

Extension de la N18 Delémont – Bâle : mauvaise solution

Delémont, le 6 mars 2023

Deutsche Fassung unten

La Confédération impose encore plus de trafic automobile à la région

Il y a deux semaines, le Conseil fédéral a décidé d'inclure le tronçon Delémont – Bâle de la N18 dans son message relatif à la poursuite du développement du réseau des routes nationales. Cette démarche qui, à côté d'autres projets comme la construction d'un nouveau tunnel autoroutier sous le Rhin à Bâle et Birsfelden ou l'élargissement à huit voies du tronçon Hagnau – Augst, est vivement critiquée par les comités des sections ATE du Jura, des deux Bâle et de Soleure car elle s'inscrit dans une logique de croissance illimitée du trafic automobile qui nuit aux efforts de lutte contre le changement climatique et de protection de la biodiversité et de la santé de tous les êtres vivants.

Toutes les études menées jusqu'à présent sur d'autres axes routiers, tant en Suisse qu'à l'étranger, ayant démontré de manière indiscutable qu'une augmentation de la capacité des infrastructures routières entraîne automatiquement une augmentation du trafic automobile et des poids lourds, cette démarche va dans le sens contraire des intentions des cantons du nord-ouest de la Suisse. En effet, ces derniers ont signé une charte climatique commune les engageant à respecter l'objectif de 1,5 °C, le canton de Bâle-Ville doit avoir atteint l'objectif de zéro émission nette d'ici 2037 et le canton du Jura a annoncé vouloir réduire la part modale de la mobilité individuelle motorisée à moins de 65% d'ici 2030 (mesure du Plan climat cantonal).

Nous nous interrogeons également sur la nécessité de cette extension. Au cours des dernières décennies, le trafic automobile autour de Laufen n'a pas augmenté. De plus, la cadence à la demi-heure du train grande ligne entre Bienne et Bâle va bientôt être introduite. La part modale va donc continuer à être transférée vers les transports publics. Il est, dès lors, nécessaire de changer le paradigme actuel de la mobilité et d'encourager, au niveau des institutions publiques et privées, la mise en œuvre de solutions respectueuses de l'environnement tant pour le transport de personnes que de marchandises. Dans ce contexte, nous pouvons mentionner la volonté affichée par les milieux politiques de remettre en service les gares de Soyhières et de Liesberg à un horizon encore indéterminé. Le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail mérite, en ce sens, également d'être fortement soutenu. De plus, l'argent économisé pourrait ainsi être utilisé pour l'aménagement d'itinéraires cyclables, le développement de l'offre de transports publics et l'entretien des routes existantes.

— ATE Jura, VCS Solothurn et VCS beider Basel

Contacts

Valère Lovis, membre du comité ATE Jura: 079 652 18 56, info@ate-ju.ch

Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel:
061 311 11 77, 076 581 10 83, florian.schreier@vcs-blbs.ch

Anita Wüthrich, Geschäftsführerin VCS Solothurn:
079 884 62 06, info@vcs-so.ch

Ausbau der H18 Delémont – Basel: Falsche Lösung

Delémont, den 6. März 2023

Bund lädt Region noch mehr Autoverkehr auf

Vor zwei Wochen beschloss der Bundesrat, den Abschnitt Delémont – Basel der N18 in seine Botschaft über die weitere Entwicklung des Nationalstrassennetzes aufzunehmen. An diesem Vorgehen, das neben anderen Projekten wie dem Bau eines neuen Autobahntunnels unter dem Rhein bei Basel und Birsfelden oder dem Ausbau des Abschnitts Hagnau – Augst auf acht Spuren, äussern die Vorstände der VCS-Sektionen Jura, beider Basel und Solothurn ihre scharfe Kritik, da es einer Logik des unbegrenzten Wachstums des Autoverkehrs folgt, die die Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels und zum Schutz der Biodiversität und der Gesundheit aller Lebewesen schadet.

Da alle bisherigen Studien zu anderen Strassenstrecken in der Schweiz und im Ausland unbestreitbar aufgezeigt haben, dass eine Erhöhung der Kapazität der Strasseninfrastruktur automatisch zu einem Anstieg des Auto- und Lkw-Verkehrs führt, läuft dieser Schritt den Absichten der Nordwestschweizer Kantone zuwider. Diese haben nämlich eine gemeinsame Klimacharta unterzeichnet, die sie zur Einhaltung des 1,5 °C-Ziels verpflichtet, der Kanton Basel-Stadt muss bis 2030 das Ziel der Netto-Null-Emissionen erreicht haben und der Kanton Jura hat angekündigt, den Anteil der motorisierten individuellen Mobilität bis 2030 auf weniger als 65 % reduzieren zu wollen (Massnahme des kantonalen Klimaplanes).

Wir stellen uns auch die Frage, ob dieser Ausbau überhaupt notwendig ist. In den letzten Jahrzehnten hat der Autoverkehr in der Umgebung von Laufen nicht zugenommen. Zudem steht die Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Biel und Basel kurz bevor. Der Modal Split wird sich also weiterhin auf den öffentlichen Verkehr verlagern. Es ist daher notwendig, das derzeitige Mobilitätsparadigma zu ändern und die Umsetzung umweltfreundlicher Lösungen für den Personen- und Güterverkehr durch öffentliche und private Institutionen zu fördern. In diesem Zusammenhang ist der politische Wille zu erwähnen, die Bahnhöfe Soyhières und Liesberg in einem noch unbestimmten Zeithorizont wieder in Betrieb zu nehmen. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene verdient in diesem Sinne ebenfalls eine starke Unterstützung. Zudem könnte das eingesparte Geld für den Ausbau von Velorouten, die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots und den Unterhalt bestehender Strassen verwendet werden.

— ATE Jura, VCS Solothurn und VCS beider Basel

weitere Auskünfte

Valère Lovis, Vorstandsmitglied VCS Jura
079 652 18 56, info@ate-ju.ch

Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel
061 311 11 77, 076 581 10 83, florian.schreier@vcs-blbs.ch

Anita Wüthrich, Geschäftsführerin VCS Solothurn
079 884 62 06, info@vcs-so.ch