



actif-traffic

numéro 110
mai 2016

Le trafic sens dessus-dessous

Plus d'argent pour la construction de routes, plus de déplacements durant les loisirs, moins de trains de nuit et actif-traffic au Salon de l'automobile. Sommes-nous devenus fous ?

Pages 3 - 5, 7

Flexibilité

On nous demande d'être flexibles, physiquement et intellectuellement. L'étirement est devenu le maître mot. L'étirement intellectuel s'impose de tout seul par l'actualité. Que le lobby routier se plaigne, ma foi, c'est habituel... mais qu'il ose appeler « financement équitable » ce qui est de l'égoïsme pur dépasse l'entendement (page 3). Il en va de même lorsqu'on nous dit que la suppression des trains de nuit pourrait se faire sans nuire au climat, parce que les émissions du trafic aérien ne sont pas comprises dans les accords de Paris. Cela produit un court-circuit dans mes neurones responsables de la logique. Que le trafic de loisirs ne cesse d'augmenter m'attriste, mais que les habitants des centres-villes qui sont exemplaires pour leurs déplacements en semaine se « rattrapent » durant le week-end porte un coup fatal à mon optimisme en matière de transition énergétique (page 4). Sommes-nous toutes et tous des égoïstes ne se souciant que de leur propre bien-être ?

Est-ce le monde ou moi qui ne tourne pas rond ? Pour répondre à cette question, j'ai rempli sur femininleben.ch des questionnaires en ligne. Selon les résultats, j'aurais choisi la mauvaise profession (j'aurais dû faire des études d'éthique), la relation avec ma compagne serait difficile et je ne serais pas prêt pour fonder une famille (ce conseil arrive malheureusement trop tard). Mais ce qui m'a vraiment perturbé, c'est que ma voiture préférée serait un SUV. Si j'avais su cela plus tôt, je me serais rendu en SUV au Salon de l'Automobile (page 7). Peut-être y aurais-je rencontré des compagnons d'infortune pour fonder un groupe d'autophiles anonymes ? Peut-être, en 2017.

D'ici là, je me consacrerai exclusivement à ma flexibilité physique. C'est bien plus sain et plus plaisant. J'espère que cette édition du bulletin d'actif-traffic vous procurera aussi (un peu) de plaisir à la lecture.

Hanspeter Kunz,
Vice-président d'actif-traffic



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

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-traffic, 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-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Bernhard Piller, Andréa von Maltitz, Daniel Costantino, Christian Harb, Thibault Schneeberger **Photo page de titre** : motortorque.org (Artiste: Alex Chinneck) **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** : septembre 2016

Ne pas nourrir les voitures !

Le 5 juin 2016 nous voterons sur l'initiative injuste et insensée du lobby routier pour le financement des transports. Ce lobby voudrait injecter 1,5 milliards de plus dans la construction de routes, une idée ni durable ni porteuse d'avenir. actif-trafiC s'engage dès lors en toute logique pour un NON. **Bernhard Piller**

Cette initiative contrevient non seulement à toute logique de politique financière, mais aussi au principe de base de tout système d'imposition fiscale, à savoir qu'un impôt est dû sans contre-partie pour le secteur concerné. Si l'initiative était acceptée, il manquerait 1.5 milliards dans la Caisse fédérale. Les victimes en seraient en premier lieu la formation et la recherche, les transports publics, l'agriculture, l'aide à la coopération et les cantons. Du point de vue de la politique des transports, l'initiative s'engage en faveur d'un anachronisme pur. Vouloir dépenser davantage d'argent pour des autoroutes à six voies dans tout le pays correspond à un mode de pensée dépassé issu des années 50 et 60 du siècle dernier.

Non à plus de voitures

Le nombre de véhicules à moteur (voitures de tourisme, camions et motos) ne cesse d'augmenter en Suisse, les distances s'allongent. L'automobilisation croissante est synonyme de mitage du territoire. Déjà aujourd'hui près d'un tiers de la surface construite est affectée au trafic. 88% des surfaces dédiées au trafic (soit 107 mètres carrés par personne)

sont consacrées aux routes et autoroutes. Cela correspond au double de la surface habitable par personne (45 m² en 2014) ! Durant les 25 dernières années, les surfaces affectées au trafic ont augmenté de 16% (121 km²). Cet accroissement est presque exclusivement dû à l'extension du réseau de routes nationales. Les surfaces allouées au rail, elles, n'ont quasiment pas évolué.

L'initiative entre également en contradiction avec les objectifs climatiques de la Suisse. Pour atteindre ces objectifs, pour un air plus pur, pour diminuer le bruit et donc améliorer la santé publique, il faut modifier la répartition modale. La part du trafic individuel motorisé doit impérativement diminuer ces prochaines années.

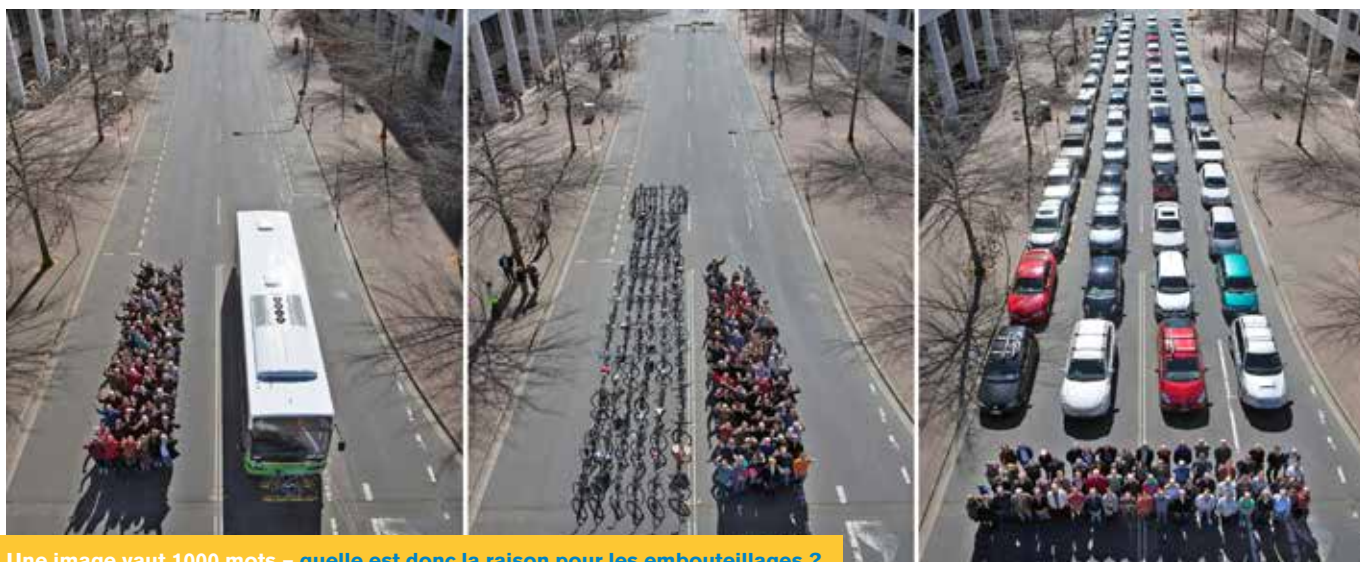
Le traitement adéquat

Un traitement efficace doit attaquer le mal aux causes et non aux symptômes. Or, la théorie officielle entend supprimer les goulets d'étranglement des infrastructures de transport par des mesures de construction. Il s'agit pourtant d'une lapalissade que l'extension d'infrastructures de transports génère davantage de trafic. De telles mesures ne s'attaquent

donc qu'aux symptômes.

Nous avons souvent vu ce phénomène lors d'extensions routières : des bouchons sur l'autoroute de Genève à Annecy, au Baregg en Argovie... et où demain? L'extension à un endroit ne fait que créer un goulet d'étranglement ailleurs. Les conséquences de la politique d'élimination des goulets d'étranglement sont donc : plus de voitures – plus d'embouteillages – plus de routes – et on recommence...

Mieux vaut donc ne pas construire de nouvelles routes, ne pas investir d'argent pour créer de nouveaux bouchons et aller voter NON à cette initiative rétrograde le 5 juin. Vous trouverez une carte postale « Ne pas nourrir les voitures » annexée au bulletin: envoyez-la à l'un de vos connaissances que vous voulez convaincre de voter NON!



Une image vaut 1000 mots – quelle est donc la raison pour les embouteillages ?

Photo: www.cyclingpromotion.com.au

La fuite hors de la ville ?

Les habitant-e-s des centres-ville se déplacent moins au quotidien en semaine que ceux habitant dans les quartiers périphériques. Mais: la densité (trop) élevée au centre n'entraîne-t-elle pas une fuite hors de la ville le week-end? Interview avec Sébastien Munafò, collaborateur scientifique au Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR) de l'EPFL. *Interview: Andrea von Maltitz*

Les urbanistes prônent depuis longtemps la ville compacte. Quels en sont les avantages ?

La ville compacte est une ville des courtes distances au quotidien. Pour atteindre le lieu de travail, d'étude, d'achat, il faut faire moins de kilomètres, car tout se trouve à proximité. En outre, les transports publics y sont généralement bien développés et les lieux attirant beaucoup de monde sont joignables par la mobilité douce (marche et vélo). On le voit bien en comparant la densité des villes avec la consommation d'énergie par habitant : les habitant-e-s des villes compactes comme par ex. Hong-Kong ou Singapour, se déplacent en semaine moins loin et utilisent beaucoup moins la voiture que ceux et celles de villes très étalées telles que Phoenix ou Houston aux USA.

La ville compacte permet donc d'économiser des ressources pour les trajets

quotidiens. Mais qu'en est-il de la mobilité de loisirs ?

La mobilité de loisirs, moins contrainte, a beaucoup gagné en importance, jusqu'à dépasser la mobilité quotidienne, en Suisse comme dans beaucoup de pays occidentaux. Ces déplacements sont beaucoup plus difficiles à maîtriser, car ils ne s'effectuent pas à des « heures de pointe » prévisibles à l'avance et ils touchent aussi des destinations plus éparées. Il est dès lors plus difficile d'adapter l'offre de transports aux besoins. Le chercheur Jean-Pierre Orfeuillat a même postulé un « effet barbecue » selon lequel les habitant-e-s des villes trop denses fuiraient les week-ends à la campagne dans un environnement plus vert et agréable.

En résumé, les personnes résidant au centre-ville seraient « vertueuses » durant la semaine en matière de mobilité,

mais ruinerait leur bilan énergétique en fin de semaine. Est-ce vraiment le cas en Suisse ?

Pour en avoir le cœur net, j'ai comparé les comportements des habitant-e-s des centres-ville, des zones suburbaines et périurbaines dans les villes de Genève et de Zurich. Il existe trois types de mobilité : la quotidienne, les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées.

Dans les secteurs urbains centraux, la mobilité quotidienne est clairement moins importante en termes de distances. Les secteurs périurbains se caractérisent, eux, par les moyennes les plus élevées.

En analysant les voyages d'une journée, on constate que les distances parcourues sont comparables, indépendamment du fait que l'on habite au centre, dans une commune suburbaine ou dans le périurbain.

Il en va tout autrement pour les voyages avec nuitées (mobilité occasionnelle). Pour ce type de mobilité, la logique est autre. Plus on habite un territoire dense, plus on parcourt des distances importantes, indépendamment qu'il s'agisse de motifs professionnels, de formation, d'achats ou de loisirs.

En additionnant les trois types de mobilité, les résultats ont de quoi étonner : à Genève, les urbains centraux affichent un solde total comparable à celui des périurbains. À Zurich, les centraux comptabilisent même des moyennes supérieures à celles des suburbains et périurbains.

Le lien entre la ville compacte et de courtes distances n'existerait donc pas ?

Il ne suffit pas uniquement de considérer l'intensité de la mobilité spatiale annuelle, mais d'analyser les motifs qui la composent, à savoir le travail/formation, les achats, les loisirs. Les loisirs induisent une mobilité non contrainte qui dépend de l'âge de la personne, de son genre, de sa situation financière et de son cadre de



Sébastien Munafò après sa présentation lors de « L'Autre Salon » à Genève.

vie. Les hommes universitaires entre 30 et 44 ans, en couple, mais sans enfants, avec un revenu élevé, sont de véritables pigeons voyageurs, alors que les familles monoparentales peu fortunées, sont bien plus « sédentaires ». Chez les urbains centraux, on observe une prédisposition pour des loisirs plutôt orientés vers l'extérieur du domicile ; chez les périurbains, une envie de les consacrer aux activités en plein air et aux liens familiaux (sphère domestique). En d'autres termes, on choisit d'habiter au centre aussi parce que le barbecue ne constitue pas son loisir préféré !

Vous avez observé, chez les urbains centraux une tendance à des loisirs plus « compactophiles » (culture, cinéma, etc.), et pourtant leur mobilité de loisirs est très importante. Comment cela s'explique-t-il ?

Aimer un style de vie urbain, la culture et les restaurants etc. ne signifie pas que

l'on entend s'adonner à ces activités uniquement dans la ville où l'on habite. Les curieux d'esprit voudront peut-être se rendre à une exposition à Londres ou à Paris. Pour s'y rendre, ils emprunteront l'avion ou le train sur de longues distances. Dans la ville visitée, ils s'attarderont par contre au centre et n'exploreront que peu la campagne avoisinante. En particulier, les Genevois, qui ont un aéroport à proximité immédiate, n'hésitent pas à en profiter largement pour leurs virées de week-ends prolongés.

Qu'en est-il des Zurichois ? Constate-on des différences entre Genève et Zurich ?
Oui : les Zurichois recourent davantage aux transports publics que les Genevois pour leurs déplacements de loisirs d'une journée. Ils sont aussi plus « naturopiles », ils privilégient davantage les loisirs en montagne ou à la campagne. Il faut reconnaître que leurs lieux de loisirs de week-end sont très bien desservis par

le train et le bus (Grisons, etc.), alors que la Haute-Savoie, l'arrière-pays « naturel » des Genevois, manque cruellement de bonnes dessertes. Les Genevois préfèrent donc en « toute logique » utiliser la voiture pour des excursions nature.

Les autorités n'ont-elles aucun levier pour influencer la mobilité de loisirs ?

Elles devraient surtout s'efforcer de réduire les effets néfastes de la mobilité, en offrant des possibilités de se déplacer plus durables, tout en prenant en compte les aspirations individuelles de « voir ailleurs » des choses en contraste avec le train-train quotidien (cela peut être le quartier d'à côté aménagé de manière attrayante, et non les Maldives). En Suisse, les offres de transports publics sont très bien accueillies par le public. Le CEVA devrait changer la donne à Genève. Il s'agira de ne pas miser uniquement sur le trafic pendulaire, mais d'inclure le trafic de loisirs vers la France voisine.



Photo: Joimathan Gooding, www.svenicycles.com

Le « Forager » de Sven Cyles : la solution parfaite pour rendre le trafic de loisirs plus écologique.

Un grand potentiel

actif-trafiC examinera les cheminements pédestres dans le cadre d'une comparaison inter-villes. Nous nous sommes exercés lors d'une visite guidée au centre de Zurich à reconnaître les petits et grands obstacles qui entravent une marche agréable. **Daniel Costantino et Christian Harb**

Une trentaine de personnes se sont rassemblées un samedi après-midi au point de rencontre de la gare principale de Zurich. Parmi elles, Klaus Zweibrücken, professeur pour la planification des transports à la HES de Rapperswil, aménagiste, président de l'association des piétons de Zurich. Après une brève introduction, ce dernier nous emmène à pied de la gare jusqu'au centre de Schindlergut. Nous nous arrêtons parfois pour examiner des endroits à problèmes, mais aussi pour évoquer de bonnes pratiques, et nous en discutons.

Des cheminements avec obstacles

M. Zweibrücken sort à plusieurs reprises son mètre pour montrer que les 2,5 mètres nécessaires pour un trottoir ne sont que rarement respectés. La liberté de mouvement des piéton·ne·s est entravée par de nombreux obstacles tels que des panneaux publicitaires ou des cartes de menu de restaurants. Si de tels obstacles se multipliaient sur la voirie réservée aux voitures, on estimerait que cela est inacceptable. Ce qui nous amène au problème crucial de la mobilité piétonne : elle n'est pas encore reconnue comme

un mode de transport à part entière dans nos sociétés. Sa part modale est souvent largement sous-estimée : ainsi la Bahnhofstrasse de Zurich attire jusqu'à 120'000 personnes lors d'un samedi ensoleillé.

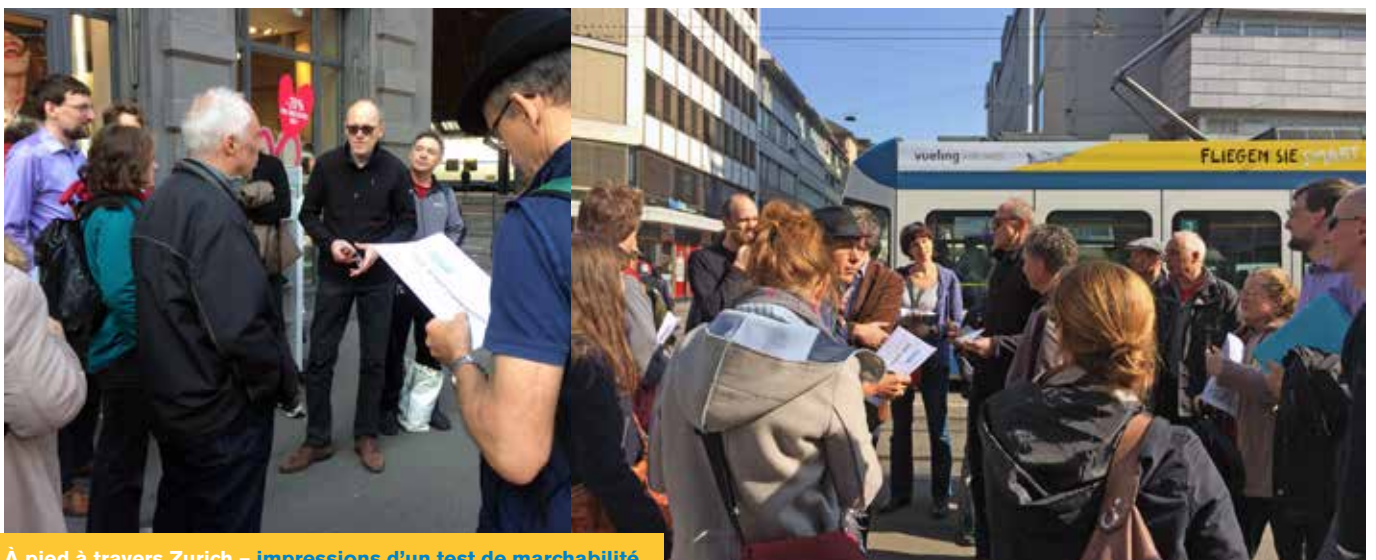
Écologique, sain et efficace

En outre, la marche est non seulement le mode de déplacement le plus écologique et le plus sain, mais aussi le moins gourmand en espace. Autant de bonnes raisons pour la promouvoir.

Revenons-en au à notre test de marchabilité : la discussion parmi les participant·e·s devient de plus en plus animée, le regard aiguisé perçoit de plus en plus rapidement les bons et mauvais points, les endroits où les droits des piéton·ne·s sont écrasés et ceux où l'on se sent à l'aise, ainsi que ceux où des conflits avec les cyclistes et automobilistes sont quasi inévitables. Le bilan final est clair : la mobilité piétonne recèle un grand potentiel, tant qualitatif que quantitatif. actif-trafiC entend promouvoir la mobilité piétonne à l'aide de tests et faire bouger un maximum de personnes – dans tous les sens du terme.

AG d'actif-trafiC

L'assemblée générale d'actif-trafiC se déroule juste après l'audit pédestre. Outre les sujets « traditionnels » tels qu'une rétrospective, les comptes, le budget et la présentation des activités prévues pour 2016, une augmentation des cotisations des membres est approuvée (la 1^{ère} depuis 1995). Le Comité, lui aussi, subit des changements : Sabine Santer et Anna Gunsch se retirent après de longues années d'engagement bénévole. Philippe Koch, l'ancien directeur d'actif-trafiC, siège désormais au comité et Léonore Porchet de Lausanne le rejoint comme représentante de la Suisse romande. La nouvelle directrice Aline Trede et le nouveau responsable de campagne Daniel Costantino saluent les présent·e·s.



À pied à travers Zurich – impressions d'un test de marchabilité.

Un programme pour le Conseiller fédéral

Rendez-vous incontournable de début mars, l'Autre Salon tenait sa 7e édition cette année. Au menu de l'alternative au Salon de l'Auto : projections de films, conférence, actions et... visite guidée du « vrai Salon » ! *Thibault Schneeberger*

Cette édition a démarré sur les chapeaux de roue : le jour de l'inauguration officielle du grand temple de la voiture à Palexpo, quatre membres de l'Autre Salon y étaient conviés par le journal Le Courrier pour une visite guidée : une première !

En visite au Salon de l'Automobile

Cette immersion dans le sanctuaire du moteur a permis quelques rencontres intéressantes, des échanges sur les prétendus bienfaits de la voiture électrique... l'occasion surtout de confirmer les limites du concept. Dans les faits, l'autonomie très réduite des véhicules électriques à prix abordables ne leur permet d'être réellement opérationnels que sur de petits trajets urbains, là où la voiture est facilement substituable par d'autres modes de transport moins gourmands en espace ! Un détour par le stand VW aura également permis d'évoquer avec les conseillers la fiabilité des tests de pollution, suite au récent scandale qui a secoué la marque. Enfin, le chemin de nos visi-

teurs d'un jour a, par un heureux hasard, croisé la délégation officielle qui visitait le salon au même moment : un programme de l'Autre Salon a même pu être donné au Conseiller fédéral Alain Berset qui l'a accueilli avec le sourire, contrairement au directeur du Salon de l'Auto qui a, lui, refusé de s'en saisir, au prétexte que le salon ramènerait des millions d'argent à Genève...

Fait le plus notable de cette matinée de visite : les navettes spéciales « Salon de l'Auto », très fréquentes, auront permis d'atteindre le Salon à Palexpo en un temps record... pendant qu'en temps normal, à Genève, les fréquences des transports publics genevois sont revues à la baisse !

Riche offre de L'Autre Salon

Le soir même, l'Autre Salon était inauguré en grande pompe comme à son habitude aux Bains des Pâquis, où des discours de tous bords sur la mobilité ont pu être tenus, abordant notamment le « grand

compromis genevois » soumis en votation cantonale le 5 juin, défendu par les uns, critiqué par d'autres. La dizaine de jours de l'Autre Salon a vu se multiplier les projections de films dans des magasins de vélo, une conférence organisée par actif-trafiC (voir notre article p. 4) et des balades vélo et piétonnes dans la campagne genevoise.

Le dernier vendredi, c'est une « course de carrefour » qui a été organisée : il s'agissait de parcourir, à pied, le tour du carrefour de la Servette en chronométrant le temps nécessaire au piéton, qui respecte les 9 feux. Résultat : le tour le plus rapide a mis près de 4 minutes, le plus lent près de 6 minutes ! À Genève, les marcheurs font les frais d'une régulation des feux piétons qui leur est extrêmement défavorable. La volonté du Conseiller d'Etat de multiplier les ondes vertes pour les voitures ne peut que nous inquiéter davantage. Nous aurons l'occasion d'y revenir, notamment à travers notre test sur la « marchabilité »...



Dorian Vaucher remet un programme de « L'Autre Salon » au Conseiller fédéral Berset.

Photo: Eric Roset

En point de mire

Test de marchabilité

Chacun et chacune se déplace à pied à un moment ou l'autre de la journée, pour ses commissions, pour se rendre au travail ou au cinéma ou du bus à la gare. Mais de nos jours, nous marchons moins qu'avant l'ère de l'automobile. En moyenne seules 6% des distances parcourues le sont à pied. À quoi cela est-il dû ? Les cheminements piétonniers ne sont-ils pas assez attrayants en ville ? La probabilité d'un accident trop élevée ? 14% des personnes tuées et gravement blessées dans le trafic en 2008 étaient des piétons. Le test de marchabilité s'interrogera sur ces questions et rendra attentif aux points noirs du réseau piédestre en ville. Mais nous entendons aussi montrer comment se déplacer rapidement en ville à pied et profiter de liaisons piétonnes attrayantes.

Les tests en Suisse romande se dérouleront à Genève et à Lausanne, en semaine dès 17 h en juin, et dureront au maximum 2,5 heures.

Si vous voulez participer, veuillez avoir l'obligeance de vous inscrire chez: info@actif-traffic.ch



Dorian Vaucher remet un programme de « L'Autre Salon » au Conseiller fédéral Berset.

Agenda

Di 5 juin

Suisse – Votations fédérales
NON à l'initiative pour le financement injuste des transports

Di 5 juin

Genève – Votations cantonales
NON à la grande traversée du lac
OUI à des transports publics plus rapides
Question subsidiaire : Initiative

Je 30 juin

« **Marcher pour sa santé** »
Colloque, Bâle
www.mobilitepietonne.ch

actif-traffic
En avant toute !