

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable

NUMÉRO SPÉCIAL
CONTRE L'EXTENSION
DES AUTOROUTES :



Tous nos arguments !



141 | 3.2024

NON aux autoroutes vers l'enfer climatique

dès la page 3

Voitures électriques [page 5](#)

Tracé alternatif pour la 2^e ligne CFF Genève-Lausanne [page 7](#)

Conséquences pour les villes et le territoire [page 12](#)

actif-traffic
En avant toute!

Des fibres

pour le cerveau

Un peu comme lors d'un blocage intestinal, les embouteillages se produisent lorsque la quantité de voitures ne peut plus être digérée par la capacité de la route – et il en résulte un engorgement. Quel est alors le remède maison pour remédier à ce désagréable phénomène ? Élargir le « goulet d'étranglement » ? Certainement pas.

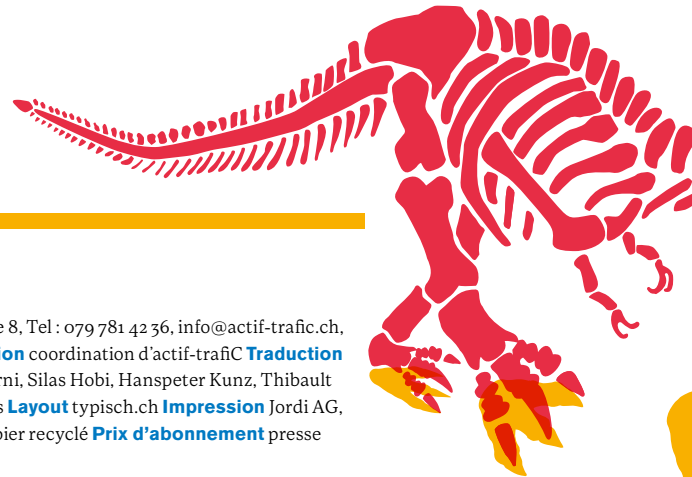
Ce qui aide, c'est de boire davantage d'eau ou, mieux encore, de manger davantage de fruits et de fibres. Pour éviter les embouteillages et s'attaquer à la racine du problème, nous devons donc promouvoir les moyens de transport « riches en fibres » comme les transports publics et le vélo. Car les voitures ne sont pas coincées dans les embouteillages, elles sont les embouteillages. Quelques voitures de moins et la congestion disparaît.

Augmenter la capacité des autoroutes ne fait qu'accélérer le passage des voitures vers de nouveaux goulets d'étranglement. Nous aurions dû apprendre cette leçon depuis bien longtemps vu le nombre de fois où nous avons augmenté la capacité des routes sans aucun succès. La seule chose qui s'est vraiment déclenchée, c'est notre folie de la mobilité qui, tel un tyrannosaure routier, ronge notre société et recouvre d'asphalte nos paysages.

J'espère vraiment que nous ne devons pas attendre la prochaine chute de météorites – ou un effondrement climatique – pour que ce dinosaure disparaisse enfin. N'y a-t-il pas quelque part des fibres pour faciliter l'écoulement des idées dans le cerveau des défenseurs de la route, afin que nous soyons enfin libérés de leur constipation mentale ?

Je vous souhaite une bonne lecture de ce numéro d'actif-trafiC,

Hanspeter Kunz Co-président ■



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

Édité à 1500 exemplaires **Éditrice** actif-trafiC, rue des Savoises 15, Case Postale, 1211 Genève 8, Tel : 079 781 42 36, info@actif-trafiC.ch, actif-trafiC.ch CH84 0900 0000 8006 7097 2 **Newsletter** actif-trafiC.ch/newsletter **Rédaction** coordination d'actif-trafiC **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger et Angela Zimmermann **Contributions** Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann et Tonja Zürcher **Photo page de titre** Mechthild Mus **Layout** typisch.ch **Impression** Jordi AG, Belp **Protection des données** actif-trafiC.ch/protection-des-donnees **Papier** RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement** presse associative, parait 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** Mai 2024

« Folie autoroutière » ? Un doux euphémisme !

Après le dépôt du référendum contre la « folie autoroutière », certains défenseurs des autoroutes se sont émus de ce slogan, jugé excessif. Mais parler de « folie » est loin d'être exagéré : c'est même plutôt en deçà de la réalité.

Thibault
Schneeberger

Une citation célèbre dit que « la définition de la folie c'est de refaire toujours la même chose et d'espérer un résultat différent ». Alors que des décennies d'expériences concrètes démontrent qu'élargir les routes ne résout pas les problèmes de congestion mais au contraire les aggrave, certains s'obstinent envers et contre tout à vouloir appliquer ce « remède » bien plus nocif qu'efficace. Parler de « folie » semble donc tout à fait approprié.

Mais en réduisant à un simple trouble mental l'acharnement autoroutier de nos adversaires, on passe peut-être à côté de mécanismes encore plus inquiétants dans leur argumentation : rejet du consensus scientifique, discrédit des experts et manipulation des chiffres.

Science contre pseudo-« bon sens »

Des études démontrent que, partout dans le monde, élargir les routes accroît les bouchons ? Albert Rösti les rejette en bloc, s'exclamant : « c'est complètement faux ! ». Nos adversaires balayent ainsi souvent la science d'un revers de main au profit d'un pseudo-« bon sens », répandant encore et encore l'idée fausse qu'on pourrait résoudre les bouchons comme une question de plomberie, en élargissant les tuyaux.

De nombreux experts en mobilité de nos hautes écoles dénoncent l'absurdité de ces projets ? La commission des transports du Conseil national a fait la sourde oreille et tout simplement refusé d'auditionner des spécialistes critiques... pour mieux voter tête baissée.

Les études de cycle de vie démontrent que les bienfaits climatiques des voitures électriques sont limités ? Nos adversaires s'en moquent : il leur suffit d'« omettre » l'énergie grise nécessaire pour produire ces véhicules à batteries pour prétendre qu'elles seraient « zéro émission » ! Idem avec le financement : en « oubliant » les coûts externes du trafic, on donne l'illusion d'un système automobile qui s'autofinancerait alors que la collectivité éponge les dommages du trafic à coup de milliards.

Marchands de doute en guerre contre les faits

L'industrie du tabac a pratiqué le même genre de stratégie pour freiner toute régulation de ses produits, avec de lourdes conséquences pour la santé publique. Les géants du pétrole aussi : au courant depuis 50 ans des conséquences de leurs activités sur le climat, ils ont intentionnellement répandu des thèses climatosceptiques pour retarder toute action et protéger leurs profits.

Avec la fuite en avant autoroutière, l'enfumage des « marchands de doute » continue, avec à leur tête un lobbyiste d'AutoSuisse et Swiss-Oil devenu Conseiller fédéral. C'est que les industries du béton, de l'automobile et du pétrole ont des intérêts très concrets à tenir en étau une partie de la population dans une dépendance automobile vendue, à l'instar de la cigarette en son temps, comme une soi-disant « liberté ».

Le mot « folie » est-il donc vraiment adéquat pour décrire un tel système, sciemment organisé pour manipuler les faits au service d'intérêts privés aussi écologiquement destructeurs ? On peut légitimement s'interroger. ■



Trafic induit : une vérité qui dérange

Dites à Albert Rösti que lorsqu'on agrandit les routes, on récolte davantage de trafic et il vous répondra : « C'est faux ! ». Pourtant, cette réalité a été attestée scientifiquement à d'innombrables reprises. Rappel.

Thibault
Schneeberger

C'est un phénomène tellement banal que les spécialistes l'appellent « loi fondamentale de la congestion routière ». Toutes les études et observations le confirment : élargir les routes crée un « trafic induit » qui n'aurait pas circulé sans l'augmentation de capacité.

Cercle vicieux de la dépendance automobile

Ce concept a été mesuré et confirmé depuis des décennies. L'augmentation de l'offre autoroutière fait baisser le temps de trajet, ce qui réduit les « coûts » de déplacement... qui conduit à une hausse de la demande. Le trafic ne se comporte pas comme de l'eau, mais plutôt comme un gaz qui se dilate jusqu'à occuper toute la capacité du tuyau !

Retrouvez toutes
les sources sur :
[actif-traffic.ch/
sources141](http://actif-traffic.ch/sources141)

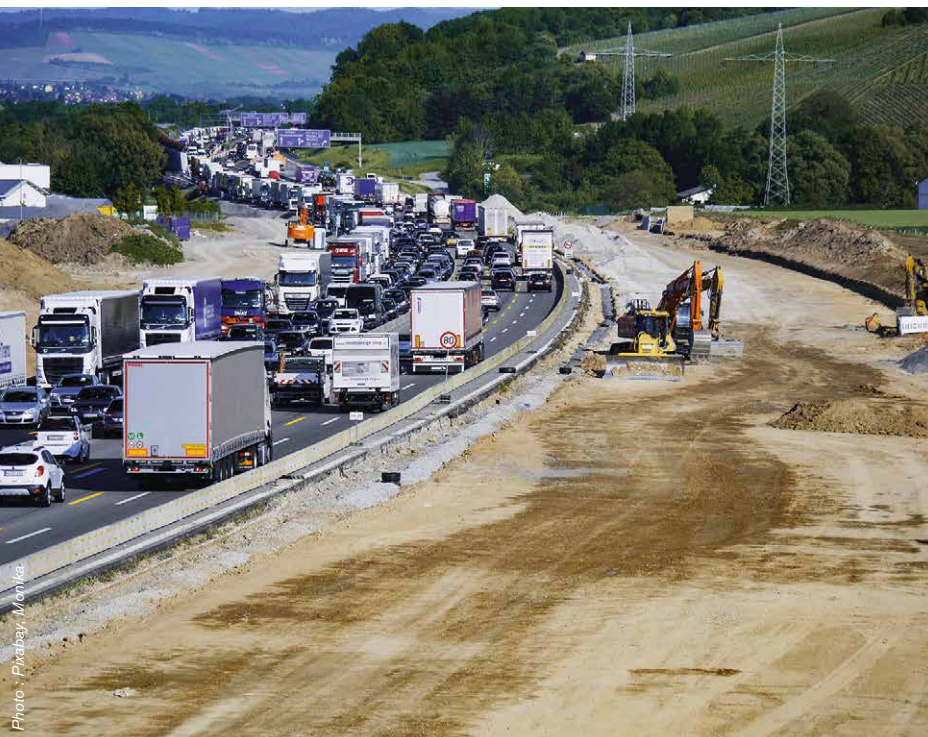
Les automobilistes s'adaptent : si l'autoroute est plus attractive, les gens délaissent les transports publics ou vont au restaurant à plusieurs kilomètres au lieu d'aller dans leur quartier. Parfois ils déménagent ou acceptent un emploi situé plus loin mais devenu plus « accessible » grâce à l'autoroute. Le territoire se transforme aussi : certains services de proximité disparaissent... et la dépendance automobile se renforce, verrouillant ainsi l'augmentation de trafic. Un cercle vicieux.

Retour des bouchons en 6 à 10 ans maximum

Les exemples sont innombrables : l'élargissement de l'autoroute 101 vers San Francisco qui a aggravé les bouchons ; la voie supplémentaire sur l'autoroute I-405 à Los Angeles qui a ralenti le trafic et allongé le temps de trajet, etc.

Augmenter de 10 % de la capacité d'une autoroute entraîne un trafic induit de 6 à 10 % après 5 à 10 ans. Le phénomène est d'autant plus que fort que la route est embouteillée à l'origine et qu'elle est dans une agglomération, ce qui est le cas de tous les projets que nous contestons. Les bouchons seront revenus sur les autoroutes élargies en moins de temps qu'il n'aura fallu pour réaliser les chantiers !

Pourquoi s'obstiner à appliquer un « remède » qui ne fonctionne pas ? À cause des intérêts des lobbies de la construction ? Probablement. Admettre qu'il faut arrêter de construire des routes impliquerait de rompre avec la logique de croissance qui sous-tend notre système. Reconnaître que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement de masse efficace, c'est briser le « rêve automobile ». Un rêve qui a pourtant tourné au cauchemar... et dont il faut se réveiller ! ■



Les bouchons reviendront sur les autoroutes élargies en moins de temps qu'il n'en aura fallu pour réaliser les travaux!

Des autoroutes bientôt écologiques ?

Ceux qui prétendent qu'avec les voitures électriques le trafic motorisé sera bientôt neutre en CO₂, ne tiennent compte ni de l'impact à la production des batteries, ni de l'effet rebond.

Thibault
Schneeberger

En 2023, les véhicules électriques en Suisse ne représentaient que 3,3 % des voitures en circulation. Un parc 100 % électrique reste donc assez lointain. Selon Swiss-eMobility, en 2035, au moins la moitié du parc sera encore thermique. Nos routes resteront donc des espaces de consommation de pétrole durant de nombreuses années encore.

Réductions trop faibles

Fabriquer des batteries étant très énergivore, la production d'une voiture électrique émet bien plus qu'un modèle thermique : de +25 % au mieux, jusqu'à +100 %, suivant le poids de la batterie et le mix énergétique du pays de production. Sur l'ensemble du cycle de vie, les voitures électriques réduiraient donc au mieux les émissions de CO₂ de deux tiers. C'est bien, mais insuffisant.

Car, selon la loi climat, les émissions des transports doivent baisser de 57 % d'ici 2040 et de 100 % (!) d'ici 2050. Prétendre qu'on peut atteindre ces objectifs avec les voitures électriques, c'est « oublier » le surcroît d'émissions engendrées à l'étranger par la production des batteries. Fermer les yeux et polluer davantage ailleurs pour polluer un peu moins chez nous ? C'est hypocrite : le climat se fiche bien de savoir d'où proviennent les émissions !

Le trafic motorisé doit donc, en parallèle de son électrification, être fortement réduit, et c'est d'ailleurs ce que prévoient tous les scénarios dans les villes et Cantons (cf. p. 10). Aussi : sans diminution du trafic, il faudra 15 à 20 % d'électricité en plus et le développement des énergies renouvelables est trop lent pour absorber cette surconsommation.

Écueils électriques

Lorsqu'une nouvelle technologie provoque une hausse involontaire de la consommation, on parle d'effet rebond. Bel exemple en Scandinavie où des trajets auparavant réalisés à vélo ou en bus le sont désormais en voiture électrique à cause de la « bonne conscience » qu'elles procurent ou encore de leur faible coût au kilomètre.

On pourrait aussi parler de l'usure des pneus 30 % plus forte, de l'extraction du lithium... Alors, une solution miracle ? Certainement pas !

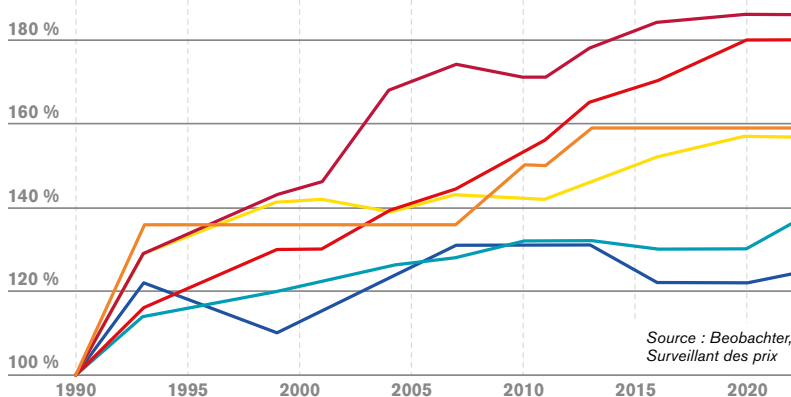


Voitures électriques: attention à l'effet rebond!

Jeter l'argent par les fenêtres de la voiture ?

Les routes coûtent cher et les dommages provoqués par le trafic qui y circule ne sont pas pris en compte. La concurrence avec les transports publics est déloyale et le prix des billets explose. Un tournant est indispensable.

Évolution relative des prix des modes de transport



Source : Beobachter, Surveillant des prix

- TP aller-retour
- Abonnement général (AG)
- Demi-tarif
- TP aller simple
- Indice des prix à la consommation
- Trafic individuel motorisé

En septembre dernier, le parlement a voté un crédit total de 14,1 milliards pour les autoroutes : il y a bien sûr les 5,3 milliards pour les élargissements – l'objet du référendum – mais il y a aussi 8,8 milliards (!) pour l'entretien 2024 – 2027 des autoroutes existantes. En effet, maintenir ces infrastructures soumises à un roulement quasi constant de milliers de véhicules coûte très cher.

Ce n'est pas tout, car c'est 35 milliards que la Confédération prévoit d'investir en tout jusqu'en 2045 environ pour de nouveaux projets routiers (sans compter l'entretien) ! Des sommes colossales dédiées à un mode de transport qui devrait pourtant décroître.

Les tarifs des transports publics explosent

Pour donner un ordre de grandeur, si on décidait plutôt d'allouer ces 5,3 milliards à la mobilité d'avenir, on pourrait alors construire deux RER comme le CEVA à Genève, 4 lignes de tramway et 200 km de pistes cyclables. Autrement

dit : au lieu d'aggraver encore la situation avec des monstres projets autoroutiers nocifs et inutiles, on pourrait localement faire des pas décisifs vers la sortie de la dépendance automobile.

Pour le tournant dans la mobilité dont nous avons besoin, les transports publics auraient besoin d'investissements massifs pour développer le réseau, améliorer les fréquences et la desserte, mais aussi baisser leurs tarifs. Car, depuis 1990, les prix des billets CFF ont doublé, pendant que les coûts de la voiture n'ont connu qu'une hausse très modeste, inférieure même à l'inflation. La nouvelle hausse 2024 des tarifs CFF s'inscrit dans cette tendance délétère.

Les coûts réels du trafic sont « oubliés »

Le fonctionnement du Fonds pour les routes nationales (FORTA) implique que les recettes des taxes sur l'essence, la vignette et l'impôt auto financent les routes. Le côté en apparence « naturel » de ce mécanisme – la voiture paie pour la voiture – lui confère une certaine légitimité politique. Dans les faits, c'est une aberration.

D'une part, car c'est un cercle vicieux : le trafic finance l'élargissement des routes, ce qui entraîne du nouveau trafic, ce qui fait entrer encore plus d'argent pour les routes... et ainsi de suite.

D'autre part, car on ne tient pas compte des coûts « externes » du trafic : bruit, accidents, bouchons, atteintes à la nature, à la santé, etc. Or, ceux-ci s'élèvent à environ 10 milliards par an, un montant « oublié » dans tous les calculs !

Les « recettes » du trafic devraient donc plutôt servir à couvrir les dommages causés par celui-ci et surtout investir pour les réduire en finançant la transition dans la mobilité : transports publics attractifs et abordables, mobilité active sûre et confortable et aménagement compact du territoire. ■

Alternative pour la deuxième voie CFF Lausanne-Genève

Un tracé alternatif pour la nouvelle ligne de train Lausanne – Genève a été imaginé par deux experts pour répondre aux réels enjeux de mobilité et maximiser le transfert modal. Explications.

Angela Zimmermann

* Sébastien Munafò est géographe et directeur de la filiale suisse de 6t-bureau, un bureau d'étude en mobilité, Giuliano Montanaro est fondateur du cabinet de conseil Alius consulting, spécialisé dans l'ingénierie ferroviaire.

La région lémanique est densément peuplée, et compte également de nombreux emplois, qui se concentrent surtout dans les centres urbains de Lausanne et Genève, vers lesquels pendulent les habitant·es des périphéries et des régions transfrontalières. Or, la ligne CFF entre Lausanne et Genève est déjà très fréquentée et les incidents du « trou de Tolochenaz » en 2021 puis de Renens en 2023 montrent la nécessité de créer une deuxième voie de secours face à une ligne aussi surchargée que fragile.

Alors que les CFF imaginaient une nouvelle voie qui longerait simplement l'autoroute, Sébastien Munafò et Giuliano Montanaro* invitent à rendre cette ligne redondante utile pour desservir la périphérie de Genève et l'Ouest lausannois : l'objectif est d'amener vers le train dans des zones mal desservies et donc encore très dépendantes de l'automobile.

La région lémanique est densément peuplée, et compte également de nombreux emplois, qui se concentrent surtout dans les centres urbains de Lausanne et Genève, vers lesquels pendulent les habitant·es des périphéries et des régions transfrontalières. Or, la ligne CFF entre Lausanne et Genève est déjà très fréquentée et les incidents du « trou de Tolochenaz » en 2021 puis de Renens en 2023 montrent la nécessité de créer une deuxième voie de secours face à une ligne aussi surchargée que fragile.

Desservir les zones qui le sont encore trop peu aujourd'hui

La nouveauté serait de relier Genève et Nyon en passant par le Pays de Gex, là où de nombreux frontaliers·ères sont contraint·es d'utiliser la route pour rejoindre leurs lieux de travail en Suisse. Du côté lausannois, la ligne relierait la gare de Lausanne aux hautes écoles puis rejoindrait Morges via Préverenges.

Le potentiel de report modal est surtout très important sur des moyennes distances, de la périphérie vers les centres urbains. Le Léman Express en est l'exemple : en service depuis 2019, il transporte quotidiennement 70 000 usager·ères de la région nyonnaise et des zones frontalières jusqu'au cœur de Genève.

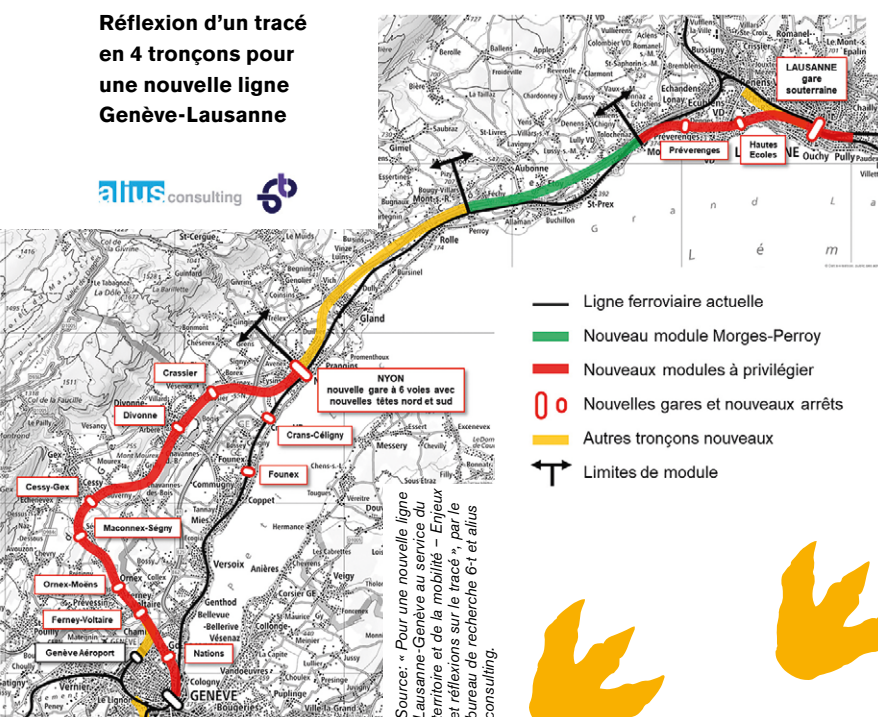
Le point de fort de ce tracé est de répondre à plusieurs besoins de mobilité de la région : il répond à la fois à la nécessité d'une redondance Lausanne-Genève - en cas d'incident, la liaison pourrait être maintenue, elle permet de développer l'axe Nord-Sud de Genève, et développerait également le transport vers l'Ouest et le Sud de Lausanne.

Construire des infrastructures au bon endroit

Les impératifs climatiques nous poussent à un report modal massif. Car si aujourd'hui le trajet Lausanne - Genève en train est fortement compétitif en termes de temps de parcours face à la voiture, les plus petites distances entre les deux grandes agglomérations romandes ne le sont pas. Cette ligne alternative pourrait répondre à ces besoins. Car comme le dit, Giuliano Montanaro, co-auteur du projet : « Construire des infrastructures c'est bien, mais si on les met au bon endroit, c'est mieux ».

Réflexion d'un tracé en 4 tronçons pour une nouvelle ligne Genève-Lausanne

alius consulting



L'autoroute, une merveille de la nature ?



Photo : Keystone, Photopress-Archiv, BR

« Le projet, qualifié d'hypertrophié et enlaidissant la nature, se présente aujourd'hui déjà au spectateur dans sa réalisation avec une telle évidence liée à la nature, comme s'il avait existé depuis toujours. Le tracé absolument conforme aux exigences techniques et pourtant harmonieux n'a non

seulement pas défiguré le paysage concerné, mais l'a même enrichi. »

Citation tirée du supplément spécial du Vaterland (aujourd'hui Luzerner Zeitung) du 11 juin 1955 consacré à la première autoroute suisse. ■

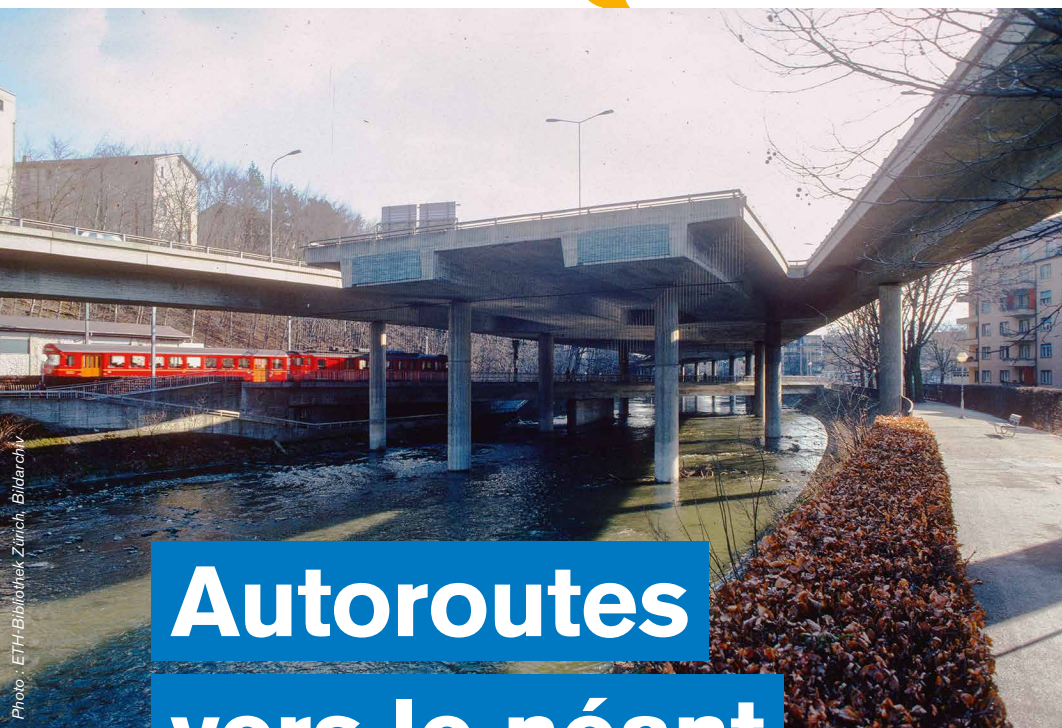


Photo : ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Autoroutes vers le néant

Les autoroutes ne mènent à rien. Au sens figuré, mais aussi parfois au sens propre. Ainsi, l'autoroute de l'Oberland se termine au milieu d'une prairie et le fameux viaduc de la Sihlhochstrasse à Zurich s'arrête net en plein dans les airs. Imaginez qu'en pleine construction de l'échangeur de Nyon ou du Rheintunnel à Bâle on prenne soudainement conscience de l'inutilité des autoroutes... ces infrastructures resteraient-elles inachevées ? Ce serait absurde : depuis le réduit national, la Suisse compte bien assez d'infrastructures inutiles en béton ! ■

Une autoroute vorace



Il y a quelques mois, un groupe Facebook mettait en garde contre une victoire des défenseurs de la voiture aux élections, en montrant une vue de Zurich noyée sous le trafic. Même si nous n'en sommes pas encore tout à fait

au stade prédit par l'image, le projet Wankdorf-Schönbühl (BE), qui fait partie des projets sur lesquels nous voterons, prévoit d'élargir l'autoroute à 8 voies ! Et après ? 10, 12, 14 voies ? On s'arrête où ?

Des autoroutes en apnée



Ces dernières années, en plusieurs endroits les autoroutes ont provisoirement disparu sous les eaux. On pourrait parler de manière romantique d'une reconquête voire d'une revanche de la nature. En vérité, cela ne présage rien de bon. Une seule chose à faire : ne pas manquer la sortie.

Des autoroutes contraires à tous les scénarios

Les experts climat et énergie sont clairs : atteindre la neutralité carbone en faisant tenir l'équation électrique est un défi immense, mais réalisable à condition de réduire le trafic motorisé. Tour d'horizon des différents scénarios.

Thibault
Schneeberger

La **Loi Climat** de juin 2023 exige une baisse des émissions des transports de 57 % d'ici 2040 et de 100 % d'ici 2050. Atteindre ces objectifs en prenant en compte l'entier du cycle de vie des véhicules (cf. p. 5) signifie prendre un vrai tournant en matière de mobilité, totalement contradictoire avec l'élargissement des autoroutes.

Localement, les plans des lieux concernés sont clairs :

- Le plan climat du **Canton de Genève** adopté en 2019 prévoit une réduction du trafic de -40 % d'ici 2030 et de -80 % d'ici 2050. Idem pour la stratégie climat de la Ville de Genève qui soutient « un objectif global à l'horizon 2030 de diviser par deux les distances parcourues en transports individuels motorisés » en « réduisant le gabarit des chaussées » et en supprimant du stationnement.
- Le plan climat du **Canton de Vaud** vise -50 à -60 % d'émissions d'ici 2030 et la neutralité carbone en 2050. Plusieurs mesures visent à réduire le trafic.
- À **Bâle-Ville**, un vote populaire a ancré l'objectif de neutralité carbone pour 2037. La stratégie climat du Conseil d'État vise à diminuer le nombre de kilomètres parcourus en voiture.

- Dans le **Canton de Berne**, l'exigence du zéro net en 2050 est inscrite dans la Constitution et la stratégie cantonale de mobilité globale 2022 requiert explicitement un trafic neutre en carbone d'ici 2050.
- À **St-Gall**, le contre-projet à Climat Urbain adopté par la Ville veut convertir 200 000 m² de routes : diamétralement contradictoire avec une autoroute élargie !
- Le **Canton de Schaffhouse** vise, dans sa stratégie climatique, une réduction d'ici 2030 des émissions liées à la mobilité d'un tiers par rapport à 2016.

Au niveau international, l'**AIE (Agence Internationale de l'Énergie)** exige de renoncer à toute nouvelle infrastructure d'énergie fossile. Les autoroutes, lieux par essence de consommation de pétrole, devraient être considérées comme telles ! L'AIE recommande par ailleurs une limitation à 100 km/h sur toutes les autoroutes dès 2030.

Le **Forum International des Transports** conseille lui de transférer le trafic sur le rail et demande aux pouvoirs publics de « revoir leur conception de la planification : au lieu de fournir des infrastructures en fonction des prévisions de la demande, il faudrait suivre l'approche «décider et fournir». » L'inverse de ce que fait la Confédération !

Les **émissions grises** de la construction de ces extensions autoroutières sont un autre obstacle, souvent négligé, à l'atteinte de nos objectifs climatiques. Selon des calculs publiés dans *LaRevueDurable*, la seule construction des cinq projets autoroutiers qui seront soumis au vote émettra 1 million de tonnes de CO₂ : l'équivalent des émissions annuelles du Canton de Neuchâtel !

On le voit : la plupart des scénarios climat / énergie qui prennent en compte l'impact global des véhicules pointent vers une réduction du trafic... élargir encore les routes n'est donc tout simplement pas sérieux ! ■

À Bâle-Ville, la forte mobilisation pour l'Initiative pour la justice climatique a permis d'ancrer l'objectif de neutralité carbone pour 2037 grâce au contre-projet.



Le trafic automobile : ennemi de la biodiversité

Les routes et le trafic seraient un facteur très sous-estimé de l'extinction des espèces : c'est la thèse de Paul F. Donald, biologiste et chercheur pour Bird-Life International. Voici un résumé de l'argumentaire qu'il expose dans son livre *Traffication*.

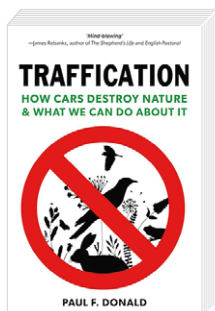
Angela Zimmermann

De manière évidente, les routes constituent une menace directe pour la biodiversité. Tout d'abord par la barrière physique qu'elles créent : pour de nombreuses espèces animales, traverser une route est un pari risqué. Le nombre de grands animaux sauvages tués par des collisions sur les routes suisses serait d'au moins 20 000 par an. Et ce n'est que la pointe de l'iceberg : beaucoup ne sont pas répertoriés et bon nombre d'animaux ne prennent même pas ce risque.

Ceux pour qui la route devient alors une barrière infranchissable voient leur territoire segmenté en îlots, avec de tragiques conséquences. Les populations, moins diverses et plus pauvres génétiquement s'adaptent moins bien aux changements climatiques, jusqu'à mener certaines à l'extinction.

Microplastiques des pneus

Le réchauffement climatique, dont le trafic automobile est d'ailleurs l'une des causes majeures, est une menace importante pour la biodiversité. Mais les dégâts routiers dépassent de loin les émissions de CO₂. L'usure des freins, et surtout l'abrasion des pneus émettent de nombreuses particules dont la toxicité n'a encore pas été totalement étudiée. C'est aussi de loin la première source de microplastiques dans la nature : en Suisse, l'usure des pneus est responsable de 90 % des microplastiques dans la nature. Emportés par le vent et les pluies, ils contaminent les rivières, les mers et les océans, n'épargnant pas les espèces marines. Des populations de saumon argenté en Amérique du Nord à proximité de grandes routes ont ainsi été décimées.



Traffication: How Cars Destroy Nature and What We Can Do About It Paul F. Donald, Pelagic Publishing, 2023

Pollution sonore : l'un des pires impacts

Le bruit du trafic routier empêche souvent les oiseaux de communiquer entre eux normalement. Certaines espèces s'adaptent alors en chantant plus aigu ou en « criant ». Et les voitures électriques n'y changeront rien car au-delà de 40 km/h environ, l'essentiel du bruit provient du roulement des pneus, créant des « zones d'impact routier » où les espèces souffrent du bruit jusqu'à 2 km alentour. Les impacts du trafic sur la nature en général augmentent exponentiellement avec la vitesse.

On pourrait mentionner aussi le sel répandu sur les routes ou encore la pollution lumineuse – démultipliée avec les LED – qui serait une des principales causes de l'effondrement des populations d'insectes dans le monde.

L'activité humaine cause une crise de la biodiversité, menaçant ainsi nos conditions de survie sur cette planète. Des écosystèmes sains et résilients sont pourtant indispensables à la vie humaine sur terre, car ils sont sources de nourriture, d'air pur, d'eau potable, de sols fertiles et bien plus encore. Mais nos modes de vies, dont l'amour collectif et aveuglant pour l'automobile, en causent la perte. Plutôt que d'aggraver encore cette situation dramatique en élargissant les autoroutes, il est temps de faire le choix de prendre la prochaine sortie tant qu'il en est encore temps. ■



Environ 20 000 grands animaux sauvages sont tués chaque années sur les routes suisses.

Des projets lourds de conséquences pour le territoire

Élargir les autoroutes renforcera le flot de voitures vers les villes et villages alentour. Hors des localités, l'aménagement risque d'être encore plus centré sur la voiture, aggravant le mitage du paysage et verrouillant la dépendance automobile.

Thibault
Schneeberger

Les automobilistes ne travaillent pas tous dans les « restauroutes » et ne dorment pas sur les aires de repos : les voitures qui circulent sur les autoroutes en sortent forcément à un moment pour rejoindre leur logement ou leur destination (travail, loisir, etc.), engorgeant alors les localités. Croire que les autoroutes servent à « canaliser » les voitures et permettent d'alléger le trafic de transit dans les communes, c'est oublier qu'elles ont aussi une fonction de « déversoir ».

Dans les villes, cela met en péril le rééquilibrage de l'espace public en faveur de la mobilité durable. Les remontées de file sur l'autoroute devant être évitées pour des raisons de sécu-

rité, les grandes routes urbaines où les sorties d'autoroutes débouchent ne pourront donc pas réduire leur nombre de voies dédiées au trafic motorisé. Des projets de pistes cyclables ou de voies bus sur ces axes sont déjà souvent refusés sous ce prétexte.

Entonnoir urbain et villages submergés

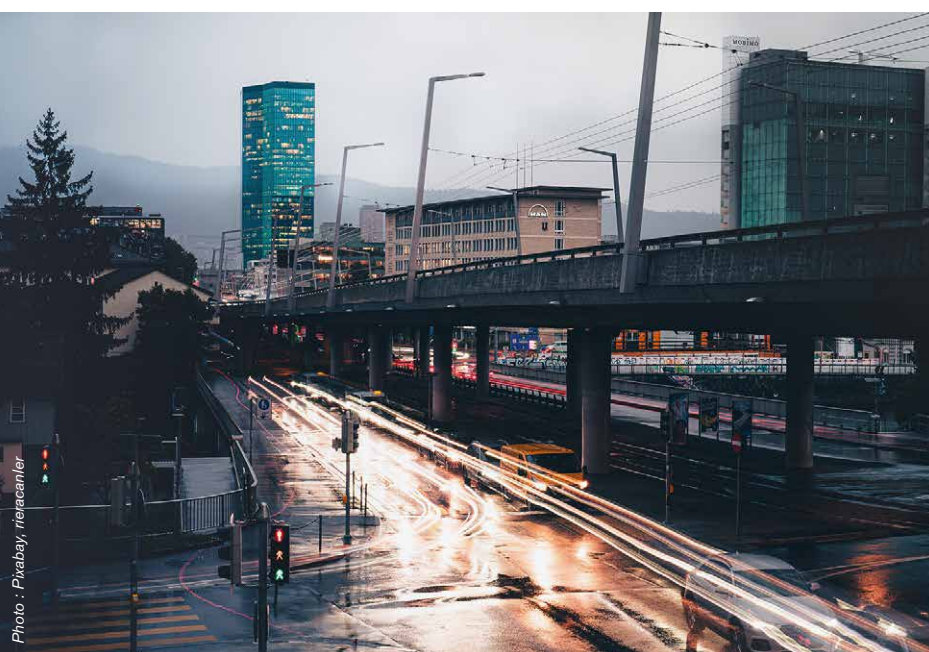
À moins de raser des immeubles, on ne peut pas étendre l'espace routier en ville. Élargir les autoroutes va donc aggraver l'effet « entonnoir » ! Des autoroutes à six voies déverseront très péniblement leur trafic sur des axes urbains déjà saturés, et la réduction de la place de la voiture dans les villes deviendra encore plus difficile. Ces projets vont donc complètement à l'encontre des politiques de réduction du trafic motorisé de la plupart des villes : pas étonnant que Nyon, Berne ou Genève s'y opposent.

Le syndic de Chavanne-de-Bogis – petite commune proche de l'autoroute Nyon-Genève – défendait à la RTS l'élargissement de l'A1 pour « fluidifier » la colonne de 1 à 2 km qui traverse sa localité matin et soir. Mais cela ne se produit jamais ainsi ! L'autoroute Annecy – Genève qui devait soulager le trafic intense traversant la commune de Cruseilles (F) n'y a apporté un soulagement que très temporaire. En moins de six ans, les bouchons y sont revenus encore pires qu'avant ... pendant que l'autoroute se remplissait ! Il en ira de même à proximité de nos autoroutes.

Développement centré sur la voiture

Ces infrastructures induisent un certain type de développement, à l'extérieur des centres-villes : chaque nouvelle voie d'autoroute, échangeur ou jonction entraîne la construction de lotissements, de lieux de travail ou de centres commerciaux tous accessibles uniquement en voiture. Des zones souvent de faible densité, en contradiction avec la compacité – ville à 15 minutes – requise par un aménagement durable.

Là encore, agrandir les autoroutes ne fera qu'aggraver les problèmes. ■



Davantage de trafic sur les autoroutes apportera davantage de trafic dans les villes et villages.

Du nouveau pour les trains de nuit

Depuis le 10 décembre 2023, un train de nuit ÖBB de nouvelle génération est en circulation. Le nouveau matériel roulant doit permettre d'améliorer sensiblement le confort et l'intimité (nouvelles mini-cabines individuelles). Les ÖBB promettent ainsi de continuer à investir dans les liaisons ferroviaires de nuit. En revanche, les tarifs dynamiques nouvellement introduits et l'augmentation des prix maximaux sont très problématiques. Alors qu'il est possible de continuer à voyager à un prix avantageux les nuits peu fréquentées, les prix augmentent fortement les nuits où la demande est forte. Les ÖBB nuisent ainsi directement à leur propre succès. Il reste à espérer qu'ils revoient leur offre. D'ici là, il vaut la peine de réserver bien en amont (à partir de 180 jours avant le voyage) et d'être flexible quant au choix du jour du voyage.

Les ÖBB ne sont pas les seuls à freiner la popularisation des trains de nuit ! Le Conseil fédéral a refusé un soutien aux CFF pour l'acquisition de nouveaux trains de nuit, comme l'avait demandé la coprésidente d'actif-traffic Franziska Ryser dans une motion. Il est certes prêt à gaspiller 35 milliards dans de nouvelles autoroutes – mais pas à faire la promotion d'alternatives au trafic aérien, source majeure d'émissions, ce qui aurait coûté 30 millions de francs par an au maximum. ■



Le nouveau train de nuit des ÖBB

Paris : triplement des frais de stationnement pour les SUV

Paris augmentera à partir de septembre les frais de stationnement pour les voitures particulièrement lourdes, grosses et polluantes. Début février, la population a voté à 55 % en faveur du triplement des frais de stationnement pour les voitures de plus de 1,6 tonne (2 tonnes pour les voitures électriques). Les artisan-es, le personnel soignant et les résident-es dans leur propre quartier seront exempté-es.

En Suisse aussi, des efforts sont faits pour contrer la tendance aux voitures toujours plus grandes et plus lourdes. Les SUV représentent près de la moitié des voitures neuves en Suisse. A Bâle-Ville, une interpellation au parlement a été votée pour demander un impôt auto plus élevé pour les véhicules qui ont une consommation excessive de ressources (surface, émissions, climat, énergie). En ville de Zurich, l'idée d'élever l'impôt automobile pour les SUV est discutée dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les cartes de stationnement. Des élu-es d'autres villes ont annoncé leur intention de s'engager dans ce sens. À suivre ! ■

actif-traffic s'agrandit

Le tournant en matière de transports en Suisse est à l'aube de mois et d'années décisives. L'équipe est donc heureuse que le secrétariat puisse s'agrandir et s'engager avec encore plus de force grâce au soutien important des membres et des donateurs et donatrices. Depuis décembre, Magdalena Erni et Angela Zimmermann travaillent en plus pour la campagne contre les autoroutes. Magdalena est en outre responsable de Berne et Angela du Canton de Vaud. Depuis février, Nina Sommer est de retour chez actif-traffic. Elle prend la responsabilité de Zurich et d'un nouveau projet pour le tournant dans les transports, dont nous parlerons plus en détail dans le prochain numéro du bulletin d'actif-traffic. ■



Magdalena Erni



Nina Sommer



Angela Zimmermann

Nos initiatives Climat Urbain :

trois succès, une défaite et de nombreux votes

Alors que Saint-Gall met en œuvre depuis 2022 déjà le contreprojet à Climat Urbain, ailleurs les choses s'accélèrent.

Tonja Zürcher

Genève

Alors que l'initiative prévoyait la transformation de 10 % de la surface des routes en espaces verts ou dédiés à la mobilité durable, le contreprojet vise 8 % et assouplit légèrement les conditions de réalisation. Un projet suffisamment bon pour que l'initiative soit retirée. Après l'adoption du contreprojet à l'unanimité (!) du Grand Conseil, aucun référendum n'a été lancé. Concrètement, cela signifie pour Genève : 175 km d'infrastructures supplémentaires pour les piétons et les cyclistes, 8 km d'extension de tram-

climat-urbain.ch

way et une ligne tangentielle supplémentaire ainsi que 22 km de nouvelles lignes de bus. Au moins 25 000 arbres seront également plantés, en priorité sur l'espace routier.

Bâle-Ville

Malheureusement, la votation de novembre dernier à Bâle-Ville a été un coup dur. La peur des chantiers attisée par les opposant-es combinée à la promesse du gouvernement d'utiliser les synergies pour la végétalisation et l'amélioration des moyens de transport respectueux du climat à chaque chantier, même sans initiatives, ont conduit au rejet de Climat Urbain dans les urnes. Mais l'obligation d'un tournant dans le domaine des transports et de l'adaptation au changement climatique demeure. C'est d'ailleurs ce que la population a décidé un an plus tôt en acceptant l'initiative pour la justice climatique et la neutralité carbone pour 2037. Mais il manque encore des objectifs et des mesures concrètes. actif-trafiC se concentrera donc dès maintenant sur la mise en œuvre des promesses faites.

Ostermundigen

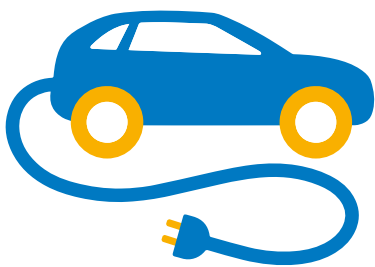
En décembre dernier, Ostermundigen a décidé d'éviter les îlots de chaleur dans les nouveaux projets de construction et, en outre, d'identifier les îlots de chaleur à l'aide d'un réseau de captation de données. Dès que les nuits d'été seront plus chaudes de +1,5 °C qu'à la campagne, des mesures seront prises. La commune met ainsi en œuvre la revendication centrale de l'initiative « Climat ». La décision concernant l'initiative « Mobilité » - les deux ensemble formant les initiatives « Climat Urbain » locales - sera prise au printemps.

Coire, Winterthour et Zurich

Le résultat est donc actuellement de 3 contre 1 pour Climat Urbain. Nous écrivons ces lignes avant le 3 mars, jour de la votation à Coire. Winterthour votera sur Climat Urbain en juin probablement, et en septembre, ce sera le tour de Zurich. ■



Visualisation d'un possible réaménagement de l'avenue Pictet-de-Rochemont à Genève après l'adoption du contreprojet Climat urbain.



3,3 %

de toutes les voitures circulant en Suisse aujourd'hui sont des voitures électriques.

C'est la croissance du trafic induit qu'on observe 6 à 10 ans après l'augmentation de 10% de la capacité d'une route.

6-10 %



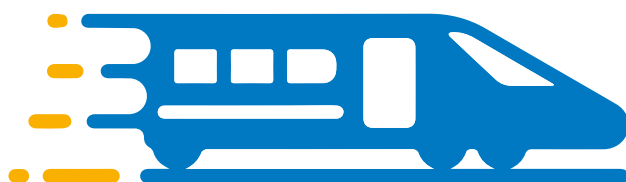
100 %

C'est la réduction des émissions du secteur des transports d'ici 2050 que prévoit la loi climat votée en juin dernier.



1 000 000 tonnes

C'est le nombre de tonnes de CO₂ qu'émettra la simple construction des 5 projets d'autoroutes (émissions grises).

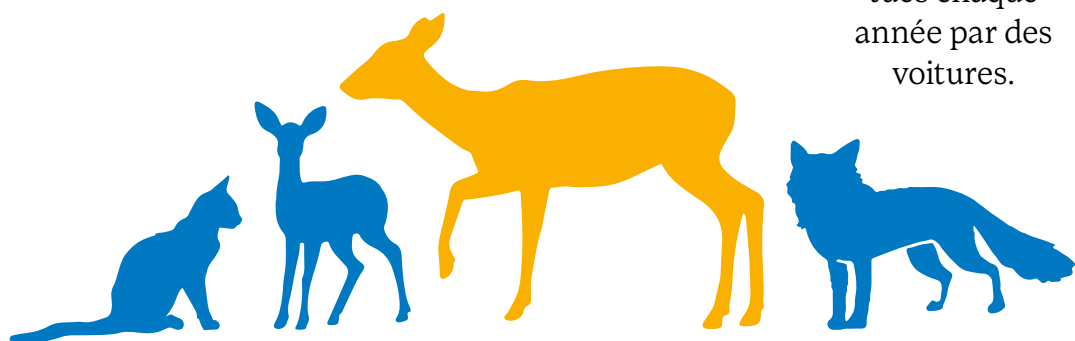


2x

En Suisse, le prix des transports publics a doublé depuis 1990.

20 000

C'est le nombre de grands animaux sauvages tués chaque année par des voitures.



Des transports publics abordables... pas des autoroutes !

Les autorités fédérales coupent à la hache dans l'aide sociale, la coopération, l'environnement et les infrastructures ferroviaires. Mais pour les autoroutes, les milliards continuent de pleuvoir ! Soi-disant car le trafic « s'autofinancerait »... Mais utiliser les taxes sur l'essence pour développer les routes est aussi absurde que si on subventionnait l'industrie du tabac avec l'impôt sur les cigarettes. Aujourd'hui, les recettes de la fumée financent l'AVS. Logiquement, les taxes sur le trafic devraient donc financer les CFF !

Soutenez un meilleur usage de l'argent public : actif-traffic.ch/autoroutes



Photo : Collage fait maison sur la base de Flickr, drburton et Pixabay, Pictario

Les autoroutes sont aussi démodées que Marlboro Man

Assemblée Générale d'actif-traffic

Mercredi 10 avril 2024, 18h30

Le Singe, Untergasse 21, Bienne

Assemblée générale d'actif-traffic et table ronde sur le thème « Mettre en réseau la résistance – combattre les projets autoroutiers ». Nous parlerons avec des représentant-es des régions concernées, de leur résistance, des arguments prometteurs et des actions prévues.

Inscription : actif-traffic.ch/ag2024

Action anti-autoroutes à Lausanne (Maladière)

Samedi 20 avril, Lausanne

Une grande manifestation à vélo sera organisée par l'ATE Vaud, à travers la ville de Lausanne, pour le 60^e anniversaire de l'autoroute A1a ainsi que pour lancer la campagne de votation contre l'extension des autoroutes qui aura lieu cette année.

Si vous souhaitez être tenu-e au courant des horaires exacts, inscrivez-vous à la newsletter d'actif-traffic : actif-traffic.ch/newsletter