



UN VOTE CANTONAL ANTI-VOITURES QUI DÉPEND DU DROIT SUPÉRIEUR

AGEFI - 12.02.2020

il serait fondamentalement faux de comparer le demi-canton de Bâle-Ville à la Métropole lémanique».

Dimanche 9 février dernier, les citoyens de Bâle-Ville ont adopté un contre-projet à une initiative cantonale sous la forme d'une révision partielle de la loi cantonale sur l'environnement. Ce contre-projet fixe que, d'ici 2050, la mobilité doit être assurée par des moyens de transport et des types de déplacements qui causent peu de nuisances sonores ou atmosphériques et ménagent le climat ainsi que les ressources.

Nul doute que peu en Suisse romande liront le texte (en allemand) adopté par les citoyens bâlois, raison pour laquelle une analyse de cette révision législative cantonale s'avère nécessaire.

En premier lieu, il apparaît que cette loi ne s'applique pas aux routes à grande capacité (routes nationales ou autoroutes), ce qui est assez logique, puisque les routes nationales sont propriété de la Confédération, mais qui relativise fortement la portée du texte, puisque les autoroutes absorbent en moyenne plus de 40% du trafic individuel motorisé.

En second lieu, il apparaît que, outre le fait que les objectifs visés sont censés être atteints en 2050, soit dans trente ans, les mesures concrètes pour atteindre ces objectifs sont pour le moins vagues.

Cela posé, il semble bien que des restrictions relatives aux véhicules motorisés ne pourront porter que sur ceux immatriculés dans le demi-canton de Bâle-Ville, ce qui relativiserait une nouvelle fois grandement la portée du texte adopté dimanche.

Par ailleurs, la possible interdiction faite à un résident bâlois d'acquérir une voiture à propulsion thermique pourrait donner lieu à des problèmes de cohérence avec le droit fédéral, voire avec des accords internationaux, notamment ceux relatifs à la suppression des obstacles techniques au commerce.

En d'autres termes, le vote cantonal bâlois anti-voitures de dimanche dernier dépend largement du droit supérieur.

Sur un autre plan, il serait fondamentalement faux de comparer le demi-canton de Bâle-Ville à la Métropole lémanique en général et aux cantons de Vaud et Genève en particulier.

Pour rappel, Bâle-Ville comptait en effet moins d'habitants (environ 195'000) fin 2018 qu'elle n'en comptait en 1991, soit il y a bientôt trente ans, mais tout de même 337 voitures pour 1'000 habitants en 2019, soit presque l'équivalent du taux moyen de motorisation suisse en 1980, période qui ne saurait être qualifiée de « désert automobile ».

A l'inverse, Vaud comptait près de 800'000 habitants fin 2018, soit quelque 200'000 habitants de plus (davantage donc que toute la population actuelle de Bâle-Ville) qu'en 1991, ainsi que 522 voitures pour 1'000 habitants en 2019, bien plus donc que le taux de motorisation bâlois.

Quant au canton ville de Genève, il comptait près de 500'000 habitants fin 2018, soit près de 120'000 personnes de plus qu'en 1991 et pas moins de 439 voitures pour 1'000 habitants en 2019, davantage donc qu'à Bâle-Ville.

De ce fait, comparer une agglomération bâloise, à la démographie stagnante, à la Métropole lémanique qui ne cesse de gagner de nouveaux habitants, n'a guère de sens.

Enfin et surtout, il est illusoire de vouloir réglementer les fondements de la mobilité dans le cadre d'une ville moyenne, alors que la Suisse compte grosso modo autant d'habitants que le Grand Paris.