



**Vert libéraux.**

**AGISSONS**

**PRO VELO**  
VALAIS / WALLIS

# NON aux projets autoroutiers démesurés

## Conférence de presse

**Lundi, 4 novembre 2024, 11:00**

Gotham – Espace Coworking, Av. de la Gare 46b – 1920 Martigny

### Intervenants à la conférence de presse :

**David Guglielmina**, Membre du comité de l'ATE Valais

**Christophe Clivaz**, Conseiller national, Les Vert·e·s

**Jérémy Savioz**, Chargé d'affaires Pro Natura Valais

**Bernard Attinger**, Architecte urbaniste, ancien Architecte cantonal

**Pierre François Schmid**, Ingénieur en transports et membre d'honneur de la SVI (Association suisse des ingénieurs et experts en transports)

**Florian Chappot**, Député, PS Valais romand

**Marie-Thérèse Sangra**, Secrétaire régionale WWF Valais

**Philippe Jansen**, Co-président PRO VELO VALAIS

**Alexandre Copertino**, AGISSONS

### Introduction et état actuel du réseau autoroutier suisse

*David Guglielmina, membre du Comité de l'ATE Valais*

L'extension des autoroutes, telle que prévue, est exagérée, dépassée et trop chère. Les problèmes de circulation existants ne sont pas résolus : les expériences passées et la recherche sur les transports montrent que les extensions provoquent un trafic supplémentaire et entraînent davantage d'embouteillages, de pollution atmosphérique, de bruit, ainsi qu'une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. Il est maintenant nécessaire de planifier la mobilité de manière raisonnée et tournée vers l'avenir. C'est pourquoi une alliance de plus de 50 organisations dit non à l'extension démesurée des autoroutes le 24 novembre 2024 !

Un non qui vient d'obtenir le soutien de plus de 340 spécialistes en mobilité qui ont lancé un appel recommandant de dire non à l'extension des autoroutes.

Actuellement les automobilistes ne sont pas oubliés et déjà bien desservis. La Suisse possède l'un des réseaux routiers les plus denses d'Europe, avec environ 71 000 km de routes et 1 840 kilomètres d'autoroutes pour une superficie d'environ 41 290 km<sup>2</sup>, ce qui donne une densité d'environ 4,5 kilomètres d'autoroutes pour 100 km<sup>2</sup> (Allemagne 3,6, France 2). Cela place la Suisse parmi les pays avec la plus forte densité autoroutière en Europe, malgré les défis géographiques liés aux Alpes.

La surface dédiée aux infrastructures ferroviaires représente seulement environ 0,2 % de la superficie du pays, bien moins que celle réservée à la mobilité motorisée, soulignant le déséquilibre dans l'utilisation de l'espace pour différents modes de transport.

## **Le projet entraîne non seulement une augmentation du trafic, mais menace également la qualité de vie**

***Christophe Clivaz, Conseiller national, Les Vert-e-s***

L'extension des autoroutes ne désengorge celles-ci qu'à court terme. À moyen terme, elle provoque une augmentation du trafic, et donc de nouveaux embouteillages après quelques années.

Plus de trafic rime également avec plus de bruit. Aujourd'hui déjà, près d'un million de personnes en Suisse souffrent du niveau trop élevé des nuisances sonores, qui ont un impact négatif sur la santé. Si davantage de personnes subissent le bruit excessif, c'est la collectivité qui en fera les frais, en raison de l'augmentation des dépenses de santé, ou des coûts des mesures de réduction du bruit.

Les émissions de gaz d'échappement vont également augmenter. Le trafic routier est déjà le principal émetteur de CO<sub>2</sub> en Suisse. À elle seule, la construction d'autoroutes entraîne des émissions de CO<sub>2</sub> très élevées en raison des grandes quantités de béton et d'acier nécessaires.

Plus de voitures signifie aussi plus de pollution par les microplastiques, l'usure des pneus étant la principale source de ces microplastiques en Suisse.

Les études et l'expérience montrent clairement qu'une réduction du bruit et des émissions améliore la qualité de vie de la population. En revanche, lorsque la charge de trafic augmente et que les valeurs limites sont dépassées, le bien-être diminue nettement. Les riveraines et les riverains tombent malades et les coûts de santé y relatifs ont à la charge de la collectivité.

## **L'extension des autoroutes détruit de grands espaces naturels et des terres agricoles**

***Jérémy Savioz, Chargé d'affaires Pro Natura Valais***

Les 6 chantiers autoroutiers prévus vont empiéter sur 53 hectares (selon l'OFROU), dont 8 à 10 hectares de surface d'assolement, les meilleures terres cultivables du pays. Ce gaspillage de terres sera encore plus important pendant les travaux.

Ce constat a poussé la Chambre valaisanne d'agriculture (CVA) à prendre position contre ces projets autoroutiers et ce, bien que le Valais ne soit pas directement concerné. Pour la (CVA), « La destruction de terres cultivables ne se compense pas : c'est une réduction définitive de la capacité de production alimentaire de notre pays ».

Par ailleurs, qui dit augmentation des capacités autoroutières dit encouragement au mitage du territoire. En plus de l'équipement des nouvelles constructions en rase campagne, l'extension des autoroutes rend nécessaire la construction de routes cantonales et communales supplémentaires. Le bétonnage de la Suisse va donc continuer de plus belle.

## Saturation programmée !

**Bernard Attinger, Architecte urbaniste, ancien Architecte cantonal**

“On peut rajouter autant de pistes que l’on veut, les autoroutes finissent toujours par être saturées”.

Ça n’est pas un dicton très populaire auprès des automobilistes mais c’est une réalité constatée par tous les observateurs de “lois physiques des fluides” et cela depuis longtemps. Je l’ai appris durant mes études d’urbaniste et d’aménagiste, il y a bien longtemps : “ok boomer” mais il n’a pas fallu attendre les générations Z pour constater que cette règle n’a pas évolué comme le nombre de véhicules et l’augmentation des besoins en déplacements... C’est assez simple et c’est un principe élémentaire : aussi longtemps que l’on peut rouler dans des conditions acceptables et bien on prend sa voiture. Ce n’est que lorsque l’embouteillage devient dissuasif que l’on recherche un autre moyen plus confortable. C’est comme le Principe de Peter : les autoroutes peuvent bien s’élargir mais elles finissent toujours par atteindre leur niveau d’incompétence : la saturation. Injecter des milliards ne peut que retarder ce moment et si on a des milliards à dépenser autant les injecter dans transports en commun dont l’efficacité sera beaucoup plus “durable”.

De plus si on prend l’exemple romand : le Lausanne-Genève, on constate que le problème des embouteillages ne se situent pas tant sur l’autoroute que sur les entrées à Genève et là personne n’a de solution pour augmenter la capacité de ces pénétrantes. C’est comme un entonnoir : vous pouvez bien augmenter le volume du cône c’est le diamètre du petit tube qui détermine le débit et ce petit tube et bien ce sont les entrées dans la ville.

Reste alors le problème des transferts sur les routes du voisinage, la solution dissuasive : que les communes gênées par ce trafic indésirables se mettent au 30km/h

## L’augmentation du trafic n’est pas une fatalité

**Pierre François Schmid, Ingénieur en transports et membre d’honneur de la SVI (Association suisse des ingénieurs et experts en transports)**

Le trafic augmente et cela crée des bouchons sur certains axes, notamment les routes nationales. Pour résoudre ce problème, le Conseil fédéral et le Parlement proposent d’élargir certains tronçons en investissant quelque 5 milliards.

Une telle approche ne va rien résoudre. C’est comme si on proposait des emprunts supplémentaires quand les finances de l’État sont en déficit, en oubliant qu’il faudra payer des intérêts et rembourser un jour les dettes. Et un jour, ce sera la faillite.

La gestion du trafic routier n’est pas uniquement une question d’infrastructures. Elle est très directement liée à des questions d’aménagement du territoire.

Les centres urbains se sont fortement densifiés, alors que les zones à bâtir de faible densité (maisons individuelles, petits locatifs) se sont fortement étalées.

Dans les centres urbains, cette densité permet d’offrir des transports publics performants. Le taux de motorisation baisse, ce qui est positif, mais de nombreuses places de stationnement restent disponibles. Celles-ci sont utiles pour des activités de courte durée ou pour des usagers à mobilité réduite. Celles de longue durée, mis à part pour l’habitat, consomment de l’espace sans apporter de plus-value à la Cité. La politique de stationnement des villes est un des moyens les plus efficaces pour gérer le trafic.

Dans les zones de faible densité, la dispersion du bâti est importante. On peut le constater facilement en regardant une carte topographique, par exemple dans la région de Terre Sainte ou dans les communes périphériques des villes de la plaine du Rhône. Si l'on considère que les usagers de transports publics n'utilisent un arrêt de bus que s'ils se trouvent dans un rayon de 300 à 500 m de celui-ci, le potentiel d'usagers est plutôt faible dans ce type de zone. Conséquences directes : l'offre reste faible et les ménages possèdent généralement 2 ou 3 véhicules privés et qu'ils les utilisent plusieurs fois par jour.

Avant de construire de nouvelles routes, il est donc impératif de comprendre pourquoi le trafic a autant augmenté et quelles sont les meilleures solutions à apporter. La maîtrise du développement des zones à bâtir est certainement un autre moyen indispensable pour maîtriser le trafic induit.

La situation est tendue, mais pas catastrophique. Un proverbe dit : « Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage ». Quand l'OFR aimerait élargir nos autoroutes, il articule le chiffre de 48'000 heures de bouchons sur ces axes. Ce chiffre ne veut pas dire grand-chose quand on sait qu'une année civile ne comporte que 365 jours de 24 heures, soit 8'760 heures par an ...

## **L'extension des autoroutes coûte cher !**

***Florian Chappot, Député, Parti socialiste du Valais romand***

L'extension des autoroutes coûtera plus de 5 milliards de francs. Cette somme est parfaitement démesurée et profite exclusivement au trafic routier. Plus de la moitié de cet argent servira en outre à l'extension des autoroutes dans les cantons urbains de Genève et de Bâle-Ville.

Aux coûts d'investissement viendront s'ajouter des coûts de fonctionnement pour les travaux d'entretien et de maintenance. Les budgets actuels pour l'entretien des autoroutes (1 % à 3 % des coûts de construction initiaux) s'élèvent à 3 à 4 milliards de francs suisses par an. L'extension des autoroutes, estimée à 5,3 milliards, entraînera de facto des coûts fixes supplémentaires pour l'entretien de l'ordre d'au minimum 60 millions de francs par années. Ce montant correspond aux à la baisse de subvention envisagée par le Conseil fédéral dans le transport public.

Selon le dernier rapport de l'Office fédéral du développement territorial, les coûts externes du transport individuel motorisé non couverts par les utilisateurs s'élèvent à 17.3 milliards de francs par an. Parmi ces coûts figurent les risques liés aux changements climatiques imprévus et les dommages sanitaires dus aux émissions de polluants. Étendre le réseau autoroutier ne ferait qu'alourdir la "dette" de ce mode de transport pour la société et les générations futures. Ces coûts invisibles pèsent lourdement sur l'environnement et la santé, soulignant l'urgence d'une transition vers des mobilités durables.

De plus, l'Office fédéral des routes s'attend à une augmentation du prix de l'essence pour renflouer le fonds FORTA qui se vide. Il est à craindre que la population des régions de montagne, qui dépend de la voiture, mais ne bénéficierait pas des projets d'extension, soit particulièrement pénalisée. L'extension des autoroutes qui coûtera des milliards, ne détruira pas seulement la nature et la qualité de vie des riverains, mais se fera aussi sentir directement dans le porte-monnaie des régions périphériques.

## **L'extension des autoroutes aggrave la crise climatique**

***Marie-Thérèse Sangra, Secrétaire régionale WWF Valais***

Le transport est à l'origine d'environ un tiers des émissions nationales de gaz à effet de serre. Près des deux tiers des émissions de CO2 dues au trafic sont générées par les voitures de tourisme. Le développement des routes sape les objectifs de la loi sur la protection du climat et est en

contradiction avec la nécessité de réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre de la Suisse.

Dans cet objectif de réduction, l'électrification du trafic routier apportera une contribution importante. Mais miser uniquement sur l'électromobilité ne suffit pas : Son impact environnemental reste nettement plus élevé que celui des transports publics ou de la mobilité à vélo et à vélo électrique. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic, il faut donc également viser une réduction du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules. L'extension prévue des autoroutes est diamétralement opposée à cet objectif.

## **Alternatives : développement de l'infrastructure cyclables**

***Philippe Jansen, Co-président PRO VELO VALAIS***

Le trafic motorisé individuel implique de multiples conséquences néfastes pour notre santé, pour notre sécurité et pour la qualité de notre environnement. Tous ces faits sont clairement avérés et documentés. Pourtant, même lorsque les alternatives de mobilités existent ou pourraient être facilement développées pour diminuer le trafic motorisé, la voiture reste ardemment défendue, et ce à tous les niveaux, du politique jusqu'au simple citoyen ; même par ceux ne conduisant pas !

Il est grand temps de changer de paradigme et d'utiliser enfin les routes autrement, pour le covoiturage, les transports publics, les piétons et le vélo !

## **Alternatives : renforcement des transports publics**

***Alexandre Copertino, AGISSONS***

Dans les décennies à venir, c'est plus de 35 milliards de francs qui seront gaspillés dans l'infrastructure routière.

Comble de l'absurde, le Conseil Fédéral a en revanche annoncé des coupes dans les budgets pour les transports publics. C'est un non-sens absolu !

Élargir les autoroutes ne répondra pas au besoin urgent de désengorger les routes et repousse le problème à plus tard. Il faut de suite implémenter des solutions réellement efficaces et pérennes : baisser drastiquement le prix des billets des transports publics et augmenter les investissements pour améliorer et garantir leur accessibilité, augmenter les cadences, la desserte et les places disponibles (construire une nouvelle voie de train entre Lausanne et Genève sera presque impossible à cause des extensions autoroutières prévues), obliger et faciliter le covoiturage, diminuer la vitesse pour réduire les accidents, et développer des modèles urbains comme la ville au quart d'heure etc.

La votation du 24 novembre est décisive pour marquer notre volonté commune d'une mobilité qui réponde aux enjeux actuels. Voter non et faire voter non est une première étape, mais si nous voulons que de vraies alternatives soient mises en place et que nos institutions désinvestissent de pareils projets destructeurs, nous devons nous organiser massivement dès maintenant !

## **Conclusion**

***David Guglielmina, membre du Comité de l'ATE Valais***