



trafic

numéro 114
juin 2017

Modération du trafic

Rien de mieux que des zones piétonnes. Terrasses de cafés, espaces conviviaux, calme. Dans les villes sans trop de trafic on sent comme en vacances – et ce tout près de chez nous !

Pages 2, 4-5

Vacances à la maison

Les gens qui passent distraitemment à côté d'une publicité et ne se laissent pas influencer par cette dernière ne sont peut-être pas légion, mais ils existent. Et la publicité qui se présente crûment sans aucune réflexion n'a pas disparu non plus. Ainsi la compagnie Swiss (la nouvelle Swissair sous domination allemande) nous explique sur de nombreux panneaux : « Je ne quitte pas la Suisse, je la prends avec moi. » Près de chez moi, quelqu'un a ajouté au stylo-feutre sur l'une de ces affiches : « Juste se déplacer - pour rien. » J'approuve entièrement. Oui, les gens qui non seulement grognent tout bas, mais agissent et essaient d'améliorer leur et notre environnement existent encore. Merci à eux.

Mais revenons à la question de la (non-)réflexion. Quel message Swiss entend-elle faire passer ? Que l'avion offre le même confort que la maison ? Peu probable à moins d'être sans domicile fixe. Que la destination choisie ressemble à la Suisse ? Dans ce cas, on se déplace vraiment « pour rien ». Si on veut retrouver dans un pays exotique les mêmes commodités qu'ici, mieux vaut consulter un beau livre d'images ou voyager par le biais de Google Street View - à moindres coûts et nuisances pour l'environnement. Ou alors Swiss veut-elle nous dire : « Le principal c'est de se rendre le plus loin possible » et si c'est un endroit confortable, tant mieux. Ou pense-t-elle que la Suisse ne nous plaît pas ? Là, elle n'a peut-être pas tout faux, même s'il faut probablement être Suisse pour le comprendre. Car notre pays est beau, possède de splendides montagnes, des villes où il fait bon vivre et de très bons transports publics. Qu'est ce qui nous déplaît donc tant ici pour que nous voulions prendre la fuite ? Peut-être juste le stress du quotidien qu'on veut laisser loin derrière soi.

Il y a pourtant une manière simple et évidente pour rendre la Suisse encore plus belle et attractive : pacifier le trafic et apaiser ainsi notre rythme de vie trépidant. Nous en profiterons toutes et tous et pourrons alors nous détendre en toute sérénité dans la paix retrouvée de nos villes et campagnes. Je vous souhaite une lecture relaxante de ce bulletin !

Hanspeter Kunz,
Vice-président d'actif-trafiC



Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Silas Hobi, Daniel Costantino, Andréa von Maltitz **Photo-titre** : Ruelle Steinberg à Winterthour, Sam Bühler **Conception graphique** : typisch.ch
Mise en page : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : octobre 2017

Une opportunité à saisir

actif-trafiC appelle à voter OUI à la Stratégie énergétique 2050 le 21 mai prochain et demande des mesures efficaces dans le domaine des transports ! [Silas Hobi](#)

Les transports représentent plus d'un tiers de la consommation totale d'énergie en Suisse. L'ensemble du réseau ferroviaire en consomme moins de 4%, alors que les transports motorisés sur la route, eux, sont responsables de près des deux tiers, et le trafic aérien plus d'un cinquième. On pourrait dès lors supposer à juste titre que le paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 prévoit des mesures efficaces en la matière. Hélas, on s'aperçoit vite en consultant le catalogue d'actions prévues qu'il n'en est rien. Seules les normes d'émission de CO₂ pour les voitures de tourisme nouvellement immatriculées seront abaissées à 95g d'émissions de CO₂ par kilomètre jusqu'en 2020 et les camionnettes et fourgons seront inclus dans la norme. Comme le trafic individuel motorisé (TIM) contribue à près des trois quarts de la consommation de carburant du trafic (et donc à près d'un cinquième de la consommation totale en énergie de la Suisse), il est effectivement judicieux de mettre en avant cet aspect. Malheureusement, de véritables mesures se font toujours attendre.

Normes d'émission sans effet tangible

Les normes concernent les indications des producteurs et ne reflètent pas la consommation dans des conditions de conduite réelle. Les indications des constructeurs sont établies lors d'un test préétabli. Or, depuis le scandale des tests trafiqués chez Volkswagen, personne n'ignore l'« inventivité » de l'industrie automobile pour faire semblant d'optimiser la consommation de carburant. L'écart entre la consommation réelle et les indications des fabricants ne cesse de se creuser. Des tests indépendants prouvent que la consommation réelle n'a pas évolué depuis 2012. La mesure n'a donc pas diminué la consommation d'énergie, mais a tout au plus empêché sa croissance, comme l'a constaté, tout désolé, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) dans son rapport

adressé au parlement. L'objectif initialement annoncé, à savoir à abaisser la consommation moyenne au niveau de l'UE, n'a également pas été atteint. La Suisse continuera à être submergée de bolides surmotorisés et de véhicules tout-terrain.

Indispensables taxes d'incitation

Les mesures vraiment efficaces pour diminuer la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ passent par le portemonnaie. Une taxe d'incitation sur le carburant, depuis longtemps en discussion, s'avère indispensable. Conduire un véhicule motorisé doit coûter plus cher.

La Conseillère fédérale Doris Leuthard a torpillé ses efforts en vue de réduire la consommation d'énergie et par là-même les émissions de CO₂ en s'engageant en faveur du deuxième tube au Gothard et du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). actif-trafiC exige un réel transfert de la route au rail, un véritable report modal du trafic individuel aux transports collectifs, un aménagement des villes et agglomérations valorisant les courtes distances ainsi qu'une priorisation des mobilités piétonne et cycliste. C'est seulement ainsi que les objectifs de la Stratégie énergétique 2050 pourront être atteints.



Poussette pour familles surmotorisées : le reflet parfait de la flotte automobile dans toute son absurdité.

Une vie sans trottoirs

Winterthour est le prototype d'une « ville des courtes distances ». J'habite depuis près de seize ans dans la vieille ville libérée des voitures et j'apprécie beaucoup cet endroit. J'ai de la peine à m'imaginer l'état antérieur de la ville avec des routes, des places de stationnement et des trottoirs pour les piéton·ne·s. **Daniel Costantino**

Le projet d'un centre-ville sans voitures est souvent qualifié d'utopie irréalisable, voire d'idée nuisible pour le commerce. Les partis de droite et les milieux patronaux sont souvent les premiers à s'ériger contre de tels projets sous prétexte qu'il s'agirait d'une mesure « liberticide ». Mais qu'y perdriions-nous en réalité ?

Winterthour possède la plus grande zone piétonne unifiée en Suisse. Depuis 1987, la vieille ville est particulièrement attrayante du printemps à l'automne pour ses nombreux habitant·e·s et visiteurs·euses grâce à des cafés, des rues qui offrent suffisamment d'espace pour flâner et s'asseoir ainsi que des fontaines rafraîchissantes incitant à la baignade. La ville prouve depuis des années qu'un centre sans voitures offre de nombreux avantages.

Avec un taux record de participation de 70%, deux tiers des habitant·e·s de la ville se sont prononcés en mai 1973 pour un centre-ville libéré des voitures.

La mise en œuvre n'a cependant débuté que 14 (!) ans plus tard, l'UDC ne cessant de combattre durant tout ce temps l'initiative gagnée devant le peuple. Le parti prétendait que les commerçants seraient préjudicés à cause d'un chiffre d'affaires amoindri, d'un transport de marchandises rendu plus difficile et d'un trafic à la recherche de places de stationnement. Cet alarmisme a finalement échoué et la réalisation partielle de l'initiative a débuté en 1987 pour ne s'achever dans sa totalité qu'en 1996.

Vous avez dit « sans voitures » ?

Si vous croyez que les voitures sont absolument bannies d'une zone sans voitures, détrompez-vous. D'une part les livraisons aux magasins sont permises le matin (souvent même avec de gros camions) et d'autre part les artisans et habitant·e·s qui doivent transporter des objets encombrants peuvent recourir de temps à autre à une voiture. Parfois

on aperçoit aussi les pompiers (heureusement pour des exercices), une ambulance ou la police. Notons que les policiers ont de plus en plus tendance à circuler à vélo. En moyenne, dix voitures circulent quotidiennement (lentement) devant le palier de ma porte. Ce qui frappe dès le premier abord, c'est le respect et la tolérance mutuelle entre marcheurs·euses, cyclistes et automobilistes.

Si vous avez l'impression que le silence règne en maître absolu dans une vieille ville sans voitures, vous avez tout faux. Le trafic automobile non existant donne de l'espace sonore : chant d'un merle sur un toit, murmure des personnes assises sur une terrasse, rires d'enfants qui jouent, etc. On entend de tout : depuis la machine de nettoyage de la voirie tôt le matin jusqu'aux jeunes se baignant au milieu de la nuit dans une fontaine en hurlant. Un marché alimentaire s'y tient deux fois par semaine,



Ruelle Steinberg à Winterthour en 1975 : de fait un grand parking à ciel ouvert.

un marché aux puces toutes les deux semaines. S'y ajoutent les nombreuses fêtes – avec les semaines musicales qui battent tous les records de décibels. Les habitant·e·s de la vieille ville doivent être très tolérants face au bruit. Pourtant la différence avec une ville « normale » est frappante. Il suffit de se rendre à proximité de la prochaine artère à forte circulation pour se rendre compte de l'espace sonore occupé par le bruit des moteurs et klaxons des voitures et camions.

Bon pour le commerce

« Les villes sans voitures nuisent au commerce. Comme la clientèle ne peut pas stationner à proximité, elle préfère d'autres magasins. ». Voilà la rengaine des adversaires de telles mesures. L'inconnu fait peur. Pourtant, des sondages auprès des commerçants ont clairement montré que personne ne voudrait revenir à l'ancien régime de circulation.

La réponse du secrétaire de « Jeune vieille ville », l'association d'intérêts des commerçants, est catégorique: « Nous ne voulons en aucun cas revenir en arrière. Les responsables de l'administration communale délivrent même trop d'autorisations de circuler en vieille ville ». Il estime par contre que le trafic cycliste pose problème, car l'interdiction de circuler à vélo n'est souvent pas respectée, mais il faut faire avec, selon lui. Tourisme Winterthur, quant à lui, considère la vieille ville libérée des voitures comme une véritable aubaine.

De plus en plus de personnes habitant en ville se passent de voiture. Pourtant, cette dernière occupe toujours et encore une grande partie de l'espace dit public. La population de Winterthur a pourtant montré il y a plus de 40 ans déjà qu'un engagement en faveur d'une vie sans voitures en vaut la chandelle. L'initiative « Züri autofrei » (Zurich sans voitures) qui vient d'être lancée en

mars 2017 à Zurich, offre une autre telle opportunité. La Jeunesse socialiste entend libérer l'ensemble du territoire de la ville du trafic individuel motorisé, afin de créer de l'espace pour les transports publics, les vélos et les piéton·ne·s ainsi que de vraies places et espaces verts. La libération de l'espace occupé par la voiture vise à rendre la ville plus conviviale et écologique et verte.

Ne serait-il pas temps que les adversaires de villes libérées des voitures viennent sur place corriger leurs impressions après avoir discuté avec les commerçants concernés, par exemple lors d'une discussion à bâtons rompus sur la terrasse d'un café en plein air ! Les plus téméraires pourraient même rafraîchir leurs têtes « échauffées » dans l'une des trois fontaines à proximité et commander ensuite une bière pour décompresser dans un des bars. Que demander de plus ?



Photo : Daniel Costantino

Ruelle Steinberg à Winterthur en 2017 : le parking a cédé la place à des terrasses de cafés et des fontaines.

Plaie ou bénédiction ?

Lors de L'Autre Salon à Genève, Vincent Kaufmann s'est interrogé sur les enjeux sociétaux et politiques des voitures autonomes (équipées de système de pilotage automatique). Il pose la question du rôle des collectivités et des multinationales dans cette nouvelle technologie. *Interview: Andréa von Maltitz*

Nos villes sont organisées selon un schéma de séparation des activités de travail, d'habitat, d'approvisionnement et de loisirs. Pour passer d'une de ces activités à une autre, il faut se déplacer. Ce schéma correspond-il à la réalité d'aujourd'hui, les voitures (autonomes ou non) répondent-elles à une nécessité ?

Non, nos enquêtes réalisées en 2007 et 2011 auprès de « grands mobiles » ont montré que les diverses activités ont aujourd'hui tendance à se « mélanger ». Les pendulaires travaillent et envoient des courriels professionnels depuis le train, réservent au travail un billet de théâtre, sont interrompus au bureau par des sms et des appels privés sur leur portable, ou effectuent encore du télétravail depuis la maison. Tous ces éléments modifient l'utilisation du territoire et rendent progressivement la séparation des espaces obsolète.

L'automatisation progresse, de plus en plus de tâches sont confiées à des machines. Or, la conversion des véhicules

sur des rails ou guidés par des lignes de contact (trains, trams) en véhicules autonomes est plus aisée que celle des voitures pouvant circuler « librement ». Les transports publics et les milliers d'emplois qui y sont liés sont-ils appelés à disparaître à terme ?

Les voitures autonomes sont une technologie de rationalisation, donc de suppression d'emplois. Mais l'évolution est ambivalente. D'une part, le travail remplacé n'est pas très valorisant, d'autre part, cela posera la question de la place à accorder au travail dans nos sociétés. Actuellement, le travail est au cœur des sociétés et permet l'intégration. Parviendrons-nous à partager de manière équitable le travail ? Si un revenu universel se met en place d'une manière ou d'une autre, trouverons-nous collectivement les moyens de donner sens à notre vie ?

Les voitures autonomes ne peuvent pas circuler sans stocker une grande quantité de données. L'espionnage de nos trajets de mobilité deviendra-t-il la règle ?

Nous laissons déjà aujourd'hui partout des traces avec Internet, sur les réseaux sociaux, par nos smartphones, etc. La vraie question consiste donc à savoir à qui nous voulons confier ces données : à des multinationales qui entendent en tirer un profit maximal, selon les modalités de l'open source, ou encore à des entités gérées démocratiquement comme nos collectivités publiques ?

Il faudrait donc moins penser aux aspects technologiques qu'à l'impact sociétal et politique des voitures autonomes ?

Exactement. Je vois trois enjeux sociétaux essentiels pour les voitures autonomes : la propriété, l'intermodalité et la gouvernance. Si les voitures autonomes restent comme les voitures d'aujourd'hui des objets privés, leur intérêt est limité. Leur introduction risque même de faire doubler le trafic, car les personnes qui doivent aujourd'hui renoncer à conduire une voiture (mineurs et personnes très âgées) y auraient accès. Or, chaque extension de l'offre de mobilité « mécanisée » entraîne



Photo : za.pinterest.com/explore/swiss-rail

Travailler tout en se déplaçant : aujourd'hui dans le train, demain dans les véhicules autonomes ?

une demande accrue, aux dépends de la mobilité active, meilleure pour la santé. Si, par contre, les voitures autonomes servent de moyen de transport collectif, le taux de remplissage par voiture pourrait vite monter d'actuellement 1.1 aux heures de pointe à 3 personnes, grâce à une gestion centralisée, ce qui libérerait beaucoup d'espace routier. Il serait aussi possible de desservir des régions isolées avec peu d'habitant·e·s à moindres frais, car sans chauffeur les frais d'exploitation diminueraient fortement. Mais le risque du mitage du paysage dans des vallées jusqu'à présent « préservées » grâce à leur isolement augmenterait fortement, car ces vallées deviendraient plus accessibles aux pendulaires.

Les voitures autonomes risquent de concurrencer les transports publics. Comment éviter cet impact négatif ?

On ne devrait pas par principe laisser les divers modes de transport se cannibaliser, pour de simples raisons d'allocation intelligente des ressources. Par le passé, la Suisse a investi 250 millions de francs à l'étranger pour la construction du TGV Genève-Paris, avant d'autoriser quelques années plus tard Easyjet à exploiter la ligne de Cointrin à Paris-Orly. Depuis, la part de marché de TGV Lyria a fondu à moins de 50%. (Ndlr : la Suisse risque de répéter la même erreur en autorisant les autocars longue distance sur les tronçons rentables et de concurrencer ainsi les infrastructures ferroviaires construites avec l'argent des contribuables).

D'aucuns craignent la mainmise des opérateurs internationaux sur les voitures autonomes. Les citoyen·ne·s suisses peuvent-ils s'opposer à cette forme de « Ubérisation » ?

Il y aura un rapport de force à établir entre les défenseurs du bien commun et les grands acteurs économiques comme l'industrie automobile. Reste à savoir se

quels moyens de pression les autorités disposent-elles pour faire prévaloir les intérêts collectifs ? La réponse est simple : pour faire circuler les voitures autonomes sans embouteillages, des investissements très conséquents seront nécessaires. Les plans de circulation changent à tout moment (accidents, travaux, déviations, etc.), les banques de données doivent donc être disponibles en temps réel. Une grande tâche attend les pouvoirs publics. Sans des investissements publics importants, les voitures autonomes risquent de ne pas « décoller » comme c'est le cas en ce moment pour les voitures électriques, faute d'un réseau étendu et d'une bonne couverture du territoire par les bornes de recharge électrique.

Les problèmes des voitures autonomes sont donc davantage politiques que technologiques ?

Effectivement, et c'est pourquoi il importe tant que la société civile, les partis politiques et les ONG s'emparent du sujet pour exprimer leur vision d'avenir. C'est une bataille qui vaut la peine d'être menée. À bon entendre !

Vincent Kaufmann est Professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité. Il dirige le laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) à l'EPFL. Le LASUR traite du phénomène urbain à partir des capacités de mobilité et de mobilisation de ses acteurs. Dans cette optique, ses thèmes de recherche sont la mobilité quotidienne, les parcours résidentiels, les dynamiques de périurbanisation et de gentrification, l'espace public et la gestion des réseaux.





De plus en plus de personnes habitant en ville se passent de voiture. Pourtant, cette dernière occupe toujours et encore une grande partie de l'espace dit public.

En point de mire

actif-trafiC fête ses 25 ans

Réservez la date : le 11 novembre actif-trafiC fêtera ses 25 ans dans le ESSE-Musicbar à Winterhour (à proximité immédiate de la gare).

Nous fêterons notre jubilé avec de nombreuses surprises et un programme d'animations couvrant toute la soirée. Nous nous réjouissons déjà de porter avec vous un toast à la santé de notre association, de savourer des petits plats et d'esquisser quelques pas de danse pour clôturer la soirée.

Agenda

Ma 20 juin 2017

« Rezepte gegen Parkplatzstreit »

Journée d'étude de la Fondation Pusch. Tipps und Tricks für eine effiziente Parkraumbewirtschaftung (en allemand). Pour plus de détails : www.pusch.ch/agenda

Ve 29 septembre 2017

« La rue passe au vert »

Journée de l'association Rue de l'Avenir. La prise en compte de la nature dans les aménagements urbains. Pour plus de détails : www.rue-avenir.ch

Sa 11 novembre 2017

actif-trafiC fête ses 25 ans

Au bar ESSE à Winterhour. Début à 17h30. Rencontre conviviale et discussions animées autour d'un verre de vin et d'un en-cas avec musique et théâtre – venez faire la fête avec nous !

www.umverkehr.ch/event/2017-11-11-25-jahre-umverkehr-fest

actif-trafiC
En avant toute !