

Echo de la 9^e journée «Rue de l'Avenir»

Lorsqu'on nourrit les pigeons, il en vient toujours plus

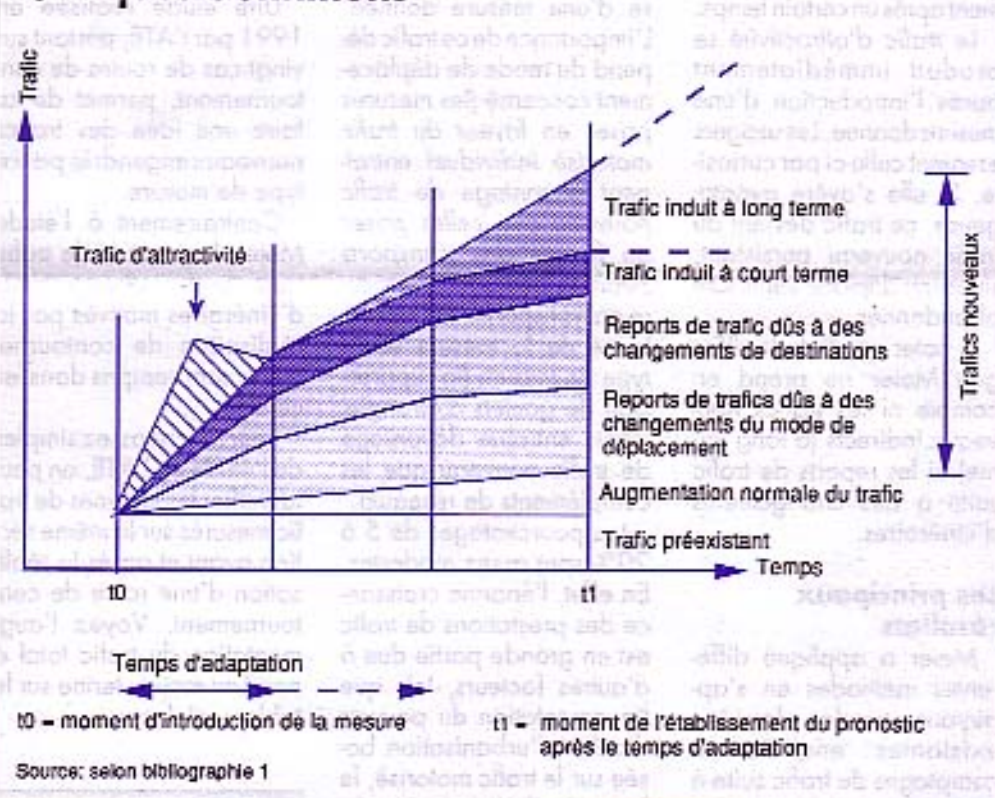
On a souvent affirmé que les corrections de route engendrent un trafic nouveau. En l'absence de preuves, on disait que c'était comme avec les pigeons: si on les nourrit, il en vient toujours plus. Or, depuis l'étude effectuée par Eugen Meier à l'IVT (voir «Bibliographie» 1), l'hypothèse est confirmée. L'expérience montre que c'est pour avoir ignoré ou largement sous-estimé les trafics nouveaux lors de la planification de mesures routières que, dans de nombreux cas, l'augmentation du trafic sur l'axe concerné dépasse, peu de temps après la réalisation de la mesure, les pronostics annoncés pour des dates lointaines.

On doit d'abord distinguer les trafics nouveaux directs ou à court terme (1 à 2 ans après l'introduction de la mesure) des trafics nouveaux indirects ou à moyen et long terme.

Les reports de trafic: cette notion s'entend au sens large du terme. Il s'agit d'une part des déplacements qui étaient déjà entrepris avant la mesure, mais qui ont soit changé d'itinéraire, soit changé de mode (par exemple des déplacements faits à pied qui se font après en bus) et, d'autre part, des déplacements ayant changé de destination (par exemple on va au supermarché en voiture, alors qu'avant on faisait ses achats à pied dans le quartier). Ces derniers sont toujours plus longs après le changement.

Les trafics nouveaux induits sont causés par une nouvelle demande d'activités suite à une mesure donnée. Quant aux activités nouvelles intervenant à court terme (et aux trafics induits correspondants), il y a lieu de distinguer les activités ayant lieu sans qu'une mo-

Quelques définitions



Meier a pris en compte tous les modes de déplacement (trafic motorisé individuel, transports collectifs et déplacements lents, piétons, vélo, vélomoteur) et toutes les mesures s'y rapportant. Il existe différentes définitions de la notion de «trafic nouveau»¹. La figure ci-dessus représente schématiquement ses différentes composantes, selon la définition de Meier.

dification de la situation personnelle ne soit intervenue (par exemple rentrer pour le repas de midi) de celles liées à une telle modification (par exemple de nouvelles activités de l'épou-

se suite à un déménagement). Le trafic induit à court terme comprend également d'autres déplacements, par exemple ceux effectués après l'achat d'une voiture, si celui-ci a été motivé par la

mesure en question.

Le trafic induit à moyen et long terme comprend tous les trafics nouveaux causés par la modification de la structure urbaine suite à une mesure donnée. Ils peuvent

¹ En allemand cela s'appelle «Neuverkehr». Le terme de «trafic induit» serait plus élégant que «trafic nouveau», mais il ne représente qu'une partie du trafic nouveau.

Volumes de trafic avant et après la réalisation d'une route de contournement

Schöffland	+ 9%	en 2 ans	+ 4.5% / an
Zurzach	+ 14%	en 2 ans	+ 7% / an
Wiedlisbach	+ 7%	en 1 an	+ 7% / an
Maroggia	+ 240%	en 24 ans	+ 10% / an
Aesch-Münchenstein J 18,			
- section proche de Bâle	+ 40%	en 5 ans	+ 8% / an
- section médiane	+ 59%	en 5 ans	+ 12% / an
- section méridionale	+ 70%	en 5 ans	+ 14% / an
- vallée de Laufen	env. + 50%	en 5 ans ... env.	+ 10% / an
Lyss	+ 44%	en 2 ans	+ 22% / an
Brugg	+ 280%	en 9 ans	+ 31% / an

apparaître assez rapidement, mais ils se développent véritablement seulement après un certain temps.

Le trafic d'attractivité se produit immédiatement après l'introduction d'une mesure donnée. Les usagers essaient celle-ci par curiosité. Si elle s'avère avantageuse, ce trafic devient du trafic nouveau persistant, sinon ces déplacements sont abandonnés.

A noter que l'étude d'Eugen Meier ne prend en compte ni les trafics nouveaux indirects (à long terme) ni les reports de trafic suite à des changements d'itinéraires.

Les principaux résultats

Meier a appliqué différentes méthodes en s'appuyant sur des données existantes: enquêtes et comptages du trafic suite à la construction de tronçons autoroutiers (tunnel du Gothard, N20 et N12), l'enquête 1984 du Service fédéral d'étude des transports et les enquêtes SCOPE de 1974 et 1979.

L'hypothèse de base a été confirmée: tout investissement dans le système des déplacements engendre un trafic nouveau. Celui-ci varie entre 5 et 20% (exceptionnellement

30%) par rapport au trafic existant à l'intérieur du corridor concerné, avant la prise d'une mesure donnée. L'importance de ce trafic dépend du mode de déplacement concerné (les mesures prises en faveur du trafic motorisé individuel entraînent davantage de trafic nouveau que celles prises en faveur des transports publics), de l'offre antérieure en transports, de l'importance de la mesure et du type de mesure (la suppression de goulets d'étranglement entraîne davantage de trafic nouveau que les compléments de réseaux).

Les pourcentages de 5 à 20% sont assez modestes. En effet, l'énorme croissance des prestations de trafic est en grande partie due à d'autres facteurs, tels que l'augmentation du pouvoir d'achat, l'urbanisation basée sur le trafic motorisé, le bas prix de l'essence, etc. Mais il faut aussi rappeler que ces 5 à 20% ne comprennent ni les reports d'itinéraires, ni les trafics nouveaux indirects. Etant donné que la périurbanisation et la pendularité (par transport motorisé individuel) sont liées à la construction routière, une partie de l'augmentation du trafic motorisé individuel à long terme est en fait du trafic nouveau indirect.

Contournements de localités et trafics nouveaux

Une étude réalisée en 1991 par l'ATE, portant sur vingt cas de routes de contournement, permet de se faire une idée des trafics nouveaux engendrés par ce type de mesure.

Contrairement à l'étude Meier, les reports de trafic suite à des changements d'itinéraires motivés par la réalisation de contournements sont compris dans les chiffres.

Pour six cas assez simples de l'étude de l'ATE, on peut identifier les volumes de trafic mesurés sur la même section avant et après la réalisation d'une route de contournement. Voyez l'augmentation du trafic total à court ou moyen terme sur le tableau ci-dessus.

On constate que l'augmentation du trafic est dans tous les cas supérieure à l'augmentation normale, qui se situe entre 2 et 4%/an. La différence est en grande partie du trafic nouveau. On voit que l'augmentation varie beaucoup d'un cas à l'autre.

Pour les cas extrêmes de Brugg et de Lyss, on sait que ce trafic nouveau est en grande partie constitué de reports d'itinéraires. L'ancienne traversée formait dans ces cas un goulet d'étranglement souvent congestionné et la route de contournement y a agi à la manière d'un aimant.

Dans les autres cas, il devrait surtout s'agir de trafics nouveaux selon la définition retenue par Meier pour son étude.

Conclusion

Les corrections de routes et les routes nouvelles engendrent du trafic nouveau. Les pronostics établis dans le cadre des études d'impact ne tiennent pas compte de ce fait, à l'exception de certains reports de trafic.

On peut penser que, parmi les nombreux projets de routes existant en Suisse romande, plusieurs ne passeraient plus la rampe si les pronostics incluaient une estimation des trafics nouveaux prévisibles.

Lydia Bonanomi

Bibliographie

- 1) Meier, R.: *Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems*. Schriftenreihe des IVT Nr. 81, Zurich, mai 1989.
- 2) Wirz, F.: *Umfahrungsstrassen - Entlastung für wen? 20 Fallbeispiele aus der ganzen Schweiz*. VCS, Oktober 1992.
- 3) *Massnahmenplan zur Luftreinhaltung in der Region Bern - Schlussbericht: Massnahmenprogramme*. Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, Kantonales Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA), Geschäftsstelle Massnahmenpläne, Laupenstrasse 22, 3003 Bern, Januar 1992.