

A la recherche d'une mobilité équilibrée

TRAFIC URBAIN La crise du coronavirus influence la mobilité. Voitures comprises.

Von **Françoise Tschanz** - 27. Mai 2020



La communication de plusieurs villes en ces temps de pandémie évoque surtout les transports publics, peu fréquentés, car peu compatibles aux heures de pointe avec le respect de la nécessaire distanciation physique, ainsi que le vélo comme solution de repli. A tel point que demander des infos sur les mesures prévues pour le trafic automobile en ville, c'est, invariablement, se voir répondre que les pistes cyclables seront élargies.

Les voitures ne sont, dans la plupart des cas, évoquées, que comme sources d'ennuis potentiels en cas de retour aux habitudes. Mais, concernées, elles le sont. Les quelques actions – temporaires pour la plupart – imposées lors du semi-confinement, ou depuis le 11 mai, ou lancées comme pistes de réflexion à plus long terme, le prouvent.

Plus de place pour les vélos

Négativement, surtout. Genève, pionnière en matière de projets pour les vélos, a, dès le 30 avril, clairement annoncé vouloir «limiter le risque d'engorgement du trafic induit par une utilisation accrue de la voiture afin, également, d'éviter une augmentation excessive de la pollution atmosphérique et sonore induite par la reprise du trafic automobile». Cela signifie que des voies de

<https://revueautomobile.ch/2020/05/27/a-la-recherche-dune-mobilite-equilibree/>

circulation habituellement dédiées au trafic individuel motorisé sont supprimées lorsqu'il y a plusieurs voies dans le même sens, et que des places de stationnement passeront à la trappe. Ces différentes adaptations du réseau cyclable, prévues pour une durée maximale de 60 jours en principe, conduisent, notamment, à la suppression de cinquante places de stationnement pour les voitures.

La droite réagit

L'annonce de ces mesures a immédiatement fait bondir. Christian Lüscher a notamment écrit sur Facebook: «Profitant du coronavirus, ce qui est odieux, les autorités ont construit un gigantesque foutoir.» L'avocat et conseiller national a expliqué que toute la ville est bloquée, qu'il faut évidemment des pistes cyclables, mais de tailles proportionnées et dans les bonnes rues, ajoutant: «Ce qui a été fait à Genève vise à punir les automobilistes et l'économie déjà durement frappée par la pandémie.»

Bertrand Reich, président du PLR genevois, explique, pour sa part, que son parti «regrette le procédé consistant à supprimer, sans consultation préalable, abruptement et de nuit, notamment une voie destinée jusque là aux véhicules motorisés sur les quais de la rive droite, pour la remplacer pendant 60 jours par une très large piste cyclable, créant ainsi inutilement des embouteillages sur un axe majeur.»

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), «pourtant acquise à la cause de la mobilité douce», s'insurge, quant à elle, contre des mesures que les autorités ont prises sans aucune concertation avec les associations économiques et les représentants de la mobilité individuelle. Son directeur général, **Vincent Subilia**, dénonce la paralysie du centre-ville.

Stationnement élargi

D'autres mesures, provisoires, ont cependant été favorables aux automobilistes. Pendant la période de confinement, Neuchâtel a émis des vignettes temporaires destinées aux services et acteurs prioritaires (soins et sécurité, notamment), afin de leur permettre de stationner sans limite de temps. Cela dit, la même ville vient d'annoncer qu'elle va donner 50 francs aux cyclistes pour la révision de leur vélo.

Berne avait également créé plusieurs centaines de places de stationnement à proximité de l'hôpital de l'Île. La conversion des places de parking existantes a été évitée et l'offre dans les quartiers a été maintenue. La crise du coronavirus a donc conduit à la création de places de parking. Par ailleurs, la capitale n'a imposé aucune restriction significative au transport privé motorisé. Seule une voie est fermée pour le marché du samedi.

Petit bémol, cependant: Berne a décidé de modifier 56 des 80 feux de circulation de la ville afin que les piétons soient enregistrés en permanence. Cela signifie que même si personne n'appuie sur le bouton rouge, le feu passera toujours au vert afin que les piétons n'aient pas à toucher le bouton. Pour la circulation routière, en revanche, ces feux sont rouges. La section locale du TCS considère que cette mesure est arbitraire et disproportionnée: «Le flux de circulation est perturbé, la circulation est ralentie et accélérée et les embouteillages sont plus susceptibles de se former, ce qui augmente l'émission de polluants.»

La ville de Zurich n'a, pour sa part, procédé à aucun ajustement du réseau routier, ni pour les vélos, ni pour les voitures.