

Dossier de presse

Après le NON aux extensions autoroutières... quelles solutions? *Feuille de route*

Un moratoire sur les extensions autoroutières

Le vote du 24 novembre 2024 sur l'arrêté fédéral 2023 d'étape d'aménagement des routes nationales portant sur un crédit de 5,3 milliards pour l'extension de 6 projets d'autoroutes a débouché sur un refus d'une majorité des votant·es suisses, mais aussi de 13 Cantons et 2 demi-cantons. Si le NON a été de 52,7% à l'échelle nationale, il a été particulièrement fort dans plusieurs cantons romands avec 57,1% à Genève, 58,6% dans le Canton de Vaud – concernés par le projet d'élargissement de l'A1 – 52,2% en Valais, 62,5% à Neuchâtel et 62,6% dans le Jura.

Les sondages post-votations sont clairs: la première raison ayant conduit les personnes à voter NON est le fait que "créer de nouvelles routes entraîne un trafic supplémentaire": c'est l'effet de "trafic induit". Le trafic induit désigne l'augmentation du volume de circulation automobile qui résulte directement d'une amélioration de l'infrastructure routière, comme l'élargissement ou la construction d'autoroutes. On observe par ailleurs le même effet d'augmentation d'usage lors de la construction de nouvelles pistes cyclables par exemple. Le principe de base du trafic induit est limpide : quand on augmente la capacité de base d'une (auto)route, on réduit temporairement la congestion, ce qui incite davantage les usager·ères à emprunter cette même route. Cette nouvelle attractivité génère une nouvelle demande, et les routes se congestionnent à nouveau en peu de temps. C'est notamment ce qui s'est passé sur le tunnel du Baregg suite à son élargissement.

Jusqu'à maintenant, les populations locales n'étaient que très marginalement et indirectement consultées lors de projets d'extension autoroutière. C'est uniquement grâce aux organisations ayant lancé le référendum et à la société civile que le message très clair de refus de l'extension des autoroutes a pu s'exprimer. On peut aussi lire dans les résultats locaux une opposition à d'autres projets autoroutiers. Ainsi, Chavannes-près-Renens (VD), qui a refusé à 68,8% l'extension des autoroutes, était concernée par un projet de nouvelle sortie autoroutière. Les autorités locales en ont tiré la conclusion qui s'impose et ont, suite au vote du 24 novembre, pris officiellement position contre ce projet. Le NON à 60% à Confignon (GE) - plus élevé que la moyenne du Canton de Genève - marque aussi certainement un refus des habitant·es de cette commune au projet d'élargissement de l'autoroute de contournement de Genève, prévu initialement par la Confédération comme une étape ultérieure de l'élargissement de l'A1.

Le Conseiller fédéral Albert Rösti a annoncé fin janvier 2025 un processus de réévaluation de tous les projets autoroutiers et ferroviaires du pays, chargeant un professeur de l'EPFZ d'effectuer une étude visant à établir une priorité entre les projets.

Les déclarations du ministre des transports autour de ce processus nous font craindre un risque de non-respect de la volonté populaire exprimée le 24 novembre puisque les six projets autoroutiers refusés sont encore sur la table. On peut craindre aussi que la Confédération ne souhaite conditionner la réalisation de projets de transports publics à celle de projets autoroutiers. Pour notre coalition tout comme pour le respect de la volonté populaire, cela serait inadmissible.

Alors que de nombreux projets autoroutiers dans la région restent encore en suspens, notamment celui autour du goulet d'étranglement de Crissier (1,2 milliard de francs pour de nouvelles jonctions et voies autoroutières), notre coalition demande le respect de la volonté populaire :

1 Instauration d'un moratoire sur les projets autoroutiers

La Confédération doit geler l'ensemble de ses projets d'adaptation et d'élargissement autoroutiers, comprenant les élargissements de voies autoroutières, les agrandissements des jonctions et la création de nouvelles sorties autoroutières, pour se limiter à l'entretien des infrastructures existantes.

2 Pour un tournant dans la politique des transports

Les sommes économisées par l'abandon des projets autoroutiers doivent être investies dans des projets de transports publics et de mobilité active, afin d'offrir des alternatives fiables pour l'ensemble de la population, particulièrement celle qui ne vit pas en agglomération. Des choix de redirection du fonds FORTA doivent être opérés par la Confédération.

3 Pas de conditionnement pour les projets de mobilité durable

Que cela soit au travers des projets d'agglomération ou d'autres démarches, des solutions doivent toujours être trouvées afin d'assurer la réalisation d'infrastructures et de services permettant le report modal, et leur réalisation ne doit ni être liée ni être freinée par d'éventuels blocages ou abandons de projets d'extensions autoroutières.

Notre coalition propose dans cette feuille de route des pistes d'action concrètes aux cantons de Genève et Vaud pour garantir la mise en œuvre de la volonté populaire exprimée le 24 novembre.

Transports publics : renforcement du réseau

Le peuple suisse a jugé que les bouchons ne doivent plus être résolus par de nouvelles routes, mais par le développement des alternatives au transport routier. Pour les longues et moyennes distances, une offre fiable et qualitative en transports publics présente le meilleur potentiel de report modal. Le développement de cette offre est crucial pour une réduction du trafic routier, le rendant plus fluide pour le transport professionnel, les personnes à mobilité réduite et celles ne disposant pas d'une desserte suffisante en transports publics.

La marge de progression des transports publics dans l'arc lémanique se situe principalement dans une meilleure intégration des communes périphériques aux réseaux, une amélioration des fréquences aux heures creuses, les soirs et les week-ends, ainsi que dans une adaptation de l'offre aux loisirs et aux heures de pointe. Aujourd'hui, le niveau de la desserte en transports publics varie fortement d'une zone à l'autre. Sur le tronçon Nyon - Le Vengeron par exemple, c'est-à-dire l'un des projets refusés par le peuple en novembre 2024, la desserte en transports publics est bonne entre Bellevue et Coppet, mais faible entre Coppet et Nyon.

Le réseau ferroviaire de l'arc lémanique étant proche de la saturation, la Confédération et les CFF ont annoncé plusieurs investissements destinés à rattraper le retard pris dans les infrastructures de la région. Cependant, le projet Transports '45 annoncé par le Conseil fédéral vise à revoir la priorisation des investissements prévus pour la route et le rail. Cela crée le risque de voir des investissements vitaux pour le ferroviaire lémanique mis entre parenthèses. Il faut rappeler que la fréquentation déjà massive du réseau ferroviaire lémanique continuera encore d'augmenter: une augmentation de sa capacité est nécessaire pour éviter la saturation.

1 Ligne Genève-Lausanne

Contrairement à la ligne Berne-Olten, qui avait été construite en une étape malgré une longueur similaire, la première étape de la ligne Genève-Lausanne n'est pas prévue avant plusieurs décennies, et elle semble actuellement remise en question. La Confédération peut et doit accélérer le calendrier de réalisation de cette infrastructure très attendue. Cela permettrait de soulager cet axe saturé notamment aux heures de pointe, améliorer les temps de parcours, distinguer le trafic des grandes lignes de celui des trains régionaux et absorber une grande partie du trafic routier de la région. Sans oublier que la redondance entre la ligne actuelle et la nouvelle ligne permettra d'assurer un trafic sur cet axe en toutes circonstances, évitant ainsi de couper Genève du reste de la Suisse en cas de perturbation ou de travaux.

Outre la réduction des délais de réalisation, la Confédération doit envisager d'autres mesures pour déployer le plein potentiel de la ligne Genève-Lausanne: (1) Prévoir la mise au quart d'heure de la desserte dans la région de la Côte, (2) Étendre le Léman Express jusqu'à Nyon, (3) Rouvrir des haltes ferroviaires entre Coppet et Nyon, (4) Affecter une plus grande part des ingénieures et ingénieurs de la Confédération aux projets ferroviaires.

2 Fermeture de la boucle lémanique

Le Léman Express, inauguré en 2019, est le plus grand développement des infrastructures ferroviaires dans la région depuis des décennies. Son succès est tel que l'acquisition de nouvelles rames est déjà prévue. Il permet notamment de relier directement Annemasse à Saint-Maurice, mais ne passe pas aujourd'hui par le sud du Léman. La réouverture de la ligne du Tonkin (RER Sud Léman), comme la création d'une liaison directe entre Rennaz et le Bouveret, sont nécessaires pour permettre au Léman Express de réaliser son plein potentiel mais aussi de proposer une alternative à la voiture pour se rendre au travail comme pour les loisirs.

3 Le rail léger comme option

Sur la base du succès rencontré par le Léman Express, la desserte nord-sud de l'agglomération genevoise est à l'étude. La stratégie ferroviaire présentée par le Conseil d'Etat fin 2024 prévoit un métro urbain souterrain indépendant du réseau CFF, probablement autonome. Cette indépendance pourrait permettre un horizon de réalisation plus proche (une vingtaine d'années), et offre une alternative aux CFF face à l'urgence d'augmenter la capacité, tout en densifiant la desserte centrale en Ville de Genève et dans les communes suburbaines. La clé pour faire de cette infrastructure un vrai levier dans l'amélioration de l'offre ferroviaire régionale est la gestion des correspondances entre les divers modes de transport.

4 Le trafic transfrontalier

Le développement de l'agglomération genevoise a débordé jusqu'en France voisine, mais les transports publics transfrontaliers ne suffisent plus pour accompagner cette évolution. Le métro urbain nord-sud répond à une partie des besoins de desserte du pays de Gex et de Saint-Julien/Neydens; en s'arrêtant à la frontière, ce projet n'exploite pas l'essentiel de son potentiel de report modal. L'efficacité des réseaux ferroviaires transfrontaliers nécessite une collaboration politique transfrontalière renforcée, afin de garantir leur continuité en direction de l'ensemble des centres économiques, de loisirs et d'habitation de l'agglomération. Par exemple, la fréquence et les horaires des lignes 814 et 818 reliant Divonne-les-Bains et Gex à Copper et Nyon bénéficieraient d'un doublement de leur fréquence. Une perméabilité de la frontière pour les bus et trams permettrait également d'organiser une desserte adéquate pour l'ensemble des lieux d'activité.

Transports publics : réduction des tarifs

Depuis 1990, les tarifs des transports publics en Suisse ont doublé, alors que les coûts de la voiture ont stagné, voire diminué si l'on tient compte de l'inflation. Cette évolution décourage le report modal de la voiture individuelle aux transports en commun et nuit à l'atteinte des objectifs de réductions des émissions de CO₂ (—100% d'ici à 2050 dans le secteur des transports). Cette tendance et son aggravation ont aussi été dénoncé par le surveillant des prix Stefan Meierhans en septembre 2024. Même si la possession d'une voiture revient toujours plus cher que celle d'un abonnement général, en Suisse, environ 78% des ménages possèdent au moins une voiture de tourisme et 29% indiquent en avoir deux ou plus. En comparaison, 53,2% de la population au total possède un abonnement de transports publics (demi-tarif, abonnement général ou communauté tarifaire).

La réduction des tarifs constitue une étape importante pour rendre les transports publics plus attrayants. Le Canton de Genève a franchi une étape importante en instaurant depuis janvier 2025 une prise en charge complète de l'abonnement pour les 6-25 ans ainsi qu'un rabais de 50% pour les bénéficiaires d'une pension AVS/AI. Le Conseil d'Etat vaudois souhaite également introduire des "facilités tarifaires" pour les jeunes (<25 ans) et les seniors (>65 ans), c'est-à-dire une réduction de 50% sur l'abonnement annuel Mobilis, quel que soit le nombre de zones choisies.

Baisser les tarifs n'est toutefois pas une solution miracle à elle toute seule. Elle doit au contraire s'inscrire dans une constellation de mesures qui favorisent le report modal: développement et amélioration du réseau de transports en commun (desserte, horaires, confort), création de pistes cyclables sécurisées, réduction des places de stationnement, aménagements piétons, etc.

Le prix, au même titre que le temps de trajet et le confort sont les facteurs les plus importants dans le choix modal. Baisser les tarifs des transports publics peut donc être un moyen de lever un des obstacles à l'usage des transports publics, une notion d'autant plus importante pour celles et ceux qui continueraient à posséder un véhicule et donc à en payer les frais fixes. Enfin, des tarifs plus abordables peuvent également être vus comme une contrepartie donnée aux automobilistes dans un contexte où des mesures contraignantes visant à réduire le trafic motorisé sont prises, en particulier dans les villes. Différentes mesures sont possibles pour baisser les tarifs des transports publics pour la population. En voici quelques exemples mis en avant par les auteur·trices de cette feuille de route, mais toutefois non-exhaustifs.

1 Des offres spéciales pour les groupes

Les coûts de la voiture diminuent lorsqu'elle est utilisée à plusieurs, ce qui n'est pas le cas pour les transports en commun où chacun·e doit prendre son billet. Ainsi, une famille ou un groupe d'ami·es voyageant ensemble sera tenté d'utiliser un véhicule privé plutôt que les transports publics. Une offre spécifique pour les groupes (dès 3 ou 4 personnes) permettrait d'offrir une alternative à la voiture individuelle à un coût réduit.

2 5 cartes journalières offertes par année

Chaque personne détenant un SwissPass bénéficierait de 5 cartes journalières gratuites par année, permettant de circuler sur l'entier du réseau de transports publics du pays. Cette solution permettrait d'offrir à chacun·e des trajets ponctuels pour des séjours de loisirs, pour retrouver de la famille ou des ami·es qui habitent loin, sans favoriser une hyper-mobilité pendulaire.

3 Chaque abonnement à une communauté tarifaire vaudrait aussi comme demi-tarif CFF

Cette option permettrait aux personnes ayant déjà un abonnement de transports publics au niveau régional (Unireso, Mobilis, etc.), de voyager à travers la Suisse à demi-prix. Cela permettrait de faire baisser le poids des tarifs pour des trajets occasionnels plus loin que ceux du quotidien.

4 Les CFF à demi-tarif pour toutes et tous

Une motion de la conseillère nationale zurichoise Marionna Schlatter proposait en juin 2023 d'instaurer un tarif unique pour les transports publics, correspondant à l'actuel demi-tarif. Elle soulignait que: "pour les personnes qui n'utilisent les transports publics qu'occasionnellement, le demi-tarif se révèle être un obstacle et a un effet fortement dissuasif."

5 La gratuité ciblée des transports publics régionaux

Les "gratuités ciblées" telle que celle instaurée depuis début 2025 à Genève pour les jeunes permet d'encourager l'usage des transports publics pour des catégories souvent économiquement défavorisées et soulage le budget transport des familles. L'inconvénient est qu'elles ne ciblent pas nécessairement les catégories de la population qui roulent le plus en voiture. Au-delà de leur impact concret sur le transfert modal, ces "gratuités ciblées" présentent l'avantage de donner une image positive des transports publics.

Le vélo et ses infrastructures

Depuis le 1er janvier 2023, la loi nationale sur les voies cyclables (LVC) est en vigueur en Suisse, obligeant les cantons à planifier et construire des réseaux cyclables continus et sécurisés d'ici 2042. D'ici fin 2027, les cantons doivent avoir élaboré des plans contraignants incluant les infrastructures de stationnement. L'objectif national fixé par l'OFROU est de doubler les trajets à vélo d'ici 2035 par rapport à 2021. Malgré des stratégies régionales prometteuses, qui doivent cependant encore être mises en œuvre, comme dans les cantons de Vaud et du Valais, d'autres cantons comme Genève ou Neuchâtel accusent du retard. La qualité des infrastructures est essentielle pour encourager la population, de 8 à 80 ans, à adopter le vélo pour les trajets quotidiens, qu'ils soient pendulaires, professionnels ou de loisirs.

Le potentiel de report modal est élevé, sachant que 42% des trajets en voiture font moins de 5 km. Pourtant, en 2021, seuls 8% des trajets se faisaient à vélo. Chaque kilomètre parcouru à vélo génère 27 centimes de bénéfices pour la santé et l'environnement, représentant 760 millions de francs économisés par an. Cependant, le financement fédéral reste limité, avec seulement 1% du budget des transports dédié au vélo. La coalition propose un adaptant à la hausse le montant qui sera versé par le FORTA aux projets d'agglomération. Enfin, la promotion du vélo passe aussi par des services adaptés : vélos en libre-service, stationnements sécurisés, cours de conduite et location longue durée.

1 Réseaux cyclables sûrs et continus à Genève

La loi nationale sur les voies cyclables (LVC) impose aux cantons de planifier et construire des réseaux cyclables continus et sécurisés d'ici 2042. Si certains cantons, comme Vaud ou le Valais, ont déjà amorcé leur transformation, Genève accuse un retard important malgré une volonté populaire affirmée à plusieurs reprises. Le Plan d'action des mobilités actives (PAMA) prévoit la réalisation de seulement deux axes forts d'ici 2028, concentrés sur la mobilité pendulaire entre la périphérie et le centre. Cette approche reste insuffisante pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population, notamment pour les déplacements quotidiens (courses, école, loisirs).

Il faut donc une vision globale du réseau cyclable, distinguant : **les axes forts** (liaisons structurantes, sécurisées, séparées du trafic motorisé), **les liaisons principales** (pour relier les pôles d'importance locale, en site propre) et **les liaisons secondaires** (pour desservir les quartiers, en toute sécurité)

Le manque de ressources humaines et financières dédiées à la planification cyclable freine la mise en œuvre de la LVC. Afin d'accélérer la transition, il est revendiqué (1) une planification suivant les recommandations fédérales pour un réseau cyclable accessible de 8 à 80 ans, (2), l'implication des communes avec un soutien financier cantonal et fédéral (à travers les plans d'agglomération et le fonds FORTA) et (3) une augmentation des ressources humaines pour garantir la réalisation des infrastructures.

PRO VELO Genève a développé, avec un partenaire, sa propre vision du réseau cyclable utilitaire, tout en revendiquant :

Les axes forts respectent des standards de conception élevés: pistes séparées du trafic, larges, sans interruption d'aménagement, sécurisées y.c. aux carrefours. Le réseau est structuré autour de 5 axes principaux (Meyrin – Annemasse, Jura – Salève, La Plaine – Veyrier, St-Julien – Versoix - Nyon, Chancy – Douvaine) et 2 tangentiels (petite et moyenne ceinture). Les liaisons principales sont séparées du trafic et permettent de relier les quartiers entre eux.

2 Vaud - La nécessité d'un soutien fédéral

Le canton de Vaud a exprimé un rejet clair de l'élargissement des autoroutes avec un score de 58,6% de « Non ». Ce vote reflète non seulement une position sur l'élargissement des infrastructures autoroutières, mais aussi une attente forte de la part de la population pour des alternatives concrètes et durables en matière de transport.

1. Accélérer la réalisation des projets d'agglomération

Les projets d'agglomération dans le canton de Vaud accusent un retard important dans leur mise en œuvre. Pourtant, toutes les agglomérations vaudoises ont déposé un projet d'agglomération de 5e génération (PA5), et nous devons absolument garantir que ces projets soient financés de manière plus conséquente par le FORTA. Ce financement est essentiel pour assurer leur réussite et répondre aux besoins croissants de la population en termes de mobilité durable.

2. Prévoir des mesures d'accompagnement autour des sorties autoroutières

Il est crucial que les aménagements autoroutiers existants s'accompagnent de mesures concrètes pour sécuriser le vélo et favoriser la mobilité douce. L'expérience de Lausanne avec les enquêtes de l'OFROU, par exemple, a montré l'importance de planifier et de sécuriser les voies cyclables parallèlement pour éviter de compromettre la sécurité des cyclistes sur des trajets souvent fondamentaux

3. Mise en œuvre de la LVC et de la stratégie cantonale vélo :

La mise en œuvre de la Loi sur les Voies Cyclables (LVC) et la stratégie cantonale vélo nécessite des ressources financières et humaines adéquates, y compris en dehors des agglomérations. Il est primordial que la Confédération s'engage également, notamment pour les tronçons de véloroutes interurbaines le long du Léman. Ces projets permettent de créer des corridors de mobilité durable entre les communes et de relier les grands centres urbains, mais leur réalisation nécessite un soutien fédéral.

Aménagement du territoire

L'aménagement du territoire est un levier clé pour agir sur les comportements en matière de mobilité. Au quotidien, la population a besoin d'accéder à un certain nombre de biens et services. Pour répondre à cette demande dans un contexte de croissance démographique tout en respectant les limites planétaires et en assurant la qualité de vie de la population, atteindre une certaine "compacité du territoire" est un objectif incontournable. Ce "territoire des courtes distances", souvent matérialisé autour du concept de "ville à 15 minutes" consiste à s'assurer que la plupart des fonctions essentielles à la vie (alimentation, éducation, santé, loisirs, etc.) soient accessibles dans un rayon de quelques kilomètres autour de chaque logement.

Dans la réalité, si les villes-centre comme Genève, Nyon ou Lausanne possèdent déjà les caractéristiques essentielles de cette "ville des courtes distances", de nombreuses zones du territoire, peu denses en habitat et moins équipées, ne répondent pas à ces critères. C'est ici aussi l'échelle régionale qui compte: il ne suffit pas d'avoir des "villes des courtes distances", mais les localités qui entourent ces villes doivent aussi posséder "leur propre centralité afin de tendre vers un territoire des courtes distances" (6-t bureau de recherche, 2022).

Même si le concept de "développement vers l'intérieur" est acté dans ses grands principes depuis de nombreuses années et notamment depuis la première révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) de 2014, sa mise en œuvre concrète est encore insuffisante et inégale, en particulier hors des villes centre. Si l'on veut relever les défis de ces prochaines décennies, cette action doit désormais se renforcer: les autorités fédérales, cantonales et communales doivent faire de cet objectif une priorité de leur politique d'aménagement.

Le rapport "Territoire des courtes distances : diagnostic et enjeux pour le Canton de Genève et le Grand Genève" publié en 2022, montre que de larges parties du territoire valdo-genevois (la partie couverte par le rapport est le Grand Genève) sont encore des zones à équipement basique ou faible.

De plus, il est clair qu'un certain type de commerces centré sur l'accès en voiture n'est plus d'actualité. Ainsi, selon une étude commandée par l'Union des Transports Publics (VÖV/UTP) réalisée par Citec, "les choix d'aménagement des dernières décennies, notamment le développement de grands centres commerciaux et de loisirs hors des zones denses bien desservies par les TP, doivent être remis en cause."

En plus d'une planification de l'aménagement du territoire à long terme qui réponde à ces objectifs de compacité, de mixité et de qualité, les Cantons et communes devraient enclencher résolument une **politique proactive visant à évaluer l'équipement de leur territoire, à en combler les lacunes et à s'orienter résolument vers un territoire des courtes distances.**

1 Garantir une certaine densité d'habitat

Il est nécessaire de garantir une certaine densité d'habitat, notamment aux abords des gares et des pôles de transports publics

2 Soutenir la mixité fonctionnelle dans les quartiers

Il est indispensable de soutenir proactivement (politique foncière interventionniste, plans d'utilisation du sol, prêts à taux zéro, subventions...) la mixité fonctionnelle dans les quartiers en assurant le maintien de commerces de proximité, de lieux de formation, de services publics et autres services essentiels autour des logements.

3 Connecter le développement des services et commerces aux transports publics

Le développement de nouveaux services et commerces doit se faire dans les espaces dotés d'une bonne desserte en transports publics, sans quoi ils génèrent des comportements peu durables et des déplacements importants à cause du manque d'alternatives à la voiture.

4 Remettre en question les grands centres commerciaux et de loisirs

Une approche cohérente de la mobilité nécessite de remettre en question les grands centres commerciaux et de loisirs situées hors des zones denses et bien desservies en transports publics

5 Synchroniser les nouveaux quartiers avec les transports publics

Il faut assurer la simultanéité entre une desserte performante en transports publics et le développement des nouveaux quartiers et plus généralement ne prévoir de développement urbain que dans les corridors de desserte des transports publics.

Mesures d'accompagnement pour réduire le TIM et ses impacts

1 Réduction de la vitesse: en ville comme sur les autoroutes

L'abaissement de la vitesse de circulation a de nombreux effets positifs dans les villes: réduction significative du **bruit**, amélioration de la **sécurité** et du **confort** (se déplacer à pied ou à vélo est plus agréable et moins dangereux à côté d'un véhicule circulant à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h) et **rééquilibrage des mobilités**. Sur l'autoroute, un abaissement de la vitesse maximale de 120km/h à 100km/h permettrait de mieux **réguler le trafic**, **d'économiser du carburant**, mais également de **modérer la demande de transport**. Comme l'explique le chercheur français Aurélien Bigo: *"Historiquement, nous n'avons pas profité de l'accélération des mobilités pour réduire notre temps de déplacement, mais plutôt pour aller plus loin. L'inverse est également vrai: si on ralentit les mobilités, cela fournit une incitation à limiter les distances parcourues."*

2 Autopartage et covoiturage

Que ce soit pour déplacer ponctuellement des objets encombrants, se déplacer parfois à des heures où les transports publics ne circulent pas ou encore pour le transport de personnes à mobilité réduite, pour une large partie de la population, l'usage de la voiture peut rester occasionnel. L'autopartage et le covoiturage permettent ainsi de diminuer le nombre de véhicules stationnés et en circulation. La Suisse compte 4,8 millions de voitures de tourisme immatriculées, et le taux d'occupation de ces véhicules est de 1,53 (chiffre de 2021).

L'autopartage peut s'organiser de manière privée (plusieurs ménages qui décident de se partager un véhicule par exemple), ou à travers une société d'autopartage comme la coopérative Mobility. Or, aujourd'hui, l'offre en la matière reste insuffisante. Il y a donc lieu de développer une réelle politique publique d'autopartage.

3 Parkings-relai (P+R) / B+R (Bike+Ride)

Le développement des parkings relais doit pouvoir venir soulager la congestion au sein de la ville et donc remplacer des places de stationnement à l'intérieur de la ville.

Dans le Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), le Canton de Vaud souhaite par exemple augmenter les places de stationnement dans les "parkings régionaux connectés au rail" de 4'100 à 7'000. Ces initiatives sont encouragées, surtout si elles sont réfléchies pour permettre un transbordement entre la voiture et le rail fluide et efficace. Du point de vue des ordres de grandeur toutefois, leur importance est à relativiser: les P+R les plus grands ne font "que" quelques centaines de places, et même s'ils sont développés, leur part restera marginale face à des flux de plusieurs dizaines de milliers de voitures.

Leur réalisation doit aussi être pensée pour diminuer au maximum les déplacements en voiture, et se situer donc à proximité d'interfaces de transports publics ou d'infrastructures cyclables efficaces (bike & ride) permettant de maximiser l'intermodalité.

4 Adaptation des horaires

Adapter les horaires pour les entreprises, écoles et lieux de formation, mais également le télétravail peut permettre d'atténuer la circulation et la fréquentation des transports publics aux heures de pointe. En particulier, il semble utile de considérer de "lisser" les heures de pointe sur des durées plus longues, permettant de faire chuter la pression sur les infrastructures de transports publics, dont l'adaptation est surtout pensée pour faire face à des "pics" le matin et le soir. Cette réflexion pourrait aussi être intégrée pour la mobilité de loisir, particulièrement impactante, surtout les week-ends.

Cependant, le télétravail est également responsable d'un "effet rebond" en matière de déplacements: le temps économisé de trajet entre son domicile et son lieu de travail est souvent compensé lors de trajets pour d'autres motifs que professionnels: loisirs, achats et autres. En outre, il crée des besoins supplémentaires en matière de taille de logement et d'espaces supplémentaires à disposition. Il est donc nécessaire de relativiser ses effets positifs, aujourd'hui non-prouvés à long terme.

Conclusion

Cette feuille de route présente une vision d'ensemble et non exhaustive des mesures que nos associations recommandent pour nous mettre sur les rails d'une mobilité durable, équitable et qui permette de répondre aux défis d'avenir aussi bien locaux que globaux. Ce document s'adresse aux décideurs politiques communaux, cantonaux et fédéraux ainsi qu'aux citoyen·nes, qui ont exprimé en majorité le 24 novembre dernier leur opposition à la politique des transports souhaitée par le Conseil fédéral. Les mesures décrites tracent les solutions à mettre en œuvre à la place de l'élargissement autoroutier, en particulier dans le secteur Nyon-Genève.

Ces propositions pourront être déclinées à l'avenir par nos associations à travers différents outils: pétitions, initiatives, prises de position dans les parlements cantonaux et communaux, etc.

Notre rôle en tant que coalition d'associations actives dans le secteur de la mobilité est principalement de rappeler les devoirs et missions des autorités pour garantir les objectifs climatiques fixés par la Confédération en matière de mobilité, soit -100% d'émissions de CO2 d'ici 2050 dans le secteur des transports.

Ce présent dossier sera envoyé aux autorités cantonales, aux communes concernées, ainsi qu'aux associations de communes (ACV, ACG, Union des villes genevoises, ADCV, etc.), afin de servir comme base de réflexions à tous les niveaux politiques.

Accès à la documentation et informations

Ce document a été réalisé en collaboration entre PRO VELO Genève, PRO VELO Vaud, actif-trafiC, l'ATE Vaud et l'ATE Genève. Celui-ci peut être obtenu en version PDF via le QR-Code ci-contre ou en prenant contact avec l'une des organisations ayant contribué à la rédaction dudit document.

