

A photograph of children playing hopscotch in a residential courtyard. A girl in a green shirt is jumping over a hopscotch grid drawn on the pavement. A boy in a green shirt stands nearby, and another girl is crouching in the background. The scene is outdoors with a building and a white bench in the background.

actif trafic

numéro 117
avril 2018

Les rues aux habitant·e·s !

Les automobilistes circulant en voiture dans les quartiers d'habitation doivent respecter les habitant·e·s des lieux et ne pas s'attendre à des rues uniquement dévolues au trafic. Les zones de rencontre permettent une excellente cohabitation dans les quartiers résidentiels.

Pages 2-6

Zones en mouvement

Les zones sont nombreuses : zones à bâtir, zone horaire, am-zones... La zone piétonne de l'un est une zone occupée pour l'autre, car elle l'empêche de circuler à loisir. D'aucuns contestent les zones tarifaires, d'autres resquillent. Mais le summum, ce sont les zones mixtes, où des personnes « propulsées » par des modes de transport divers mais toutes usagères de la route se rencontrent et parfois se confrontent. Si toutes veulent emprunter le même chemin, elles se retrouvent dans une zone d'accumulation. Si elles veulent se croiser, les unes se retrouvent dans la zone tampon des autres. Décidément, que de complications ! L'objectif des zones est pourtant de permettre de séparer des objets divers qui seraient ensuite semblables dans une zone définie, afin de créer un certain ordre et une harmonie dans au moins une zone. Espoir souvent vain.

Et finalement il y a les zones de rencontre qui, de fait, veulent réaliser l'exact contraire. Donc un maximum de disharmonie ? Non, cette zone entend en premier lieu ne pas être une zone, puisque tous les modes de transport se partagent le même espace et qu'on n'attribue pas à chaque mode de déplacement son propre espace. Il est important de comprendre qu'il ne s'agit pas de mettre à l'épreuve les zones tampon des uns et des autres. Au contraire. La liberté de se déplacer sans réglementation a un corollaire bénéfique : chacun·e fait plus attention en conduisant et en marchant. Le contact visuel, la perception de l'autre sont possibles et souhaités dans une zone de rencontre. Toutes et tous sont mobiles sans mettre les autres en danger.

Voilà exactement ce que je souhaite pour mon quartier ! Je commande encore aujourd'hui ma zone de rencontre, pas chez Amazon, mais auprès de ma commune. Si, si, c'est possible !

Je vous souhaite une bonne lecture !

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 : Daniel Costantino, Silas Hobi, Thibault Schneeberger **Photo-titre** : Département des constructions et des transports Bâle-ville
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** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : juin 2018

La rue appartient à tout le monde !

« Viens jouer avec moi ! Allons dessiner une baleine avec de la craie, jouer au foot ou à l'élastique ! » Dans ma jeunesse, il était normal que les enfants jouent dehors. Il y avait moins de trafic et la rue appartenait à tout le monde. Aujourd'hui, cela est seulement possible dans une zone de rencontre, car les routes « normales » sont perçues comme l'apanage des voitures. À nous de changer la donne ! Daniel Costantino

En 1922, le Tribunal cantonal argovien décidait qu'« un piéton est libre d'aller où bon lui semble sur la route et que non seulement les personnes jouissant d'une bonne ouïe, mais aussi les malentendants et les sourds-muets ainsi que les personnes avec des sabots très lourds pouvaient en faire de même, car elles ne mettent pas en danger autrui. C'est l'automobile qui crée le danger, car elle se déplace bien plus rapidement que le piéton. »

Aujourd'hui, en 2018, un tel jugement semble relever de l'absurde. La tolérance des automobilistes face aux piéton·ne·s dans la rue s'approche du point zéro.

Voie libre pour des citoyens libres !

Depuis 1922, les êtres humains non motorisés ont été chassés de la voirie à ses abords, sur le trottoir conçu à l'origine pour protéger les piéton·ne·s des ordures. Il en va de même avec les vélos,

car les véhicules motorisés exigent de la place, beaucoup de place. Une question se pose dès lors : les « citoyens libres » sont-ils uniquement ceux dont les pieds servent à mettre les gaz ou freiner, ou aussi ceux qui utilisent leurs pieds pour marcher ou faire du vélo ?

actif-trafiC remet en question cette répartition injuste de l'espace. Nous ne voulons pas rétro-pédaler, mais fonder une nouvelle vision de la cohabitation sur les routes dans les agglomérations. La priorité devrait être accordée aux usagers·ères les plus vulnérables qui devraient obtenir l'espace nécessaire pour leurs déplacements. Les marcheurs·euses et les cyclistes ne devraient pas être gênés dans leur progression par des obstacles, dont la plupart sont dûs à la volonté de fluidifier le trafic automobile. Les possibilités d'aménager des cheminements sans obstacles sont pourtant multiples. La

zone de rencontre, bien adaptée aux quartiers résidentiels, est une possibilité de choix.

La zone de rencontre = liberté

Dans les zones de rencontre, la vitesse est limitée à 20 km/h et aucun mode de déplacement n'a la priorité. Ceci à la différence des zones 30 sans passage piéton qui accordent de fait la priorité au trafic individuel motorisé. La qualité de vie est toute autre dans une zone 20. Or, il est relativement facile d'instaurer une telle zone. Il suffit que la majorité des habitant·e·s de l'aire concernée accepte la transformation en zone de rencontre. Le site www.zonederencontre.ch donne de nombreux et précieux conseils à ce sujet. Pourquoi donc attendre plus longtemps ? Engagez-vous et changez le monde devant votre palier de porte ! La rue appartient à tout le monde !



La liberté c'est ... quand les enfants peuvent jouer en toute sécurité.

« La voiture n'est pas adaptée à la ville »

Dans les zones de rencontre, la rue appartient aux êtres humains et non aux voitures. Les habitant·e·s peuvent reconquérir les rues dans les quartiers résidentiels en demandant de telles zones. Rolf Steiner expose dans notre interview les avantages des zones de rencontre. Interview: Silas Hobi

Aujourd'hui, les voitures règnent en maître dans la rue. En a-t-il toujours été ainsi ?

Au début du 20^e siècle, la marche était le mode de déplacement dominant. On se rendait à pied au travail et les rues étaient peuplées de piéton·ne·s. Mais dès les années 50, la politique des transports a misé sur la voiture, alors qu'à l'époque le nombre de cyclistes était bien plus important. Mais les autorités pensaient que le vélo disparaîtrait des routes, et effectivement, sans pistes cyclables, cela a été le cas.

Comment expliquez-vous l'« abandon » de l'espace routier aux seules voitures ?

Le fait de pouvoir atteindre rapidement avec un minimum d'efforts physiques sa destination a déclenché une véritable euphorie. Mon propre père me disait : « Tant que je peux encore conduire une voiture, je me sens vivant ! ». Beaucoup pensaient comme lui et on a donc aban-

donné l'espace routier avant de prendre conscience des inconvénients en ville de cet abandon.

Quand cela s'est-il produit ?

Nous avons dû nous rendre compte que la voiture n'est pas le moyen de transport idéal au centre-ville ! Surtout si on entre en ville pour y déposer sa voiture. Les milliers de voitures stationnées en ville consomment beaucoup d'espace qu'on pourrait utiliser autrement. Les rues ne devraient pas servir uniquement aux voitures.

Comment « refouler » les voitures hors de la ville ?

Nous devons miser davantage sur les transports publics (TP) et la mobilité douce dans les zones densément peuplées. Pour refouler les voitures, il faut introduire des zones piétonnes et des zones de rencontre, tout en prenant soin du réseau de transports en commun.

Quels sont les avantages de zones de rencontre ?

Dans les zones de rencontre, les piéton·ne·s ont la priorité et peuvent traverser la route à n'importe quel endroit. Les enfants peuvent séjourner en sécurité dans la rue sans surveillance des parents. Les magasins, restaurants et cafés dans les centre-ville ou dans les centres de quartier profitent d'une zone de rencontre car les piéton·ne·s y séjournent plus volontiers. Les personnes âgées et à mobilité réduite ne doivent pas emprunter de détours pour arriver au prochain passage piéton. Et cerise sur le gâteau, la distance de freinage est moindre et le risque d'accident réduit d'autant.

Comment réaliser une telle zone de rencontre ?

La plupart des villes attendent des riverain·e·s de prendre l'initiative et de récolter des signatures. En règle générale, 60% des habitant·e·s doivent confirmer avec leur signature qu'elles et ils veulent une telle mesure. En effet, les villes préfèrent investir leur énergie dans des projets prometteurs et largement soutenus.

Quel est le rôle des communes dans ce contexte ?

Il appartient aux autorités de développer des solutions intelligentes. Pour laisser des espaces de jeu aux enfants pour jouer au ballon ou à la marelle, il faut souvent supprimer ou déplacer quelques places de stationnement.

Quel potentiel voyez-vous dans les zones de rencontre ?

Des zones de rencontre pourraient être réalisées dans de nombreux endroits. La densification à venir de nos villes exige en contrepartie un meilleur aménagement de l'espace public. Les zones de rencontre s'y prêtent parfaitement, aussi bien dans les centres des agglomérations que dans le cœur des localités touristiques. Un vil-



Zone de rencontre à la place Bullinger à Zurich – il y a cinq ans on n'y trouvait que des voitures.

lage entier dans les montagnes pourrait devenir une zone de rencontre.

Les adversaires de limitations de vitesse évoquent souvent une réduction de la capacité de trafic. Est-ce exact ?

Il s'agit d'une erreur. La quantité de voitures qui peut transiter par une zone 30 peut être même plus élevée que dans une zone 50, car le flux de trafic y est plus régulier et les distances entre les voitures moindres.

Quelle manière de procéder a-t-elle fait ses preuves pour réaliser une zone de rencontre ?

Les processus participatifs ont fait leurs preuves. En intégrant les personnes concernées et en tenant compte de leurs connaissances sur le terrain, on optimise les chances de succès à long terme. Au début, on avance plus lentement, mais au final on est plus rapide.

Cela s'avère-t-il aussi concluant avec des opposants purs et durs, par exemple l'Union des arts et métiers (USAM) ?

Tant à Berthoud (BE) qu'à Granges (SO), certains commerçants importants se sont d'abord opposés à l'idée. Mais lorsqu'ils ont compris les avantages d'une telle zone pour leurs commerces, ils se sont mués en ardents défenseurs et ont expliqué à leurs collègues qu'il s'agissait de la bonne solution. C'est au final grâce à eux que les zones ont pu voir le jour.

Quel est l'impact de la diminution de la vitesse sur les piétons-ne-s ?

17'000 véhicules transitent tous les jours par le centre de Köniz (BE) sur un tronçon de 300 mètres transformé en zone de rencontre. Suite à la diminution de la vitesse, la route n'a plus d'effet séparateur comme auparavant. Or, il existe encore de nombreuses routes avec un débit moindre de voitures mais qui partagent des villes et quartiers en deux à cause de la vitesse et du comportement routier agressif des automobilistes.

Quelles opportunités voyez-vous par rapport aux progrès technique à l'avenir ?

Si elles roulent vite, les voitures autonomes risquent d'être débordées dans les rues des localités. En effet, elles doivent analyser toutes les données reçues par une caméra vidéo dans un ordinateur pour pouvoir freiner à temps en cas de danger. Je pense donc que les voitures autonomes circuleront à vitesse réduite.

Quelle vision des transports au quotidien défendez-vous ?

Nous devons gérer les grands flux de transport par le train, le bus et le tram. Si des voitures se déplacent à l'intérieur des localités, nous devons réduire leur vitesse à un niveau supportable afin de minimiser les dégâts.

Rolf Steiner est planificateur des transports et copropriétaire du bureau d'ingénieurs Verkehrsteiner SA. Ses deux chevaux de bataille sont les processus participatifs et les analyses par vidéo. Il tiendra le 28 mars un exposé (en allemand) « Les rues aux habitant-e-s - exigeons des zones de rencontre ! » expliquant comme reconquérir la rue et introduire davantage de zones de rencontre (voir l'agenda en page 8).



Les zones de rencontre ne doivent pas toujours être vertes – ici le Lounge urbain à St-Gall.

Photo: Mobilité piétonne

Le bruit rend malade !

Une personne sur six est dérangée par le bruit du trafic durant la nuit. Les autorités, quant à elles, dorment sur leurs deux oreilles lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre l'ordonnance sur la protection contre le bruit – et ceci depuis 30 ans. Cela doit cesser ! Il faut enfin réduire le trafic et limiter sa vitesse. Silas Hobi

La plupart des règlements intérieurs interdisent de faire la lessive ou de prendre une douche après 22 heures. Le bruit de l'eau dans la tuyauterie pourrait incommoder les voisins. Mais ce qui est une obligation à l'intérieur des maisons ne s'applique malheureusement pas au trafic automobile – alors que plus d'un million de personnes sont exposées à un bruit de la route excessif.

Le trafic automobile est le problème n°1 en matière de bruit

Les effets négatifs du bruit sur la santé ont été prouvés à maintes reprises. Les résultats montrent clairement que les nuisances du trafic automobile accroissent le risque de souffrir d'une maladie cardio-vasculaire. Le bruit rend aussi malade quand il n'est

pas perçu comme une gêne au quotidien. L'OMS a calculé en 2011 que la population suisse perdait tous les ans 46'000 années de vie. Cette perte de vies humaines pourrait être évitée par une diminution des nuisances sonores du trafic ou si on l'exprimait en argent : une perte de près de 1,9 milliards de francs.

Les autorités semblent se moquer du fait d'une personne sur six est dérangée par le bruit du trafic la nuit puisqu'elles refusent de mettre en œuvre l'ordonnance sur la protection contre le bruit – et ceci depuis 30 ans. Le délai de mise en conformité a déjà été prolongé en 2002 et il est peu probable que le délai du 31 mars 2018 soit respecté. La plupart des communes et cantons ont un énorme retard, une omission qui risque de leur coûter cher, car les

propriétaires fonciers pourront bientôt exiger un dédommagement financier à cause de la dépréciation de leur bien dû au bruit.

La solution : réduire le trafic et limiter sa vitesse

La solution consiste à réduire le trafic et à limiter sa vitesse. Une adaptation de la signalisation permettrait de protéger efficacement la population. Mais le lobby routier combat de telles mesures dans toute la Suisse jusque devant le Tribunal fédéral. Il œuvre afin que quelques d'individus puissent continuer à pétarader avec leurs bolides à travers les quartiers résidentiels – sans égard aucun pour les dommages causés sur la santé d'autrui. Que ne souhaiterait-on entendre en lieu et place le bruit de la tuyauterie !

Pour pouvoir transporter un maximum de personnes de A à B dans l'espace restreint des agglomérations, mieux vaut miser sur les modes de déplacement économes en espace que sont les transports publics et la mobilité douce. N'est-il pas absurde de transporter une personne de 80 kg dans une boîte métallique pesant une tonne et plus ? Seuls le dosage du trafic, les limitations de vitesse et la priorité accordée aux transports en commun éviteront la paralysie du trafic routier. Les artisans qui ont vraiment besoin de la voiture en seraient les premiers gagnants.

Pourquoi acceptons-nous en tant que société que des adolescents attardés réveillent avec leurs bolides au moteur vrombissant des immeubles entiers ? Pourquoi permettons-nous à une avalanche de voitures de déferler à travers des quartiers densément peuplés ? Cela doit enfin cesser. Les villes doivent gagner en attractivité pour les seniors et les enfants. Réduire le trafic et sa vitesse permettent non seulement de mieux dormir la nuit, mais aussi d'accroître la sécurité routière.



Remise de 2000 signatures au Conseiller administratif Richard Wolff pour des zones 30 sur les tronçons routiers où les valeurs limite de bruit sont dépassées.

Et les gagnants sont...

Le 8 février dernier, actif-trafiC et Pro Velo Genève ont dévoilé à la presse les lauréats de leurs prix récompensant le meilleur et le pire en terme d'aménagements pour la mobilité douce. Comme chaque année, actif-trafiC s'est chargé du volet piéton et a décerné les prix du Soulier d'Or et de la Sandale Trouée 2018 en présence des médias et des représentants des autorités cantonales et communales concernées. [Thibault Schneeberger](#)

Après avoir demandé à toutes les communes de plus de 10'000 habitant·e·s du Canton de Genève de soumettre leurs propositions, le jury réuni par actif-trafiC comprenant 7 spécialistes à divers titres de la mobilité piétonne, a délibéré sur la base des propositions faites par les communes et par les membres du jury eux-mêmes.

Deux Soulier d'Or pour des espaces publics de qualité...

En 2018, exceptionnellement, le prix du Soulier d'Or a été décerné à deux lauréats ex-aequo. Ne sachant comment départager deux candidatures de grande qualité, le jury a choisi de séparer son prix en deux. D'une part une mention « Chaussure de marche » récompensant un aménagement qui vient boucler un parcours piéton continu, d'autre part une mention « Ballerine », pour une transformation d'espace public plus localisée en un seul point.

La première mention est donc venue récompenser la Ville de Genève pour le réaménagement de la rue et de l'esplanade de Chandieu. Ce bout était le chaînon manquant d'un long parcours piéton continu qui relie le Petit-Saconnex au Parc des Crottes (à proximité de la gare Cornavin) et la qualité de l'aménagement (éclairage public, revêtement au sol, arbres, etc.) a séduit le jury. actif-trafiC espère vivement que cette « coulée piétonne » se prolongera encore à l'avenir de part et d'autre !

La deuxième mention est revenue à la Ville de Carouge pour la zone piétonne autour de la place du Marché et de la rue St-Joseph. Un espace piéton arraché de haute lutte après des années de batailles politiques et juridiques (jusqu'au Tribunal fédéral !) et de longues négociations avec les milieux pro-voiture et les commerçants. Au final : un magnifique espace public ludique

et festif, qui ne demande qu'à s'étendre encore !

...et une Sandale Trouée pour des feux rouges éternels !

Notre « prix de la honte » 2018 a été décerné au Département des Transports du Canton de Genève pour l'ensemble de son œuvre avec la régulation des feux piétons autour du U lacustre, notamment devant l'horloge fleurie, sur le quai du Mont-Blanc et depuis la rue du Léman vers les Bains des Pâquis. En effet, à ces feux, les piétons doivent attendre au rouge jusqu'à 1 min. 40 (même en ayant pressé sur le bouton!) et n'ont que 14 à 19 secondes pour traverser parfois de longs passages piétons. Au final, selon nos chrono-

métrages à 5 passages piétons sur ce U lacustre, sur l'ensemble d'un cycle rouge/vert, les piétons ont droit à seulement 15% de vert en moyenne... pour 85% de rouge ! Notons également que pour 3 des 5 passages, presser sur le bouton pressoir est obligatoire : il semble n'exister aucune phase de vert automatique pour les piétons. On peut donc parler de « rouge éternel » !

À l'heure où le Canton de Genève s'apprête à déboursier plus de 50 millions pour une nouvelle régulation des feux, il serait bien inspiré de revoir complètement la gestion de ces feux pour permettre un meilleur accès à ces lieux très fréquentés et appréciés autant par les habitant·e·s que par les touristes !



Remise du Soulier d'Or mention « Ballerine » au Conseiller administratif Nicolas Walder pour la zone piétonne de Carouge.



En 1922, le Tribunal cantonal argovien décidait qu' « un piéton est libre d'aller où bon lui semble sur la route et que non seulement les personnes jouissant d'une bonne ouïe, mais aussi les malentendants et les sourds-muets ainsi que les personnes avec des sabots très lourds pouvaient en faire de même, car elles ne mettent pas en danger autrui. C'est l'automobile qui crée le danger car elle se déplace bien plus rapidement que le piéton. »

En point de mire

La rue à tout le monde – demandons des zones de rencontre !

Les enfants peuvent jouer en sécurité sur la rue dans les zones de rencontre. Vous voulez instaurer une zone de rencontre dans votre quartier ? Alors venez-vous informer lors de l'exposé (en allemand) qui se tiendra avant notre AG (voir l'agenda). Les intervenants Rolf Steiner et Pascal Regli vous conseilleront le mercredi 28 mars de 18h30 à 19h30.

Suite à cet exposé, se déroulera **l'Assemblée générale d'actif-traffic**. Les points à l'ordre du jour sont les suivants : procès-verbal, rapport du président, rétrospective 2017, comptes 2017, perspectives 2018, budget 2018, élections, divers. Lieu : Volkshaus, salle jaune, Stauffacherstrasse 60, 8004 Zurich. Merci de vous annoncer auprès de : info@umverkehr.ch

Agenda

Lu 18 janvier

Pétition pour réguler les feux en faveur des piétons-ne-s

actif-traffic a déposé à Genève plus de 800 signatures pour une pétition demandant au Grand Conseil de raccourcir les temps de feux rouges pour les piétons dans les zones de centres et d'assurer que les temps de vert soient suffisamment longs pour les personnes à mobilité réduite.

Ve 23 mars à 18h30

Remise du Soulier d'Or et de la Sandale trouée à Lausanne

Les prix d'actif-traffic récompenseront les meilleurs et pires aménagements piétons des dernières années dans la région lausannoise. Les personnes intéressées sont invitées à la remise. Merci de vous annoncer auprès de : info@actif-traffic.ch

Me 28 mars : AG d'actif-traffic

(voir En point de mire)

actif-traffic
En avant toute !