



# trafic

numéro 123  
octobre 2019

## Protection anti-chaueur ?

Des sols imperméabilisés, une mauvaise circulation de l'air, réchauffement climatique – nos villes se transforment en fournaies en été. Ce bulletin explique comment rafraîchir les villes et les rendre plus attrayantes.

# Agir sans attendre

Pourquoi les changements sont-ils si difficiles à obtenir ? Réfléchir est déjà en soi pénible, mais en tirer ensuite les conclusions et les mettre en œuvre ? Voilà qui est encore plus difficile que de perdre du poids. Pourquoi donc ? Car il ne faut non seulement surmonter ses propres résistances, mais aussi celles des autres. « Une piste cyclable ? ICI ? Cela donnera moins de place aux voitures ! » Effectivement, c'était bien là l'intention. Bilan : un changement ne doit déranger personne, même si beaucoup d'autres personnes en profiteraient et que la situation de départ était loin d'être équilibrée. Une amélioration générale de la situation ne suffit pas. Certains semblent défendre des solutions « parfaites » qui ne poseraient aucun inconvénient à personne. Avec ce mode de pensée, toute suggestion est vouée à l'échec. Et comme si cela ne suffisait pas, certains posent encore la question : « Connaissons-nous exactement la responsabilité de l'homme dans le changement climatique ? Misons donc sur la présomption d'innocence et continuons comme si de rien n'était ! ». Or, dans les faits, cette question n'est absolument pas pertinente. Ne rien faire durant les 50 ans à venir, jusqu'à être sûrs de notre responsabilité face au changement climatique n'a aucun sens ! Dans 50 ans, nous arriverions à la conclusion qu'il aurait mieux valu prendre des mesures en 2019, car elles auraient été beaucoup plus efficaces à ce moment. Nous avons donc collecté des idées concrètes d'actions à entreprendre – ou à éviter – aujourd'hui, dans ce bulletin d'actif-trafiC !

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 des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch  
**Newsletter** : s'annoncer à info@actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz  
**Contributions** : Christian Harb, Silas Hobi, Veronika Killer **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz  
**Relecture** : Thibault Schneeberger **Photo-titre** : Claudio Schwarz, unsplash **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé  
**Prix d'abonnement** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : décembre 2019

# Redistribution de l'espace routier

La pression sur l'espace routier ne cesse d'augmenter. Il nous faut donc réfléchir à la manière de répartir l'espace routier. C'est ce à quoi aspirent les nouveaux projets d'initiatives d'actif-trafiC. Christian Harb

L'espace routier dans les agglomérations est une denrée rare : les voitures « grossissent » et ne rentrent même plus dans les cases de stationnement, les trottinettes et vélos électriques sont de plus en plus nombreux. À cause de leur plus grande vitesse, les véhicules électriques nécessitent de plus grandes distances de sécurité, donc plus de place. S'y ajoutent les cafés de rue, certes très prisés, mais qui réduisent la liberté de mouvement sur les trottoirs. De plus, suite à la densification prévue de l'habitat, le nombre de personnes se déplaçant au centre-ville ne cesse de croître. Or, la population n'acceptera une telle densification que si les espaces extérieurs respectent des normes de qualité élevée et si les émissions sonores et la pollution atmosphérique sont réduites. Thomas Sauter-Servaes, expert en transports de la Haute Ecole spécialisée de Zurich, a résumé la situation comme suit : « Nous avons besoin d'une redistribution des surfaces affectées au trafic. Aujourd'hui, nous planifions trop en fonction de la voiture. » (Tages-Anzeiger du 14.8.2019).

## Le réchauffement climatique comme déclencheur

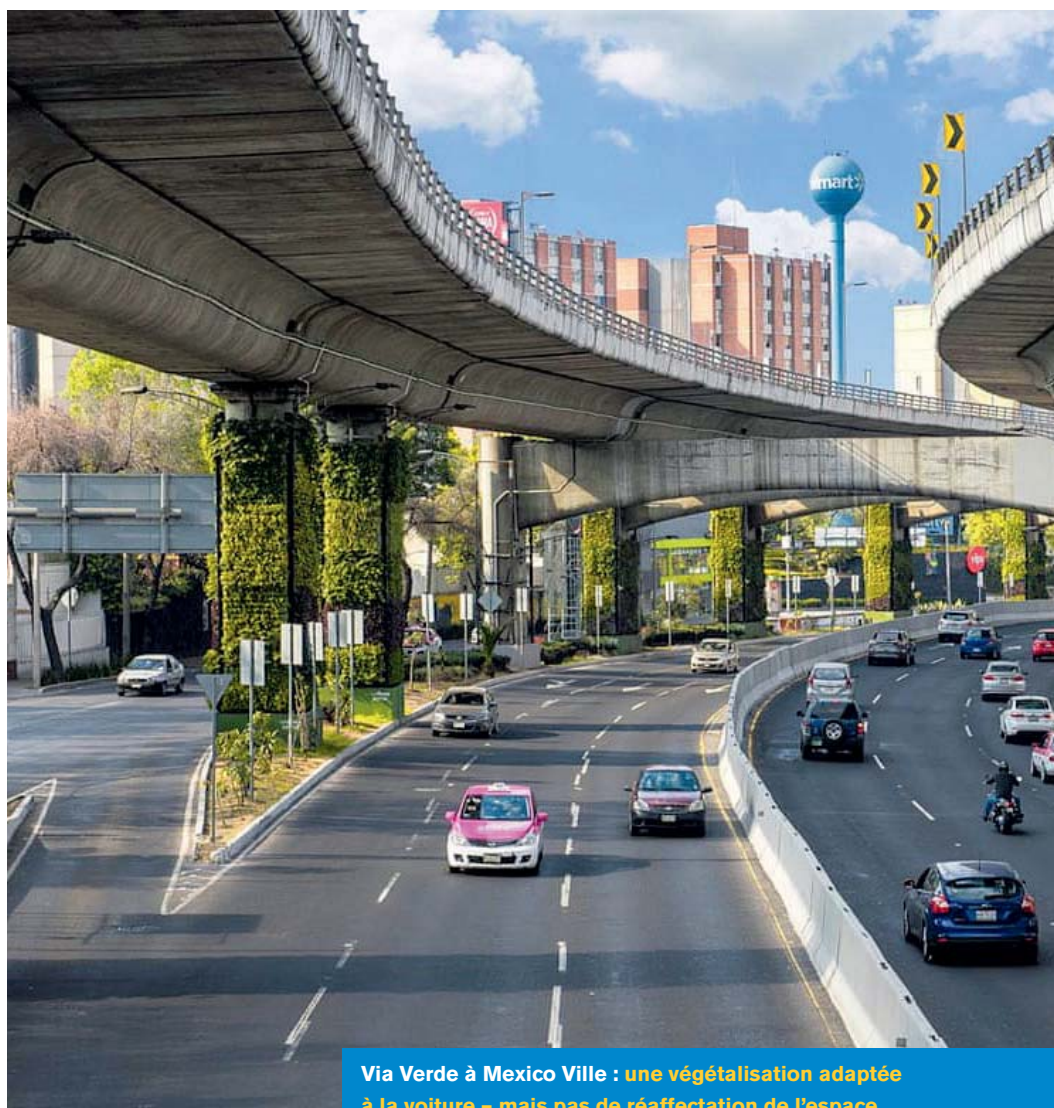
Une redistribution de l'espace routier sera aussi fortement fonction de notre réaction face au réchauffement climatique. Nous devons agir de deux manières : réduire les gaz à effet de serre bien sûr (pour rappel : les transports terrestres sont responsables d'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse) et minimiser les conséquences du réchauffement dans les villes, là où la chaleur est souvent la plus intense. Pour atteindre ce dernier objectif, les mesures les plus efficaces sont la désimperméabilisation des sols et la création d'espaces verts et de plans d'eau.

Précisons que les villes et cantons ne sont pas restés les bras croisés. Dans les grandes villes, des « plans chaleur » ont été élaborés et des recommanda-

tions émises. Mais, comme souvent, l'analyse exacte des causes et effets est certes minutieuse, alors que les mesures vraiment efficaces ne sont pas mises en œuvre. On se concentre sur la valorisation des espaces extérieurs appartenant à des privés, à la végétalisation des toitures et des façades, mais l'on reste vague quant à la désimperméabilisation de l'espace routier ou à une limitation du trafic routier.

C'est pourquoi actif-trafiC prépare des initiatives destinées à être lancées dans diverses villes. Le texte demande d'une

part la redistribution de l'espace routier en faveur des transports publics et de la mobilité piétonne/cycliste, et d'autre part de déceller l'asphalte pour y planter des arbres et créer des espaces verts – avec à la clef une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, une valorisation des espaces extérieurs et les villes rendues plus résistantes à la chaleur. Donc une situation gagnant-gagnant. Venez assister à la présentation de ces initiatives le 9 novembre lors d'une Assemblée générale extraordinaire à Zurich ! Au plaisir de vous y voir !



Via Verde à Mexico Ville : une végétalisation adaptée à la voiture – mais pas de réaffectation de l'espace.

Photo: Via Verde

# Des arbres au lieu de voitures

Dans le cadre d'un processus stratégique, actif-trafiC est en train d'élaborer un nouveau projet prioritaire. Sario Haladjian (SA) et Paloma Porfido (PA) vous livrent quelques aperçus du travail du groupe de pilotage. Interview: Silas Hobi

*Que prévoit actif-trafiC ?*

SA: actif-trafiC réfléchit à lancer de nouvelles initiatives dans les villes comme continuation des initiatives des Villes. La promotion des transports publics, la création de nouveaux espaces verts et l'amélioration du climat en ville sont en ligne de mire.

*Amélioration climatique ? Comment s'imaginer cela ?*

SA: Les surfaces imperméabilisées dans les villes se réchauffent vite et les véhicules motorisés entraînent une pollution atmosphérique élevée. Les espaces verts permettent de contrer ces problèmes.

PA: Il faut créer des îlots de verdure contre la canicule. Les arbres donnent de l'ombre, purifient l'air, abaissent les températures... et absorbent du CO<sub>2</sub>. Tout cela revêt une importance capitale

car les journées de chaleur intense vont augmenter à l'avenir. La chaleur s'accumule dans les villes, le goudron noir renforce la chaleur. Pour combattre dès aujourd'hui ce problème prenant de plus en plus d'ampleur, actif-trafiC veut lancer une initiative pour protéger la population des effets négatifs du changement climatique.

*Ne devrait-on pas d'abord s'attaquer aux racines du mal ?*

SA: Je ne pense pas qu'on puisse séparer la lutte contre les causes et la protection contre les effets néfastes du réchauffement. Les mesures contribuent souvent à diminuer les émissions et à protéger en même temps.

PA: Les mesures doivent être entreprises, tant pour les causes que pour les effets. Selon moi chaque projet ou initiative qui se fixe comme objectif l'endiguement, la

réduction, voir même l'arrêt du changement climatique se justifie.

*Est-ce vraiment la tâche d'actif-trafiC de protéger la population des effets négatifs du changement climatique ?*

PA: Le trafic motorisé est un facteur important contribuant à la pollution atmosphérique et au réchauffement climatique. Nos projets d'initiatives s'attaquent donc à la fois à la racine et aux conséquences du problème.

SA: La majeure partie des terrains publics non bâtis est constituée de routes, de forêts ou de surfaces agricoles. Mais dans les villes, l'espace routier occupe de grandes surfaces et revêt une grande importance pour le climat et le paysages urbains. Une évolution positive de la mobilité n'est possible qu'avec un réaménagement de l'espace routier. Et s'il y a un thème qui occupe



Aujourd'hui les voitures stationnées dominent encore en maints endroits le paysage urbain – le projet prévu à Berne (ici la Rodmattstrasse) est un premier pas dans la bonne direction.

## Adhère au club!

Nous avons discuté lors du « repas des courtes distances » sur les possibilités de rafraîchir les villes. Ce repas est organisé tous les ans pour les membres du club d'actif-traffic. Avant le repas, nous menons toujours une visite d'une ville sur un sujet d'actualité avec un-e spécialiste reconnu-e. Cette année, la discussion a mené sur la transformation de rues en espaces verts. Les membres du club paient plusieurs années un montant minimal de 500 CHF à actif-traffic, destiné à assurer la pérennité de l'association.

Consultez s.v.p. notre site [www.umverkehr.ch/node/63](http://www.umverkehr.ch/node/63) si vous voulez vous inscrire.

actif-traffic depuis sa fondation, c'est bien celui-là.

Que comprenez-vous par « évolution de la mobilité » ?

PA: Des voies sûres pour les piéton·ne·s et les cyclistes garantissent la sécurité de tous les usagers·ères de la route. Les gens auront d'autant moins peur de faire du vélo en ville que les pistes cyclables seront plus sûres - avec à la clef davantage de personnes se déplaçant de manière plus respectueuse du climat.

SA: La politique actuelle accorde beaucoup de place au transport individuel motorisé (TIM), en particulier parce que les différents modes de déplacement n'ont pas le même poids lors de la planification des transports. Pour une protection efficace du climat nous devons cependant diminuer drastiquement la part du TIM. A l'avenir, il faudrait réduire le nombre et la

largeur des voies de circulation des voitures et élargir et étendre les axes pour la marche et le vélo et allouer davantage de surfaces aux espaces verts.

Y a-t-il assez de place pour créer des espaces verts, des pistes cyclables, des cheminements pédestres et des voies en site séparé pour les bus/trams ?

PA: Les réaménagements doivent être adaptés aux lieux. Le long de certaines routes, une allée fait sens, ailleurs on privilégiera une piste cyclable.

SA: C'est toujours une question de pondération.

PA: Exact ! On pourrait par exemple transformer des places de stationnement en espaces verts.

Pensez-vous que la majorité de la population approuverait cette idée ?

SA: La population s'engage déjà dans ce sens. En ville de Zurich, plus de la moitié des ménages ne possède pas de voiture (à Genève et Lausanne plus de 40%). On pourrait donc sans problème réduire le nombre de places de stationnement. Mais la panoplie de mesures possibles est diversifiée : il serait aussi possible de réduire le nombre de voies dédiées au TIM pour gagner de l'espace.

PA: Au niveau international diverses villes ont déjà instauré de tels projets – avec succès. Qu'est-ce qui nous empêche d'en faire autant ?

Pourtant l'idée semble un peu technique et un peu ennuyeuse. Comment susciter ainsi l'enthousiasme ?

SA: Ennuyeux ? Pas du tout. Vienne a banni cet été les voitures des îlots de chaleur. Avec quelques mesures, l'espace routier a été transformé en second salon pour les résident·e·s qui ont ainsi pu se rafraîchir, discuter, jouer, manger et se reposer dans l'espace public.

PA: Cette idée ne me semble pas ennuyeuse du tout. Au contraire, il s'agit d'un grand défi à relever.



Photo: Ville de Berne

# Planter aujourd'hui pour l'avenir

Le réchauffement climatique ne s'arrête pas à la frontière suisse. Divers cantons et villes ont reconnu le problème et élaboré des plans pour rafraîchir leur région, mais beaucoup de points restent encore très vagues. Christian Harb

Des nuits tropicales dans les villes, le glacier de l'Aletsch en train de fondre et le Cervin de s'effriter – les prévisions abstraites du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) sont désormais visibles en Suisse. De plus en plus de personnes perçoivent le début du changement climatique. Selon MeteoSuisse, plus de 950 personnes en 2003 et près de 800 autres en 2015 sont mortes précocement suite aux étés caniculaires. Des canicules ne se produisant aujourd'hui que tous les 10 ans se produiront à l'avenir tous les ans. Une brochure de la Confédération indique comment se prémunir de la chaleur (voir en fin d'article).

## Les villes se mobilisent...

Les régions urbaines seront les premières frappées par la chaleur, car

l'imperméabilisation des sols augmente l'absorption du rayonnement solaire. Des bâtiments mal alignés entravent la circulation du vent et empêchent ainsi un rafraîchissement de l'air. Or, une grande majorité des Suisses vivent dans les agglomérations. Les personnes âgées, dont la proportion parmi la population totale va en augmentant, souffrent tout particulièrement de la chaleur. Il faut donc impérieusement agir !

D'autres régions ont déjà empoigné le problème, comme par exemple Karlsruhe en Allemagne. La ville a proposé des mesures détaillées dans le cadre d'un plan d'adaptation au changement climatique. Un système de cheminements ombragés et d'espaces de délasserment optimisés par rapport au climat sont prévus dans les zones forte-

ment touchées par la chaleur. Il en va de même pour Copenhague : dans le quartier de Oesterbro la population est invitée à participer activement à la conception de la végétalisation des espaces publics extérieurs pour en encourager l'appropriation.

## ...et en Suisse ?

En Suisse, diverses villes et cantons ont développé des cartes de chaleur et des recommandations pour l'aménagement urbain. Citons Bâle avec une analyse climat et un plan-cadre climat urbain. Zurich a publié les résultats d'une analyse climatique en ligne. Le Conseil d'Etat genevois a adopté en décembre 2017 le « Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques 2018–2022 » : un plan de mesures pour réduire les gaz à effet de serre et adapter le canton au changement climatique. Le plan prévoit aussi d'augmenter la part de la mobilité piétonne et cycliste de 2% – six ans après l'acceptation de l'initiative d'actif-trafiC en faveur de la mobilité douce...

Le fil rouge de tous ces plans est souvent la végétalisation des toitures et des façades, parfois aussi une désimperméabilisation des sols... mais sans indiquer si ces mesures devaient aussi s'appliquer aux routes, qui couvrent pourtant un tiers de la surface en ville ! Tous ces plans regorgent de belles déclarations d'intention. Reste à voir ce qui sera réalisé. Tous ces plans sont-ils d'ailleurs nécessaires ? La brochure de la Confédération sus-citée explique qu'un passage aux actes est possible à tout moment et partout... en respectant les facteurs de succès et les principes de planification.

Source : Office fédéral de l'environnement (OFEV), Quand la ville surchauffe, Bases pour un développement urbain adapté aux changements climatiques. 2018. (Berne 2018).



Une végétalisation qui sert de climatisation naturelle – étude photo pour la Goldschlagstrasse à Vienne.

Photo: Michael Sohm

# Des parcours à pied qui font transpirer

L'évaluation des infrastructures pédestres sur le terrain dans 16 villes forme un des trois volets du projet « Marchabilité et santé – comparaison entre les villes suisses ». Comment cette analyse se fait-elle ? Quelles sont les points d'achoppement méthodiques ? Veronika Killer

À ce jour, j'ai déjà visité 12 des 16 villes, ai relevé 1700 points de données et parcouru 180 kilomètres à pied. Lors de mes parcours, je m'arrête devant les arrêts de bus, les traversées (passages souterrains, passages piétons avec ou sans feux), les places, les escaliers et évalue les différents types de tronçons (route principale, rue de quartier, chemins piétons et cyclistes). J'analyse chaque élément à l'aide de 12 à 21 critères. Le trottoir est-il assez large ? La traversée se situe-t-elle sur la ligne de désir du marcheur ? Le trottoir est-il abaissé de 3 cm (un critère important pour les personnes handicapées) ?

Les parcours ne sont pas choisis au hasard. La sélection se fait selon les mêmes critères dans chaque ville. J'inclus le point de vue des visiteurs-euses, les besoins de la population locale pour le travail et les loisirs. La gare et l'hôpital principal

font toujours partie du parcours, car il s'agit souvent d'un des plus grands employeurs. Pour les loisirs, je pars d'un grand nœud de transports en commun jusqu'à un stade. Et je n'oublie pas d'inclure la vieille ville, lieu souvent privilégié pour flâner.

## Aligné sur la pratique

Les parcours sont-ils vraiment représentatifs ? Non, car le choix n'est pas purement aléatoire, mais une évaluation exhaustive exige d'analyser des parcours cohérents et continus et d'ainsi obtenir des résultats correspondant aux besoins réels des marcheurs-euses. En outre, une sélection de parcours continus permet de mieux comparer les villes entre elles et de traduire les résultats dans la pratique. Il est important d'examiner non seulement les centres-villes, mais aussi les relations tangentielles et les quartiers périphériques, car les données sur les lacunes des infras-

tructures pédestres y font souvent défaut. Ces relevés des infrastructures devraient déboucher sur des recommandations d'actions concrètes pour les responsables politiques et les administrations et leur fournir un guide d'action pour améliorer la marchabilité.

## Instructif et épuisant

Des relevés aussi détaillés ne sont-ils pas très fatigants ? Effectivement, devoir se concentrer en continu est très exigeant. Le soleil en été ou les journées pluvieuses rendent la tâche encore plus ardue. Il est difficile de ne pas se laisser influencer par la météo, le moment de la journée ou les caractéristiques d'une ville. Afin d'assurer la comparabilité des données entre les villes, je les contrôlerai encore une fois après avoir terminé la phase de relevés cet automne. Pour ce faire, j'ai établi une documentation photo détaillée de tous les relevés.



Impressions (de gauche à droite) : Impossible de franchir ce rebord en chaise roulante, les longs temps d'arrêt avant d'accéder à des arrêts de transports en commun sont très agaçants, une largeur minimale de trottoir est nécessaire pour pouvoir discuter entre marcheurs-euses.



**Thomas Sauter-Servaes, expert en transports de la Haute Ecole spécialisée de Zurich, a résumé la situation comme suit : « Nous avons besoin d'une redistribution des surfaces affectées au trafic. Aujourd'hui, nous planifions trop en fonction de la voiture. »**

## En point de mire

### Nouvelles initiatives d'actif-traffic

actif-traffic entend améliorer la mobilité future dans nos villes à l'aide de nouvelles initiatives. Nous voulons transformer une partie de l'espace routier en espaces verts, afin de mieux protéger les villes et leurs habitant-e-s de la canicule estivale. En outre, nous voulons promouvoir la mobilité pédestre et cycliste et les transports publics respectueux de l'environnement. En vue de concevoir une campagne couronnée de succès, nous organiserons le samedi 9 novembre une Assemblée générale extraordinaire, suivie d'un atelier « avenir » à Zurich.

## Agenda

**Ve 20 septembre 2019**

### **PARK(ing) Day**

45 activités dans 12 villes. Visitez-nous lors du PARK(ing) Day et participez à nos différentes actions.

[www.actif-traffic.ch/node/610](http://www.actif-traffic.ch/node/610)

**Sa 28 septembre 2019, 13h30**

### **Manif nationale pour le climat à Berne.**

[www.umverkehr.ch/node/701](http://www.umverkehr.ch/node/701)

[www.alliance-climatique.ch/](http://www.alliance-climatique.ch/)

**Je 24 octobre 2019**

### **Mobilité sans énergies fossiles Colloque ATE**

Stade de Suisse, Berne

Informations et inscription :

[www.mobilite-zero-fossile.ch](http://www.mobilite-zero-fossile.ch)

[www.umverkehr.ch/node/710](http://www.umverkehr.ch/node/710)

**Sa 9 novembre 2019, 14h-18h**

### **Assemblée générale extraordinaire et atelier-avenir**

Centre paroissial Liebfrauen Zurich.

Informations et inscription :

[www.actif-traffic.ch/node/706](http://www.actif-traffic.ch/node/706)

**Di 24 novembre 2019**

Votation à Genève sur l'Initiative pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève. actif-traffic vous invite à soutenir cette initiative et à glisser un OUI dans l'urne !

**actif-traffic**  
**En avant toute !**