

# actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



145 | 3.2025

## STOP à l'extension des autoroutes... et maintenant ?

dès la page 3

Transports publics gratuits **pages 10 – 11**

Du pique-nique à la flânerie **page 12**

Voyage à vélo, partie 3 **page 14**

**actif-traffic**  
En avant toute!

# Navré, cela ne marche pas comme ça !

La population ne veut pas d'extension des autoroutes. Il est donc grand temps d'amorcer un tournant dans les transports. Mais dans les faits, que fait le Conseil fédéral ? Il veut couper dans les moyens alloués au développement des transports publics et semble vouloir faire revenir par la fenêtre les projets autoroutiers, pourtant clairement refusés.

Pourtant, cher Monsieur Rösti, il vous suffirait de jeter un coup d'œil au-delà de nos frontières pour vous rendre compte qu'il existe bien des alternatives à vos projets d'extensions autoroutières. Qu'il s'agisse de favoriser les transports publics, de promouvoir les déplacements à pied et à vélo ou même de démanteler des routes, on peut observer dans toute l'Europe des mesures qui permettent de se mettre sur la voie des objectifs climatiques. Mais pour cela, il faudrait que vous fassiez un saut audacieux : un triple salto mental ! Cela constituerait un nouveau record mondial de retournement politique.

Plutôt que de vous préoccuper de la mise œuvre de la volonté populaire, vous ficelez aujourd'hui encore avec une admirable persévérance de nouveaux projets avec les mêmes vieilles idées en béton, comme si l'immobilisme était le but ultime. Il est donc à craindre qu'il ne se passe toujours pas grand-chose d'efficace – un régime d'innovation à la Rösti.

Le moment serait pourtant propice. L'ère de la voiture touche à sa fin. L'idée que l'on peut éliminer les embouteillages en augmentant le nombre de routes a été envoyée à la casse – exactement là où il faut mettre les voitures qui stagnent inutilement et encombrant nos villes. Il est grand temps de transformer le « Département du rester-sur-place et du manque d'imagination » en un Département des Transports digne de ce nom.

Nous vous souhaitons, ainsi qu'à nos lectrices et lecteurs, beaucoup de plaisir à la lecture de ce nouveau numéro du magazine d'actif-traffic,

*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** Inscription sur actif-traffic.ch/newsletter **Dispositions relatives à la protection des données** actif-traffic.ch/protection-des-donnees **Rédaction** coordination d'actif-traffic **Contributions** Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Nina Sommer, Angela Zimmermann et Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Angela Zimmermann, Thibault Schneeberger **Photo page de titre** Keystone, Alessandro della Bella **Layout** typisch.ch **Corrections** Marion Elmer, Barbara Geiser **Impression** Jordi AG, Belp Papier **RePrint** Recyclingpapier Prix d'abonnement presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** Mai 2025

# Pic autoroutier

Le refus clair de l'extension des autoroutes par la population est le prélude à une nouvelle politique des transports. Le tournant en matière de transports est en marche, même si le lobby automobile s'y oppose désespérément.

Tonja Zürcher

Le NON à l'extension des autoroutes est un signal clair de la population : ça suffit ! Nous en avons assez de toujours plus de béton, de trafic automobile, de bruit et de dangers dans nos quartiers. Cette votation doit devenir le moment d'un « pic autoroutier » en Suisse. Désormais, plus aucune extension, plus aucun nouveau projet mais uniquement de l'entretien des autoroutes déjà existantes. Rien que cela coûte déjà assez cher : chaque année, plus d'un milliard de francs sont dépensés pour entretenir le dense réseau autoroutier du pays. À ceci s'ajoutent les coûts croissants de travaux de reconstruction à la suite des inondations et glissements de terrain comme ceux de l'année dernière.

## Des tunnels pour vélos au lieu d'autoroutes

La situation de départ est claire : pour atteindre nos objectifs climatiques, il faut réduire le trafic automobile, non seulement dans les villes, mais à travers toute la Suisse. Cela implique de limiter la construction de nouvelles routes à grand débit. Quelques avancées, bien que timides, vont déjà dans ce sens : par exemple, après 60 ans de planification, le projet de liaison autoroutière en « Ypsilon » entre l'A1 et l'A3, au cœur de Zurich, a été définitivement abandonné. De plus, le tunnel autoroutier existant sous la gare centrale de Zurich sera transformé en tunnel pour vélos, l'inauguration est prévue pour le 22 mai 2025.

Mais malheureusement, le « pic autoroutier » n'est pas encore garanti. Le Conseiller fédéral Albert Rösti a clairement déjà fait savoir qu'il n'était pas disposé à mettre en œuvre la décision populaire du 24 novembre. Il semble vouloir continuer à développer les autoroutes contre la volonté populaire. Il propose pour ce faire de lier le financement de projets de transports publics à des projets autoroutiers. Vous voulez un tram ? Vous voulez un RER ? Vous êtes obligé d'accepter aussi une autoroute !

## Le lobby de l'automobile contre le « pic automobile »

Albert Rösti, le lobbyiste automobile du Conseil fédéral, agit ainsi selon une stratégie similaire à celle du parti libéral-démocrate allemand, le FDP, avec son programme pro-voiture : davan-

tage de voitures dans les centres-villes, stationnement gratuit, moins de zones piétonnes et moins de pistes cyclables. Mais malgré la forte résistance du lobby automobile, soutenu par d'importants moyens financiers, le « peak car » ou « pic automobile » finira par arriver. Ce terme désigne le moment où la distance moyenne parcourue en voiture par personne atteint son maximum avant de commencer à décroître. Ce phénomène est crucial non seulement pour atteindre les objectifs climatiques, mais aussi pour améliorer la qualité de vie de la population dans les villes et les villages.

En Allemagne, pourtant réputée pour être un paradis européen pour les fans de voitures, le trafic automobile et de camions a baissé l'an dernier. Leur industrie automobile est elle aussi en proie à une crise profonde, à tel point que le magazine *Jacobin* signait un article en novembre 2024 intitulé « L'industrie automobile allemande ne peut plus être sauvée ». En Suisse, bien que le nombre de voitures continue d'augmenter, la distance parcourue a diminué entre 2015 et 2021. Si cette baisse s'explique en partie par les mesures sanitaires liées à la pandémie, une autre tendance semble confirmer un désintérêt croissant pour l'automobile : la proportion de ménages sans voiture ne cesse d'augmenter. Il faut donc continuer à se battre pour qu'après le NON clair à l'extension des autoroutes, nous puissions bientôt fêter le « pic automobile » ! ■



# L'adieu aux

Le NON exprimé dans les urnes le 24 novembre reflète une opposition à l'augmentation du trafic automobile, mais aussi un soutien à une meilleure politique climatique et au développement des transports publics et du vélo. Le rôle des femmes et la mobilisation générale ont été décisifs. Cette décision marque le début d'une nouvelle politique des transports.

Tonja Zürcher

Deux sondages post-électorales (LeeWas et gfs) ont révélé que la principale motivation des votants du NON était la crainte d'une augmentation du trafic automobile, des embouteillages et de la pollution. Plutôt que d'investir dans l'extension des infrastructures autoroutières, ils estimaient qu'il fallait donner la priorité aux transports publics et aux mobilités actives. Pour la grande majorité de celles et ceux qui ont rejeté le projet, la prise de conscience que davantage de routes entraînent davantage de trafic a été un facteur déterminant dans leur décision.

## Les femmes et les personnes précaires

La mobilisation populaire réussie a été un élément clé du résultat de la votation. Le rejet de l'extension autoroutière à l'échelle nationale s'explique en grande partie par la forte proportion de NON parmi les femmes (61 %), ce qui a fait basculer l'issue du vote. À l'inverse, les hommes auraient voté OUI à 56 %. Fait notable, la participation des femmes a été aussi élevée que celle des hommes, alors qu'en moyenne, elles votent moins souvent (41 % contre 49 % pour les hommes).

Outre ce « gender gap », les différences de revenus ont également joué un rôle déterminant. Près des deux tiers des personnes gagnant moins de 4000 francs par mois ont voté non, tandis que celles percevant plus de 13 000 francs ont majoritairement soutenu le projet. Ces deux facteurs sont d'ailleurs liés, puisque les femmes sont surreprésentées parmi les personnes aux revenus les plus bas. De plus, les résultats confirment une corrélation entre un revenu élevé et une plus grande possession ainsi qu'une utilisation accrue de la voiture.

## Pas d'intention xénophobe dans le NON

À l'heure des commentaires du résultat de la votation, Albert Rösti et plusieurs journalistes se sont empressés d'expliquer ce refus de projets autoroutiers comme la manifestation d'un élan conservateur, opposé à toute croissance de la population... voire xénophobe, contre l'immigration et les frontaliers. Le sondage à la sortie des urnes « LeeWas » publié le lendemain a pourtant révélé que les principaux arguments du camp du NON étaient la crainte d'une augmentation du trafic et d'une énième atteinte au climat. Malgré ces données, cette analyse « anti-immigration » continué d'être invoquée. Mi-janvier, un sondage complémentaire du même institut de recherche a – espérons-le – définitivement écarté ce motif : sur 3113 personnes interrogées, l'immigration n'a été citée que deux fois.

Le fait que cette interprétation erronée ait été si souvent répétée ne révèle pas seulement des vœux pieux de la droite bourgeoise. Cela confirme également le fait scientifiquement prouvé que les politicien-nes ont généralement tendance à croire que la population est plus conservatrice qu'elle ne l'est en réalité.

## Les régions concernées n'ont pas voulu d'autoroutes

Il est également faux d'affirmer, comme l'a fait Albert Rösti directement le dimanche de la votation, que la part de OUI a été plus importante dans les régions qui avaient un projet. Un coup d'œil sur la carte des résultats de la votation montre que la grande majorité des localités directement concernées ont voté NON. Parmi elles, les villes de Bâle, Berne, Genève, Nyon, Schaffhouse et Saint-Gall, mais aussi de nombreuses communes comme Birsfelden, Bolligen, Ittigen, Urtenen-Schönbühl, Versoix et Zollikofen se sont prononcées contre l'extension de l'autoroute. Mais il est vrai aussi que de nombreuses régions non concernées ont également dit NON. Selon les sondages post-électorales, ce sont les mêmes arguments qui ont convaincu : trafic supplémentaire et climat. Et non pas le désir, évoqué par M. Rösti, d'avoir des autoroutes devant sa propre porte. Ainsi, à la question

# autoroutes

posée par l'institut gfs de savoir si les personnes interrogées approuveraient le « principe » de nouvelles extensions autoroutières, le NON l'a emporté à 51 % contre 48 %.

## Quelle suite ?

Pour nous, il est clair que cette décision est historique : pour la première fois, la population a refusé l'extension des autoroutes. La majorité s'est donc prononcée en faveur d'un système de transport compatible avec les défis de la crise climatique. Les autoroutes ne doivent donc plus être étendues. Les milliards qui étaient destinés à l'extension des autoroutes sont urgemment nécessaires ailleurs, par exemple pour l'extension des bus, des trams et des RER, mais aussi pour l'infrastructure cyclable. Pour les autoroutes, il ne faut dépenser que ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'entretien.

La réévaluation de tous les projets autoroutiers annoncée par Albert Rösti, et donc le potentiel retour par la fenêtre des projets autoroutiers rejetés par la population, est inacceptable. Il en va de même pour l'idée de lier à l'avenir les autoroutes et les projets de transports publics et de prendre ainsi les transports publics « en otage » pour faire passer de nouvelles autoroutes. Nous serons très attentifs à ce que M. Rösti projette de faire et nous sommes prêts à lancer un nouveau référendum si cela s'avère nécessaire. ■



Le voyage (en voiture) s'arrête ici. Poursuivons avec une mobilité respectueuse du climat.

# Réorientation du financement des transports

Dans le débat sur la politique des transports, l'opinion dominante est que seuls les transports publics sont subventionnés par la collectivité. En réalité, le trafic automobile génère des coûts énormes qui sont répercutés sur toute la population, qu'elle conduise un peu, beaucoup ou pas du tout. Il est grand temps d'y remédier.

Silas Hobi

Qui n'a jamais entendu que les transports publics (TP) seraient trop chers et sont trop grassement subventionnés ? Le lobby automobile le répète à l'envi. Pourtant, on rappelle moins souvent que le trafic automobile génère des coûts de plusieurs milliards à la collectivité : bruit, pollution, accidents, atteintes au climat, etc. Les chiffres publiés l'automne dernier par la Confédération après une mise à jour de la méthode de calcul des dommages « indirects » montrent désormais que ces coûts ont été largement sous-estimés jusqu'à présent. En Suisse, le trafic automobile privé génère environ 20 milliards de francs de coûts externes par an !

## Où est passé le principe du « pollueur-payeur » ?

Le principe du pollueur-payeur inscrit dans la Constitution pour les mesures environnementales n'est pas appliqué. Par le biais de diverses taxes, les automobilistes financent tout au plus l'entretien et l'aménagement des routes cantonales et nationales. L'argent ne suffit même pas à financer les routes communales, qui représentent pourtant la plus grande partie du réseau routier en termes de surface. Celles-ci sont financées par les caisses générales de l'État – donc également par les piétonnes et les cyclistes.

## Multiplier par quatre les taxes ?

Pour comprendre l'ordre de grandeur du problème, il suffit de jeter un coup d'œil aux recettes issues des taxes automobiles : 5 milliards de francs en 2019. Il faudrait donc au moins quadrupler les taxes pour couvrir les coûts externes du trafic. Ce ne sont pas des augmentations homéopathiques du prix du carburant de 4 centimes/litre (évoqué en novembre dernier) ou de 12 ct/litre (loi sur le CO<sub>2</sub>), qu'il faudrait en théorie, mais bien plutôt une augmentation d'environ + 3 francs / litre !

## Beaucoup de gagnant-es

A première vue, cela ressemble à un projet politique perdu d'avance. Mais on doit relever qu'il ferait de nombreux gagnant-es. Car les coûts de la santé explosent, le financement de la 13<sup>e</sup> rente AVS n'est pas clarifié, un paquet d'économies drastique a été présenté, l'agriculture souffre de plus en plus d'événements météorologiques extrêmes et le développement de l'infrastructure ferroviaire devient trop cher. Un impôt sur les voitures qui rapporterait environ 20 milliards de francs par an résoudrait une grande partie de ces problèmes.

## Les personnes à faible revenu en profiteraient

Les plus modestes profiteraient proportionnellement plus que les plus nantis de l'allègement des primes d'assurance maladie, d'un financement de la 13<sup>e</sup> rente AVS sans hausse de la TVA et de transports publics abordables. Comme les personnes peu fortunées se déplacent en moyenne nettement moins souvent en voiture que celles qui gagnent beaucoup, elles seraient gagnantes.

Pourquoi les automobilistes devraient-ils financer les soins de santé, l'AVS et les transports publics ? Avec le bruit, la pollution de l'air et les accidents, la circulation automobile engendre une hausse des coûts de santé, dont les effets n'apparaissent souvent qu'à un âge avancé. Une contribution adéquate aux coûts de la santé et à la prévoyance vieillesse fait donc sens. La promotion des transports publics permet en outre d'accélérer le passage à un mode de transport moins nocif et de résoudre le problème à la racine.

## Il est grand temps d'agir

La réforme à venir du financement des transports offre donc l'opportunité d'établir enfin la vérité des coûts et d'appliquer le principe du pollueur-payeur. Deux principes libéraux élémentaires qui devraient en théorie être approuvés jusque dans le camp bourgeois. La condition de base est toutefois la reconnaissance du fait que ce ne sont pas les transports publics, mais bien le trafic automobile qui est subventionné par la collectivité. Il faut mettre fin à cette situation en réorientant le financement des transports. ■

**Avec 20 milliards de francs par an, le trafic automobile se taille la part du lion des coûts externes des transports.**



# Politique de la tronçonneuse

Moins d'argent pour la protection du climat, l'infrastructure ferroviaire, les trains régionaux et les trains de nuit : le Conseil fédéral veut réduire de tous les côtés les investissements indispensables. La Confédération a pourtant réalisé un excédent de 1,3 milliard de francs en 2024.

Magdalena Erni,  
Tonja Zürcher

Pour atteindre nos objectifs climatiques et réussir le tournant écologique dans la mobilité, de gros investissements sont nécessaires. Mais le Conseil fédéral a exactement l'intention inverse. Tout d'abord, il veut réduire de 200 millions de francs par an le fonds d'infrastructure ferroviaire dès 2027. D'autre part il veut augmenter le taux de couverture des transports publics régionaux. En clair, c'est une baisse de 60 millions des subventions aux petites lignes de trains et bus dans les régions périphériques. À la clef, une hausse des prix des billets et une possible baisse de l'offre. En plus de cela, le Conseil fédéral veut supprimer complètement le soutien de 30 millions de francs aux nouvelles lignes de trains de nuit décidé dans le cadre de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Les transports publics ne seraient pas les seuls à être durement touchés. Le gouvernement veut couper près de 400 millions par an pour les mesures de protection du climat. Le « Programme Bâtiments », qui finance notamment les installations solaires et le remplacement des chauffages fossiles disparaîtrait complètement. Les contributions à l'AVS seraient réduites de 200 millions par an, en contradiction avec le vote du peuple pour une 13<sup>ème</sup> rente AVS. La Confédération supprimerait aussi 700 millions de francs pour l'hébergement et l'encadrement des personnes en exil, transférant cette charge aux cantons et communes. Des coupes dans la formation et les crèches sont aussi prévues.

## Une politique d'austérité purement idéologique

En 2024, la Confédération a réalisé un excédent de 1,3 milliard de francs. Celui-ci a été utilisé pour réduire la dette liée à la pandémie du COVID. Au final, les comptes annuels ont été presque équilibrés, avec un déficit de seulement 80 millions de francs, alors que le budget prévoyait initialement un déficit de 2,6 milliards ! Ce paquet d'économies n'est donc pas du tout justifié. Et s'il fallait effectivement économiser, on pourrait plutôt s'attaquer aux subventions qui

contribuent à détruire la biodiversité et le climat. Mais le Conseil fédéral veut couper dans la politique climatique, les retraites, la formation et le social. Si le soi-disant « paquet d'allègement budgétaire » est mis en œuvre, la Confédération laissera aux générations futures d'immenses dettes climatiques et d'infrastructures.

## Référendum programmé

Les premiers sondages sur le programme d'économies nous rendent confiantes : malgré le pessimisme du Conseil fédéral en matière de politique financière, près de la moitié de la population s'y oppose déjà. Un référendum – probablement en 2026 – peut donc être gagné. Mais il reste encore l'espoir de ne pas en arriver là. Fin 2025, le Parlement aura l'occasion de renverser ces décisions de coupe. Il est déjà intervenu une fois pour corriger le tir en ce qui concerne les trains de nuit et a décidé d'accorder 10 millions de subventions pour l'année en cours. C'est trop peu pour exploiter de nouvelles lignes de trains de nuit, mais cela suffit pour effectuer les travaux préparatoires. Nous sommes donc optimistes et pensons que le Parlement votera les 30 millions de francs nécessaires aux trains de nuit à partir de 2026 et que des wagons-couchettes pourront bientôt circuler vers Rome et Barcelone. ■



**Sans cofinancement de la Confédération, les trains de nuit pour Rome et Barcelone ne peuvent pas circuler.**

# La peur au ventre



La présidente des Vert-es suisses – Lisa Mazzone – a des nerfs d’acier. Une interview télévisée est déjà une raison suffisante pour être nerveuse. Mais quand on a en plus des T-Rex dans le dos, c’est vraiment un grand défi de ne pas s’enfuir en panique. Il n’est pas facile

de dire quelque chose d’intelligent dans une telle situation. Elle a su braver la situation et ses interventions à la télévision étaient nettement plus raisonnables que celles des partisans des autoroutes. ■

## Appétit



Quiconque s’y connaît un tant soit peu en paléontologie sait qu’un T-Rex a un peu plus d’appétit que quelques amuse-gueules d’apéro. Il n’est donc pas étonnant que notre coprésidente Franziska Ryser ait voulu les apaiser avec un signe de paix reconnu internationalement. Face

à deux tyrannosaures affamés, la gueule grande ouverte, elle reste étonnamment cool. On sent qu’elle a une grande expérience de la politique et qu’elle sait comment s’y prendre avec les dinosaures. Elle s’est en tout cas sortie vivante de cette situation périlleuse. ■

# Dinosaures



En politique, de nombreux personnages méritent amplement le qualificatif de « dinosaures ». Ce sont souvent eux aussi qui ressortent des tiroirs des recettes poussiéreuses issues d'une époque révolue. C'était également le cas pour l'extension des autoroutes, complè-

tement dépassée. C'est ce qui a justifié notre recours à des costumes de ces créatures fossiles. Les partisans de l'autoroute ont été effrayés par les fantômes qu'ils ont invoqués – juste après l'annonce des résultats de la votation, ils étaient blancs de peur. ■

## 5 minutes de gloire



Quand on a disparu depuis plus de 60 millions d'années, il faut profiter de son renouveau. C'est ce qu'ont dû se dire les deux dinosaures qui ont fait un tabac lors de la fête de votation de la campagne anti-autoroute. Ils se sont montrés d'une humeur festive, ont dansé et

sauté devant les caméras et il n'y a que peu de photos sur lesquelles ils ne figurent pas. Ces deux dinosaures et stars du « photobombing » ont vraiment exploité leurs 5 minutes de gloire. ■

# Gratuité des transports publics

La gratuité des transports publics émerge de plus en plus comme une mesure aussi écologique que sociale pour encourager l'usage des transports publics et favoriser ainsi le report modal. Mais elle suscite également son lot de controverses.

Angela Zimmermann

L'idée d'une gratuité cantonale des transports publics n'est pas nouvelle. Plusieurs initiatives populaires cantonales (NE, FR, VD, GE, ZU) ont tenté d'amener la question de la gratuité dans le débat public. Cependant, en mars 2023, le Tribunal fédéral invalide le texte de l'initiative frimbourgeoise invoquant l'article 81a de la Consti-

tution fédérale qui prévoit que les usager·ères doivent couvrir « une part appropriée des coûts » des transports publics. Depuis, le débat est figé, mais des gratuités ciblées ont tout de même vu le jour, comme à Genève, où depuis le 1er janvier 2025, les personnes entre 6 et 25 ans peuvent voyager gratuitement à travers tout le Canton.

## La gratuité des transports publics est-elle la solution?

Plusieurs arguments plaident en faveur de la gratuité des transports en commun, à commencer par son impact sur le report modal. En rendant les transports publics accessibles à toute la population, cela inciterait davantage de personnes à les privilégier. Cependant, les expériences menées à l'étranger montrent que l'augmentation de la fréquentation dépend largement du contexte local et des mesures d'accompagnement visant une mobilité plus durable. Ainsi, la gratuité ne suffit pas à elle seule à opérer un transfert massif vers les transports publics: la qualité du service (desserte, fiabilité, efficacité et confort) reste un facteur clé dans le choix des usager·ères.

Un autre enjeu est social : supprimer le coût des transports publics permettrait de lever une barrière économique qui pèse inégalement selon les revenus. En Suisse, les tarifs des transports en commun ont fortement augmenté depuis 1990, atteignant parfois le double pour certains trajets. Cette hausse, dénoncée notamment par Monsieur Prix en 2024, ne favorise ni le report modal ni l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (-100 % d'ici 2050 dans le secteur des transports). Paradoxalement, sur la même période, le coût lié à la possession d'une voiture a stagné, voire diminué en tenant compte de l'inflation. Dès lors, comment justifier que les usager·ères des transports publics paient proportionnellement plus, alors même que le coût économique, écologique et social de la voiture individuelle est bien plus élevé ?

## Une mesure qui ne fait pas l'unanimité

Mais les opposant·es à la gratuité rétorquent qu'instaurer la gratuité risquerait de créer davantage de mobilité, sans réduire le trafic mo-



Publicité pour le tram à Bâle : depuis l'année dernière, l'abonnement jeune ne coûte plus qu'un franc par jour.

**Dans le canton de Genève, le prix de l'abonnement de transports publics est entièrement pris en charge par l'Etat depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025.**



torisé. L'une des craintes est aussi que les nouveaux usager·ères des transports publics soient en réalité d'ancien cyclistes ou piéton·nes. Un argument financier ressort également des oppositions : le prix ne serait pas un réel enjeu pour les automobilistes, puisque prendre les transports publics à l'heure actuelle coûte déjà moins cher que d'avoir une voiture tandis que les recettes commerciales perdues par la gratuité risqueraient d'empêcher le développement du réseau, faute de moyens. Dans un contexte où les majorités politiques ne sont pas forcément favorables aux investissements dans les transports publics, le risque serait que les financements de l'Etat pour couvrir la gratuité viennent remplacer ceux pour le développement du réseau.

### Exemples à l'étranger

Le Luxembourg est devenu le premier pays au monde à rendre ses transports en commun gratuits sur l'ensemble du territoire national. Le gouvernement a couplé l'introduction de la gratuité des transports publics avec un programme de réaménagement complet du réseau national de lignes de bus et des investissements ont été faits pour améliorer la ponctualité et la qualité des transports. Les effets de cette mesure ont été difficiles à évaluer, en raison de la pandémie qui a bousculé les habitudes de déplacements. Cependant, suite au déconfinement, les chiffres montraient en 2021 une augmentation de l'utilisation des transports en commun.

En France, au total 45 villes ont mis en place une gratuité des transports en commun pour leur population, dont les villes de Dunkerque et son agglomération (200 000 habitant·es) en 2018, et plus récemment Montpellier (500 000 habitant·es), depuis décembre 2023. Le financement

de ces gratuités se fait notamment à travers le « versement mobilité », une taxe payée par les entreprises de plus de 10 employé·es. Une étude d'évaluation menée à Dunkerque, un an après la mise en place de la gratuité a montré une augmentation de +85 % de fréquentation des transports en commun, qui se répartit autant durant la semaine (+65 %) que le weekend (+125 %), ce qui montre que les déplacements réalisés en transports en commun ne se limitent pas uniquement aux trajets domicile-travail. Dans le cas de Dunkerque, 48 % des passager·ères des transports publics utilisent désormais les bus ou trams pour des trajets auparavant réalisés en voiture.

### Mesure écologique et sociale

La gratuité des transports publics – totale ou partielle – peut jouer un rôle clé dans le changement des habitudes de mobilité, à condition d'être accompagnée d'autres mesures adaptées au contexte local. Si la gratuité seule ne suffit pas à provoquer un changement massif, elle peut constituer un levier écologique, populaire et efficace lorsqu'elle s'inscrit dans une stratégie globale visant à rendre les alternatives à la voiture plus attractives tout en limitant son usage. La gratuité peut d'ailleurs être conçue comme une contrepartie donnée aux automobilistes en échange de toutes les mesures visant à réduire le trafic automobile.

La gratuité des transports publics suscite des débats et reflète des visions contrastées des moyens à employer pour effectuer le tournant dans la mobilité. Elle pourrait donner lieu à de nouvelles initiatives dans un avenir proche. Et vous, qu'en pensez-vous ? ■■■

# De la phase de test à la transformation

Deux exemples passionnants, l'un à Bruxelles et l'autre à Amsterdam, nous montrent comment un projet pilote ou une solution provisoire peuvent donner naissance à des solutions durables intelligentes.

Nina Sommer

En 2012, le boulevard Anspach à Bruxelles était l'une des rues les plus fréquentées de la capitale belge. Cet axe à quatre voies traversait le centre de la ville et se caractérisait par le bruit, les gaz d'échappement et l'énorme espace occupé par les voitures. La population en avait assez. Un dimanche de juin, des milliers de personnes ont répondu à l'appel d'un pique-nique de rue organisé directement devant le bâtiment de la Bourse sur le boulevard Anspach. Ils ont ainsi donné un signal fort contre la domination du trafic automobile.

## Du pique-nique à la flânerie

La protestation a eu de l'effet : le gouvernement de la ville a autorisé des pique-niques réguliers, ce qui a maintenu la pression publique. Mais il a fallu attendre encore quelques années avant que des mesures concrètes ne suivent. En 2014, le bourgmestre actuel Yvan Mayeur a présenté le projet « Un nouveau cœur pour Bruxelles ». L'objectif était de transformer le boulevard Anspach, entre la place de Brouckère et la place Fontainas, en une zone presque entièrement piétonne.

En 2015, le boulevard Anspach a été complètement fermé à la circulation automobile dans le cadre d'un test de huit mois. À l'exception des camions de livraison, seuls les piétons et les cyclistes étaient les bienvenu-es. Des éléments d'aménagement temporaires tels que des pots de fleurs, des sièges, des surfaces de sable pour la pétanque et des tables de ping-pong ont créé une grande qualité de vie avec des moyens simples. Les commerçants locaux, qui craignaient que la fermeture à la circulation routière ne réduise leur chiffre d'affaires, se sont bien trompés : après quelques mois, il s'est avéré que leur chiffre d'affaires avait même augmenté. Le gouvernement municipal a donc décidé d'instaurer une fermeture permanente. Aujourd'hui, la zone piétonne du centre de Bruxelles est l'une des plus grandes d'Europe.

## Expérience aux résultats mitigés

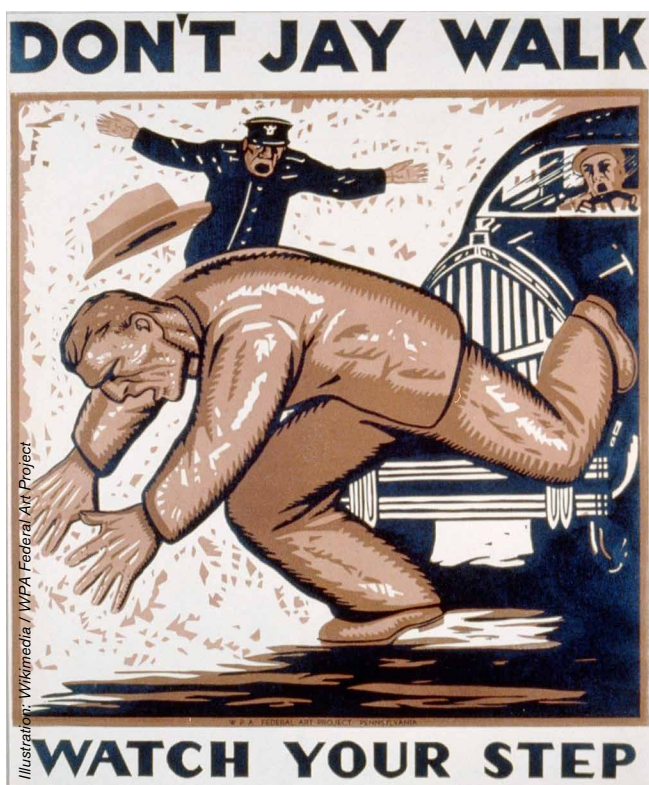
Amsterdam est certes considérée comme une capitale mondiale du vélo, mais les voitures y dominent encore dans de nombreuses rues. En 2023, la ville a tenté une expérience de six semaines : l'axe routier important « Weesperstraat » à quatre voies de circulation, a été temporairement fermée à la circulation automobile. Contrairement à Bruxelles, le gouvernement de la ville était toutefois sceptique dès le départ quant à la pertinence de cette approche.

Pendant l'essai, le résultat était mitigé. Sur la Weesperstraat même, un nouvel espace a été créé pour les piétons, les cyclistes et les zones de rencontre temporaires. Les riverain-es ont majoritairement salué le changement : 75 % se sont prononcés positivement pour la fermeture. Ils ont fait état d'une amélioration de la qualité de l'air, d'une diminution du bruit et d'une atmosphère nettement plus agréable.

Mais le trafic automobile s'est reporté vers les rues environnantes, ce qui y a simplement provoqué ailleurs des embouteillages, une augmentation de la pollution et du mécontentement. Sur la base de cette expérience, la conseillère municipale responsable Melanie van der Horst prévoit désormais des mesures alternatives : une réduction de la vitesse à 30 km/h le long de la Weesperstraat et le rétrécissement occasionnel à une voie de circulation. Mais il ne s'agit sans doute que d'une solution intermédiaire jusqu'à ce que la rue puisse finalement être entièrement libérée du trafic automobile. ■



Végétalisation provisoire de la Weesperstraat pendant la phase de test de 6 semaines.



## Le « jaywalking » à nouveau autorisé

Avant que les villes ne soient transformées pour accueillir les voitures, les rues étaient un lieu de rencontre. Il y a cent ans, aux États-Unis, les piétons ont progressivement été accusés de « jaywalking », que l'on pourrait traduire par « marcher de manière imprudente ». De campagnes coûteuses financées par le lobby automobile ont donc entamé un travail de marginalisation des piétons pour les discipliner à accepter d'être relégués sur les trottoirs. À partir de ce moment-là, les rues ne purent être traversées qu'aux passages piétons. Cette règle a bien sûr été aussi adoptée en Suisse. Si un passage piéton se trouve dans un rayon de 50 mètres, il doit être utilisé. Mais cette règle est rarement respectée, car elle est peu connue et n'a pas de sens dans la pratique. Depuis ce mois de février, New York autorise à nouveau officiellement les piétons à traverser la rue à l'endroit le plus pratique pour eux. Il n'y a plus d'amendes, même pour celles et ceux qui traverseraient au rouge. Les piétons ne sont toutefois réellement prioritaires qu'aux passages piétons et aux feux verts. ■

## Les jours des trains de nuit

Le livre «Nachtzugtage» est le journal de bord d'une passion, un livre de réflexion pour les voyageurs convaincus des courtes distances et un carnet de route pour toutes celles et ceux qui sont restés bloqués en route », écrit Terry Albrecht, journaliste à la WDR, un média allemand. Nous recommandons le livre de Millay Hyatt à tous les voyageurs en train (de nuit) de longue date ou nouveaux, comme introduction à leur prochain voyage ou comme accompagnement divertissant. ■

(disponible uniquement en allemand pour l'instant)



## Climat Urbain: Votation à Aarau

Le 18 mai, l'initiative Climat urbain et son contre-projet seront soumis au vote à Aarau. L'initiative a pour but de protéger la population contre les effets négatifs du changement climatique. Pour ce faire, 5 % des surfaces publiques asphaltées appartenant à la ville doivent être dégrappées et végétalisées dans un délai de dix ans. Le Conseil municipal a opposé à l'initiative un plan d'action qui poursuit le même objectif, mais pour le double de temps (délai à 2045). Nous nous engageons pour un double « OUI » et recommandons de voter pour l'initiative à la question subsidiaire. ■

# Six mois de voyage en tandem (épisode 3)

La troisième partie de notre récit de voyage est montagneuse, aventureuse et aride. La Géorgie et l'Arménie ont été les points forts de notre voyage.

Hanspeter Kunz

Fin juillet, après avoir traversé la mer Noire (cf. actif-trafiC n°144), nous sommes arrivés en Géorgie. Géographiquement, c'est encore l'Europe, mais culinairement et linguistiquement, c'est clairement une terre inconnue. Alors que nous avons fini par réussir à déchiffrer les textes grecs et cyrilliques, une fois arrivés en Géorgie, nous ne comprenions même plus les menus traduits et ne connaissions aucun des plats. Nous avons donc d'autant plus apprécié le khachapuri, le pelmeni, le khinkali et les ragoûts typiques.

Nous avons également dû nous acclimater au climat et à la circulation. La circulation sur la route principale de la côte nous a fortement rappelé les auto-tamponneuses et le fait que la route appartient à tout le monde y compris aux chiens errants, vaches, chats et cochons.

Ensuite, nous sommes entrés dans le Caucase et sommes montés jusqu'à Ushguli et le col de Zagari (2621 mètres d'altitude), deux points culminants. Le col de Zagari (raide et en partie non asphalté, voir photo) était un test – réussi – pour la suite du voyage. De nombreux villages historiques sont cachés dans les profondeurs du Caucase et donc difficiles à atteindre. Pour atteindre les quelques maisons de Shatili (voir photo), nous avons parcouru à vélo les 40 km de route en partie non asphaltée qui mènent au col de Datvisjvari (2689 mètres d'altitude). Mais nous savions ce qui nous attendait (d'où le test). C'était fatigant, mais Shatili en valait la peine – et nous avons rarement été aussi fiers de nous.

Blog de voyage :  
[tinyurl.com/leskuberts](http://tinyurl.com/leskuberts)

**Autrefois, le village de Shatili remplissait également la fonction de forteresse.**



La Géorgie est extraordinairement variée. Parfois, elle ressemble aux Alpes (Caucase) et tout au sud-est (réserve naturelle de Vashlovani), on se croirait dans les Badlands (États-Unis). Entre les deux : des vignobles, des cours d'eau, des villages et de vastes plaines. L'Arménie était encore un peu plus aride, peut-être parce que c'était déjà le mois d'octobre, et aussi très montagneuse. Ici, nous avons plutôt suivi les canyons, avec des détours vers les célèbres monastères. Notre voyage à vélo s'est terminé à Erevan, et nous avons passé les jours restants à explorer le sud du pays en voiture de location. C'est un peu dommage, mais après cinq bons mois en selle, nous étions tous plus ou moins contents de ne pas avoir à marcher pour une fois.

Il y aurait encore beaucoup à dire : sur les enfants et les chiens, la randonnée à cheval, les disques de frein desserrés, les sacoches de vélo éclatées, les routes qui sont des lits de rivière et les lits de rivière qui sont des routes, sur les hébergements privés où nous avons dégusté une délicieuse cuisine, mais aussi sur le voyage de retour en bus et train... mais l'article est terminé.

Nous avons désormais retrouvé notre chez-nous, nous retournons à l'école et au travail – comme avant ? Presque ! Maintenant, une petite partie d'entre nous pédale encore et apprécie d'être sur la route et en plein air – et ne prend pas le quotidien aussi sérieusement. Espérons qu'il en sera toujours ainsi. ■



**Leon juste avant le col de Zagari :  
« Arriver en haut a été l'un des plus beaux moments de notre voyage. »**

63

c'est le coût en millions de francs pour la santé engendré par le bruit des avions en 2021

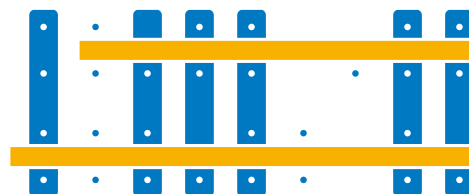


765

voitures pour 1000 habitant-es dans le canton de Zoug. A Bâle-Ville, ce chiffre est de 323.

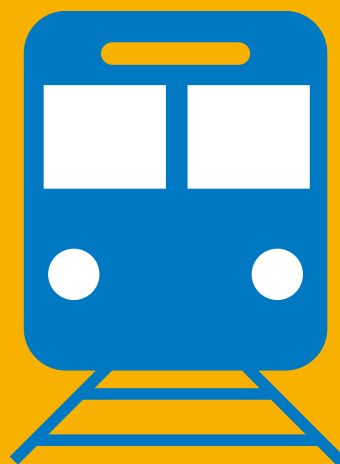
200

millions de francs par an, c'est le montant que le Conseil fédéral veut supprimer pour l'extension de l'infrastructure ferroviaire.



0

francs, c'est le montant que les personnes de moins de 25 ans doivent payer pour leur abonnement de transports publics dans le Canton de Genève.



50

La zone sans voitures du centre-ville de Bruxelles s'étend sur une superficie d'environ 50 hectares.

3,15

millions de Suisses ont un abonnement demi-tarif



## Nouvelle priorité pour actif-traffic

Près de cinq ans après le lancement des premières initiatives Climat urbain, cette étape réussie est dans sa phase finale. Depuis le début de l'année, nous discutons intensivement au sein du comité, de l'équipe mais aussi avec des expert-es afin de savoir où nous voulons mettre l'accent à l'avenir pour faire progresser le tournant en matière de transports en Suisse. Vous en saurez plus lors de notre Assemblée Générale du 1er avril (sans blague).



Voies Georges-Pompidou à Paris : autrefois une route pour les voitures, aujourd'hui un lieu de promenade et de détente.

### Assemblée générale d'actif-traffic

**Mercredi 1<sup>er</sup> avril 2025 · 18h30 · Photobastei · Sihlquai 125 · Zurich**

En plus de l'ordre du jour ordinaire de l'assemblée générale, nous discuterons de la gratuité des transports publics et de son rôle dans le tournant dans la mobilité.

**Inscriptions: [actif-traffic.ch/ag2025](https://actif-traffic.ch/ag2025)**

### Conférence sur

### les transports

### publics gratuits

**Dimanche 25 mai 2025 · 14h30**

**Esplanade de Montbenon · Lausanne**

Festival Objectif Terre

### Conférence

### Campagne de votation entre information et désinformation:

### exemple de l'élargissement des autoroutes

**Mardi 20 mai 2025 · 18h15 · UNIL – Université de Lausanne · Anthropole 1129**

par Thibault Schneeberger, coordinateur actif-traffic

**org. Commission de l'Environnement de l'UNIL**