement, le reste étant consacré à l'entretien. C'est même un milliard de plus que ce que voulait le Conseil fédéral. Vous avez dit duplicité ?

Le passage aux voitures électriques ne suffira pas pour atteindre nos objectifs climatiques. Si nous considérons l'impact environnemental sur l'ensemble du cycle de vie, la consommation d'espace et les collisions, c'est encore pire. Il faut passer à la marche, au vélo et aux transports publics, sans oublier la nécessaire réduction des trajets inutiles et des distances. Notre objectif devrait être que toutes les infrastructures nécessaires à la vie quotidienne telles que le lieu de travail, l'école, le centre de soins et les commerces essentiels ne soient pas à plus de 15 minutes de notre domicile à pied ou à vélo.

Les autoroutes ne sont donc pas « seulement » nuisibles au climat, elles sont aussi totalement inutiles. Près des trois quarts du trafic sur les tronçons qu'il est prévu d'élargir a pour origine et destination les villes et les communes voisines. Le trafic de transit ne représente donc qu'une minorité des déplacements. Si les villes mettent en œuvre les objectifs – soutenus à plusieurs reprises par la population – de réduction du trafic automobile, le trafic sur les autoroutes devrait donc également diminuer. Et si cela ne suffit pas, il y a toujours la possibilité d'exploiter à fond le phénomène d'évaporation du trafic.

Il est temps de donner un coup de pouce aux élu-es et aux planificateurs-trices des transports pour qu'ils se rendent compte que les autoroutes sont aussi dépassées que l'encombrement de l'espace urbain par des caisses en tôle. Le référendum contre l'extension des autoroutes va dans ce sens. Un sondage représentatif réalisé par Watson en juin de cette année a révélé que 43 % de la population rejette déjà l'extension des autoroutes. Chez les femmes, ce chiffre atteint même 53 %. Nous avons donc encore du pain sur la planche, mais les chances sont bonnes d'enterrer définitivement ces projets autoroutiers datant du dernier millénaire et d'amorcer enfin un vrai tournant dans la politique des transports, dans et en dehors des villes. ■

**La Place fédérale (Berne) a été utilisée comme parking jusqu'en 2004.**



# Un tournant dans la mobilité grâce aux voitures électriques ?

Que se passerait-il si seuls des véhicules  
électriques circulaient sur les routes suisses ?  
Cela suffirait-il pour une mobilité vraiment  
écologique ?

Stefanie Conrad

Contrairement aux véhicules à essence et diesel avec moteur à combustion, les voitures électriques ne produisent pas d'émissions directes pendant leur utilisation. La fabrication des batteries nécessite toutefois des ressources – notamment des métaux – dont l'extraction et l'élimination sont décisives du point de vue de l'environnement global.

## Les voitures électriques sont-elles plus écologiques que les voitures à combustion ?

Aujourd'hui, on parle souvent de l'empreinte climatique. Celle-ci reflète l'impact environnemental des émissions de gaz à effet de serre, qui ne sont toutefois qu'un des nombreux effets sur les écosystèmes. D'un point de vue environnemental global, cela peut conduire à des conclusions erronées. Une méthode qui donne une image plus complète est l'empreinte environnementale. Celle-ci évalue, outre les émissions de gaz à effet de serre, l'utilisation des ressources et des terres, les déchets radioactifs, la pollution de l'eau et les substances cancérigènes dans l'air, pour ne citer que quelques-uns des impacts écologiques qui se produisent tout au long d'un cycle de vie.

Si l'on compare l'empreinte environnementale d'une voiture diesel de taille moyenne à celle d'une voiture électrique de taille moyenne, l'électrique obtient un avantage environnemental par rapport au véhicule diesel après environ 150 000 kilomètres. En d'autres termes, si l'on parcourt plus que cette distance, l'impact environnemental de la combustion des carburants dans la voiture diesel dépasse l'impact environnemental de toute la durée de vie d'une voiture électrique. Si la batterie est rechargée avec de l'électricité verte, l'avantage est déjà atteint après environ 100 000 kilomètres. En comparaison, si l'on ne calcule que l'empreinte climatique, la voiture électrique présente un avantage environnemental par rapport à la voiture diesel après 35 000 à 40 000 kilomètres seulement.

La majeure partie de l'impact environnemental se produit lors de la fabrication du véhicule et de la batterie, ainsi que lors de la mise à disposition de l'énergie nécessaire à son fonctionnement. Ici, plus l'électricité est verte, plus les émissions sont faibles. Mais il est également vrai que plus le véhicule est gros et lourd, plus l'impact environnemental total est élevé.

En résumé, une voiture électrique est plus respectueuse de l'environnement qu'une voiture à combustion si elle parcourt plus de 100'000 à 150'000 kilomètres. En tenant compte de la mobilité annuelle moyenne d'une personne en Suisse, qui est d'environ 12'000 kilomètres, une voiture électrique est avantagée par rapport à un véhicule diesel après environ dix ans. Or, l'âge moyen des voitures en Suisse est aujourd'hui d'un peu plus de neuf ans, soit juste en dessous.



Stefanie Conrad est responsable de projet pour le conseil en développement durable et en environnement chez Carbo-tech SA.

**Si l'on doit utiliser une voiture, il vaut mieux qu'elle soit petite, partagée et électrique. Mais il vaut toujours mieux privilégier le vélo, les transports publics et la marche à pied.**



Source : Marilyn Murphy, Pexels

### **La transition écologique réussira-t-elle si tous les véhicules à combustion sont remplacés par des voitures électriques ?**

Malheureusement, ce n'est pas si simple. Si les 4,7 millions de voitures particulières en Suisse étaient toutes électriques aujourd'hui, il faudrait compter avec un besoin énergétique annuel supplémentaire d'environ 15 à 20%. Cela correspond à près de dix térawatt-heures par an. Ces besoins doivent absolument être couverts par des énergies renouvelables, faute de quoi le passage à des moteurs électriques serait contre-productif en termes de protection du climat. Le développement des énergies renouvelables est toutefois trop lent pour couvrir cette consommation supplémentaire. Pour réussir la transition, il faut donc à la fois changer le mode de propulsion et transformer la mobilité.

Cette transformation de la mobilité signifie des changements dans nos comportements. Il s'agit avant tout d'éviter des déplacements et de les transférer sur d'autres modes. Il est possible d'éviter du trafic en renforçant l'approvisionnement local, en créant un aménagement du territoire basé sur la proximité ou en développant le télétravail, par exemple.

Outre la pollution, les voitures provoquent du bruit, des collisions, des embouteillages, des micro-plastiques dus à l'abrasion des pneus et elles prennent beaucoup de place, ce qui requiert de grandes étendues d'asphalte. Tous ces derniers points sont bien entendu également valables pour les voitures électriques, y compris le bruit. Pour toutes ces raisons, nous devons globalement réduire le trafic automobile et donc cesser de développer le réseau de routes nationales, tout en continuant à développer la marche, le vélo et les transports publics. Pour que cela puisse se produire, il est nécessaire d'opérer un tournant écologique et social dans la politique suisse des transports.

### **La liberté de sa propre voiture contre la liberté de la société**

L'une des conditions préalables à ce tournant dans la mobilité est un changement d'attitude vis-à-vis de la voiture individuelle. Celle-ci est encore trop souvent considérée comme un symbole de liberté et d'indépendance. La liberté est alors entendue de manière individualiste, et pas comme celle d'une société libérée de la pollution, du changement climatique et des risques d'accident.

La mobilité durable exige un changement à plusieurs niveaux : changement de comportement de chaque individu, développements techniques, infrastructures et conditions politiques générales. Le tournant dans la mobilité ne conduit pas à une restriction des déplacements, mais à une réduction du trafic motorisé et à une meilleure qualité de mobilité. ■

# Quand le trafic s'évapore...

Un adage célèbre dit: «Qui sème des routes récolte du trafic». Connue depuis près de 100 ans, la notion de «trafic induit» a été confirmée et mesurée depuis en d'innombrables endroits dans le monde. Mais l'inverse est-il vrai? Réduire la capacité routière permet-il de faire «s'évaporer» le trafic? Si oui, que devient-il? Comment en tirer parti?

Thibault  
Schneeberger

C'est à ces questions qu'a voulu répondre la chercheuse Pauline Hosotte dans sa thèse portant sur l'évaporation du trafic, réalisée au sein du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL et financée par le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA. Si le trafic induit est désormais un thème bien connu des chercheurs, il n'est de loin pas encore intégré par tous les décideurs – les projets d'extensions autoroutières en sont la preuve. Mais c'est encore pire pour l'évaporation du trafic, une notion que la chercheuse décrit comme une «thématique orpheline» même dans le domaine scientifique. Une lacune qu'elle a cherché à combler avec sa recherche avec l'ambition d'utiliser au mieux ces nouvelles connaissances et cette assise scientifique afin d'améliorer la planification de nos villes.

## Cinq types de report

La chercheuse a étudié plusieurs types de situations où une réduction temporaire ou définitive de capacité routière a engendré une évaporation du trafic, notamment à Grenoble (F), à Glion (CH) avec le chantier du tunnel ou encore avec la fermeture inopinée d'un pont structurant à Rouen (F). Il en ressort cinq types de reports de trafic (pouvant également être cumulés) :

1. report spatial (l'automobiliste emprunte un autre itinéraire)
2. report temporel (éviter l'heure de pointe, par ex.)
3. report modal (laisser la voiture au profit du vélo, du bus ou de la marche)
4. changement de destination (privilégier un magasin de proximité plutôt qu'à 5 km)
5. annulation du déplacement (télétravail et téléactivités, par ex.)

À chaque fois, les automobilistes privilégient par défaut ce qui leur demande le moins d'effort. Et dans bien des cas, c'est le report spatial qui est favorisé. Car lâcher sa voiture pour prendre le bus ou le vélo demande de mobiliser des compétences bien spécifiques : savoir lire un horaire, prendre un billet, côtoyer la foule dans un bus ou encore savoir et oser faire du vélo dans le trafic, être équipé en conséquence, etc.



**Quand le trafic s'évapore, on peut faire de la place pour d'autres usages de l'espace public.**

### Un phénomène dont les autorités doivent se saisir

Face à cette réalité diversifiée et plus humaine que technique, les autorités répondent encore trop souvent de manière unilatérale en se limitant au report spatial, voire au report modal. Peu d'attention est portée aux autres formes de reports ainsi qu'aux mesures d'accompagnement (en termes de services et d'infrastructures), nécessaires à l'apprentissage de compétences nouvelles, permettant de modifier ses habitudes de mobilité. Des mesures comme une communication adaptée et ciblée, par exemple, pourraient pourtant éviter la construction d'infrastructures routières coûteuses.

### Accompagner le changement

Mais il faudrait changer d'approche et axer l'action publique sur les compétences des personnes concernées. La thèse conseille de commencer par des enquêtes pour établir une typologie des personnes qui passent par la route en question : sont-ils des « automobilistes exclusifs » ? des « comparateurs-trices d'efficacité » qui voudraient un transport public fréquent ? des personnes plus âgées qui auraient besoin d'un contact humain et d'informations qui leurs seraient facilement accessibles pour appréhender et s'approprier un changement d'habitudes ? La clef est de sortir des modèles mathématiques pour aller au plus proche de l'humain et cibler les réponses en fonction des besoins. Une démarche qui demande du temps mais qui s'avère au final sans doute bien moins coûteuse à tous les niveaux que l'aménagement de nouvelles routes.



**Pauline Hosotte, docteure en sociologie urbaine à l'EPFL**

Source : Transitec

### Réduire l'hypermobilité : un projet désirable

Un changement bien accompagné entrainera une diminution maîtrisée de trafic, voire de mobilité. Si celle-ci est de grande ampleur, c'est vraisemblablement que les alternatives modales à disposition et l'aménagement du territoire à courtes distances permettent aux individus de saisir l'opportunité de basculer vers de nouvelles habitudes, souvent plus désirables. L'injonction à « l'hypermobilité » est aujourd'hui vécue par certain-es comme une contrainte.

Existe-t-il une « formule magique » de l'évaporation ? Non : une analyse au cas par cas reste nécessaire, et surtout, le degré d'évaporation dépend de l'accompagnement réalisé par les pouvoirs publics. Ce travail interdisciplinaire, ancré dans la pratique de l'ingénierie et la sociologie des comportements de mobilité sonne comme un appel aux politiques à se libérer du joug imaginaire que constitueraient des flux d'automobiles incompressibles et à avoir enfin confiance dans la variabilité des volumes de trafic. Nous ne pouvons qu'abonder dans ce sens : plutôt que de construire de nouvelles routes, travaillons à réduire les capacités routières et à augmenter les capacités de la population à se déplacer de façon plus vertueuse. ■

## 100 jours contre la folie autoroutière

L'acceptation claire de la loi sur la protection du climat en juin est une étape importante sur le chemin de la Suisse vers la neutralité carbone. Il s'agit maintenant de mettre en œuvre concrètement cet objectif. Alors que les choses avancent lentement dans le domaine de l'approvisionnement en chaleur et de la production d'électricité, le secteur des transports risque d'être encore laissé de côté. Il est effectivement prévu d'investir près de 35 milliards de francs d'ici 2040 pour la poursuite de l'extension des autoroutes, dont un premier paquet de 5,3 milliards validé par le Parlement. Dès le vote final, actif-trafiC dispose de 100 jours, avec d'autres organisations, pour récolter 50 000 signatures valables pour le référendum et pour stopper la folie autoroutière. Vous allez participer aussi ? [actif-traffic.ch/referendum](https://actif-traffic.ch/referendum)



Source : Giuseppe Rehmuth

Les autoroutes sont comme les dinosaures : leur temps est révolu depuis longtemps.

### Grande manifestation pour le climat à Berne

**Samedi 30 septembre 2023, 14h, Bollwerk, Berne**

Nous descendrons ensemble dans la rue pour la justice climatique et pour faire pression pendant la campagne électorale. Trains spéciaux au départ de la plupart des villes suisses: allons-y ensemble!

**Plus d'informations : [manif-climat.ch](https://manif-climat.ch)**

### Conférence vélo 2023

**Mercredi 8 novembre 2023, Lucerne**

La Conférence vélo de cette année aura pour thème « L'avenir, c'est maintenant ! ». Des images de futures infrastructures cyclables seront présentées et le changement de paradigme vers un guidage des vélos à l'écart des véhicules à moteur sera abordé.

**Informations et inscriptions : [velokonferenz.ch](https://velokonferenz.ch)**

### Climat Urbain :

### première votation

### populaire à Bâle-Ville

**26 novembre 2023**

Fin novembre, Bâle-Ville sera le premier canton à voter sur les initiatives Climat Urbain d'actif-trafiC, sans contreprojet en face. À Genève, le Grand Conseil traitera d'un contreprojet fin septembre et à Bienne, les signatures sont déposées et l'initiative en cours de traitement. Zurich et Winterthur devraient voter en 2024.

**Davantage d'informations : [climat-urbain.ch](https://climat-urbain.ch)**