



actif trafiC

numéro 116
décembre 2017

Tout feu toute flamme !
actif-trafiC s'engage sans compter depuis 25 ans pour
une nouvelle politique des transports ! *Pages 3-7*

Des idées fulgurantes

Des dizaines de milliers de personnes se rendent chaque année à la fin de l'été au Festival « Burning Man » dans le désert étasunien pour y mettre sur pied une œuvre commune. Pour faire face à leurs responsabilités, elles effacent ensuite toute trace de leur passage dans le paysage. Le résultat de leurs efforts communs est notamment un véhicule fantastique tel que celui-ci. Tous y contribuent dans la mesure de leurs capacités.

Au premier abord, le véhicule ressemble à un monstre venu des temps immémoriaux, alors qu'en réalité il s'agit d'un produit issu de l'imaginaire collectif et réalisé par le travail acharné d'innombrables volontaires.

N'en va-t-il pas de même pour actif-trafiC ? Dans le cadre de l'initiative pour réduire le trafic individuel motorisé de moitié, nos adversaires ont peint des scénarios d'apocalypse. Pourtant, tout le travail d'actif-trafiC durant les 25 ans écoulés était guidé par la vision d'un pays fleurissant et prospère. Pour y aboutir nous avons recouru à des actions ludiques et collectives. L'humour et une imagination fertile jouent toujours un rôle de premier plan chez nous, tant au comité que chez les bénévoles, mais aussi au sein du secrétariat et bien entendu chez vous, nos membres. Sans cet investissement constant, la petite association qu'est actif-trafiC n'aurait jamais pu engranger autant de succès.

Dans ce bulletin, nous jetons un regard en arrière sur les 25 ans de l'association, période pendant laquelle de nombreux·euses activistes nous ont apporté leur soutien – tout feu tout flamme – pour une mobilité respectueuse de l'homme et de l'environnement. Nous vous promettons de ne pas manquer d'idées fulgurantes dans le quart de siècle à venir.

Je vous souhaite une agréable 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 : Christian Harb, Hanspeter Kunz, Silas Hobi **Photo-titre** : NK Guy, du livre «The Art at the Heart of Burning Man»
Conception graphique : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **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** : avril 2018

Le défi de l'avenir

Depuis la création d'actif-trafiC il y a 25 ans, les défis en matière de politique des transports ont changé. Les transports publics (TP) ne sont plus blancs comme neige, les véhicules électriques n'offrent qu'une pseudo-solution et les véhicules autonomes pourraient s'avérer une bénédiction, mais aussi un fléau. *Christian Harb*

actif-trafiC s'engage depuis 25 ans pour une mobilité des transports porteuse d'avenir. Nous nous permettons de poser également des questions qui dérangent. Nous nous opposons parfois à un projet de TP et nous sommes très dubitatifs sur l'utilité des véhicules électriques.

TP : Tout ce qui brille n'est pas or

Durant les 25 dernières années, l'offre en TP n'a cessé d'augmenter en Suisse. Penduler en TP est devenu un phénomène de masse. Ainsi les ventes de l'AG ont progressé de plus de 50% entre 2005 et 2016 pour atteindre 470'000 exemplaires. Mais passons au revers de la médaille. Suite aux distances pendulaires en augmentation, l'achat d'un AG est plus vite rentabilisé. Or, l'extension des TP conduit au mitage du paysage (certes moins important que celui causé par les routes). L'extension des TP devrait dès lors être restreinte aux régions dont le potentiel de passer de la voiture individuelle aux TP est important, à savoir dans les communes de la couronne urbaine. Raccourcir les trajets entre les centres n'entraîne par contre qu'une augmentation indésirable des déplacements dans leur ensemble.

Frigo ou voiture électrique ?

Le trafic individuel motorisé (TIM) est responsable en Suisse d'environ 40% des émissions de CO₂. C'est en toute logique qu'une proposition soumise au Conseil national exige une interdiction de nouvelles voitures à combustion dès 2025, afin de réduire massivement les émissions de CO₂. Les véhicules électriques étant plus efficaces que leurs pendants à moteur à combustion, l'électrification complète de la flotte de voitures réduirait la consommation d'énergie de moitié.

Fort bien. Mais une électrification complète est synonyme d'une production accrue d'électricité correspondant à

la production d'environ 2 centrales nucléaires. Certes, il existe un certain potentiel de réduction, mais lors de pics de consommation se posera alors la question de la priorité : frigo ou voiture ? En outre, l'alimentation de millions de véhicules par des stations de recharge occasionnera de grands frais. Qui paiera la facture ?

Tout comme les véhicules alimentés à l'essence, les voitures électriques n'échapperont pas aux congestions, mais en fin de compte seul un changement de comportement réduira les embouteillages, comme par exemple un meilleur taux de remplissage des voitures. Et pourquoi tous les adultes devraient-ils posséder leur propre voiture, qui reste bloquée sur une place de stationnement en moyenne 23 heures sur 24 ? À l'avenir, les véhicules non utilisés pourraient être utilisés par des tiers (économie du partage). De tels systèmes semi-publics font sens du point de vue de l'écologie et présenteraient certains avantages par rapport

aux TP « classiques ». Ce cas de figure serait particulièrement efficace pour des véhicules autonomes qui se rendraient sans aide extérieure là où on les appelle.

Aujourd'hui, il est difficile de prévoir la direction de l'évolution à venir. Les véhicules autonomes ont l'avantage de permettre à leurs occupants de se consacrer à d'autres activités – avec pour corollaire de rendre les trajets plus attractifs et donc de conduire à plus de trafic et de mitage du paysage. Aujourd'hui Google et les constructeurs de voitures investissent des milliards pour développer des véhicules autonomes. La pression pour rentabiliser ces investissements est, elle aussi, immense. Cet intérêt ne vise cependant pas la protection de l'environnement et du climat, mais le bon rendement des fonds investis. Il est donc urgent de créer les conditions politiques adéquates pour encadrer une évolution respectueuse de l'environnement et de l'homme. Voilà le principal défi à relever !



Mobilité d'avenir : habiter là où on pendule. Qui a besoin de quartiers sans voitures ? Vive le parking sans appartement !

La création

actif-trafiC existe depuis 25 ans. Pourquoi l'association a-t-elle fondée ? Et quelles visions poursuivaient les fondateurs-trices et les premiers adhérent-e-s ? Nous nous sommes renseignés auprès des premiers membres qui nous ont livré leurs impressions. **Hanspeter Kunz**

25 ans déjà – et pourtant les premiers activistes se souviennent encore avec force détails et enthousiasme de cette période. L'idée de réduire le trafic automobile de moitié a présidé à la naissance d'actif-trafiC (encore appelé « rétro-trafiC » à l'époque) comme organisation de soutien pour cette initiative populaire fédérale. L'époque semblait mûre pour un renouveau fondamental. Tout paraissait possible, même une division du trafic par deux... Laissons ici la parole aux activistes de la première heure.

Martin Bühler de Trimbach

Ceux et celles qui ne l'ont pas vécu ont de la peine à l'imaginer. En cette période de fin des verdoyantes années 1980 - début des années 1990, tant de choses semblaient soudain devenir possibles, alors qu'elles paraissaient souvent inconcevables quelques années auparavant. La chute du mur de Berlin en était l'emblème, les pays du bloc soviétique vivaient un renouveau – la plupart du temps pacifique.

Un phénomène étonnant pour une région jusqu'alors soumise à un pouvoir autoritaire. Le scandale des fiches et l'initiative pour la suppression de l'armée ont secoué notre pays. Une autre Suisse semblait non seulement possible, mais faisable. Pendant que je m'engageais encore activement pour la suppression de l'armée, je poursuivais d'autres idées innovatrices. L'une d'entre elles me fascinait particulièrement : à quoi ressemblerait une mobilité plus intelligente et davantage respectueuse de l'environnement ? Les villes changeraient : de grises et bétonnées, elles deviendraient colorées et végétalisées, et la convivialité y règnerait. Je me suis donc joint à un petit groupe de « rêveurs » qui venaient de fonder une association en vue de détruire la dernière vache sacrée des Suisses : la BAGNOLE. Avant de lancer l'initiative en 1994, nous avons mené une action de rue à Baden, déguisés en oiseaux. Notre devise : « Nous faisons éclore un monde meilleur ». À mon grand étonnement, les passant-e-s ont

réagi de manière très bienveillante. Qui sait, si l'idée ne serait pas restée dans un tiroir sans ces réactions encourageantes. C'est ainsi qu'actif-trafiC a été créé – une association qui a marqué la politique des transports et qui continue de le faire !

Dieter Steiner de Witikon

Dans ma jeunesse, les voitures étaient rares dans mon village. Après la seconde guerre mondiale, cela changea du tout au tout. Après une visite aux USA en 1963-1964, je suis devenu partisan des voies express en ville. J'ai même pondu par la suite un article enthousiaste publié dans la NZZ. En 1984, ma vision avait radicalement changé : le débat sur la mort des forêts m'a poussé à renoncer une fois pour toutes à posséder une voiture.

Au début des années 1990, je vivais dans un endroit très bruyant à cause du trafic. La création d'actif-trafiC et ses objectifs m'ont tout de suite séduit et je suis devenu un des premiers membres. Au début, je n'ai pu consacrer que peu de temps à l'asso-



Dépôt de l'initiative pour réduire le trafic automobile de moitié, mars 1996 à Berne.

ciation à cause de mon engagement professionnel, mais j'ai activement participé à la campagne de votation et j'ai ensuite été membre de la coordination d'actif-traffic durant plusieurs années. En 2004, actif-traffic a parrainé financièrement la création du « Club sans automobiles », association pour laquelle je me suis fortement engagé. En 1993, j'étais aussi un des membres fondateurs de « Zurich sans voitures » (Zaf !) et je continue à défendre aujourd'hui la vision d'une ville sans voitures.

Thomas Sacchi de Zurich

En 1992, avant l'existence d'internet, des téléphones mobiles et des réseaux sociaux, nous avons fondé actif-traffic, une association qui posait l'exigence radicale de réduire le trafic routier de moitié, mais en recourant à des messages ludiques et drôles. Aujourd'hui, un objectif aussi radical pourrait s'intituler : « 0% d'émissions de CO₂ d'ici 10 ans ! »

L'objectif consistait dès le début à mener une campagne gratifiante et conviviale,

en nous concentrant sur l'idée d'un gain de qualité de vie et non sur le renoncement. Il est permis dès lors de se demander si le choix du nom « Diminuer le trafic de moitié » pour l'initiative était un bon choix...

Une des actions les plus marquantes (même si elle s'est soldée par un déficit gigantesque à cause des aléas météorologiques) a été la Megarave « Air Vision » sur la place fédérale à Berne en 1997. Selon les mots du média Biwidus le 12.6.1997 : « Ce qui devra se dérouler le week-end prochain sur la Place fédérale (sic !) est un miracle devenu réalité. Les fêtards pourront s'en donner à cœur joie – mais de manière sociale et écologique. Eh oui, grâce à un Rave géant sur la Place fédérale ! Une contradiction totale, mais la synthèse fait sens. La manifestation est organisée par deux associations écologistes (actif-traffic et l'Initiative des Alpes), en collaboration avec plusieurs représentants de la Raving Society. » (<http://www.biwidus.ch/text/t05/0593.html>)

Dominique Stämpfli de Genève

L'objectif de l'initiative (réduction de moitié de la mobilité privée) correspondait à ma sensation du moment. Je me souvenais que 25 ans plus tôt (mon enfance), il y avait 2 fois moins de trafic et on ne manquait pas de possibilités de se déplacer suffisamment pour les loisirs et les besoins professionnels ! Le facteur déclenchant pour mon engagement a été l'état d'esprit « frisch und frech » d'actif-traffic. C'était l'époque de : Un autre monde est possible ! et il n'est pas inatteignable...

Je voulais partager la prise de conscience de mes années à Zürich (1988-1991). Les Suisses allemands comptent des personnes avec des idées et envies contestatrices et avant-gardistes.... J'entendais participer au relais de ces idées et écorner l'idée répandue en Romandie que alémanique = UDC réac.

J'ai énormément appris sur la mobilité durant les séminaires d'actif-traffic (besoin naturel de l'humain de se déplacer env. 45 minutes/jour, lien entre déplacement pendulaire et mixité des affectations ...). L'« Autre Salon » n'existait pas encore, mais les Alémaniques organisaient déjà des démonstrations de rue rafraîchissantes, telle la leçon « Comment marcher par-dessus une voiture sans causer de dégâts » et donc sans possibilité de plainte de la part du propriétaire !

En relisant ces souvenirs, on perçoit l'enthousiasme et l'ambiance de renouveau qui régnaient aux tout débuts. Même si dans les 25 années depuis la création d'actif-traffic bien des choses se sont améliorées en matière de trafic routier, nous avons encore du pain sur la planche. Pour modifier la donne de manière notable, nous avons besoin de visions sur la façon de nous déplacer à l'avenir. La mise en œuvre de ces nouvelles idées ne sera possible qu'avec beaucoup de détermination (nous en avons déjà fait preuve), mais aussi d'enthousiasme, de générosité et de volonté de renouveau.



Tram 'n' Bus – techno sur la Place fédérale, juin 1997.

actif-trafiC en 2042

Les 25 ans d'actif-trafiC cette année incitent non seulement à se livrer à une rétrospective, mais aussi à envisager l'avenir. Quelle place occupera actif-trafiC en 2042 et à quoi ressemblera la mobilité dans 25 ans ? **Silas Hobi**

actif-trafiC a été créé il y a 25 ans en vue de réduire le trafic automobile de moitié. Depuis, bien des mesures allant dans la bonne direction ont été prises, mais cela n'a pas empêché le trafic d'augmenter d'un bon tiers. Nous avons réajusté certains objectifs et fixé de nouvelles priorités, et nous espérons ne pas devoir attendre encore des décennies pour voir surgir une politique des transports rationnelle. Malheureusement, les expériences du passé nous montrent que nous aurons toujours du pain sur la planche en 2042. Nous avons demandé à des activistes les priorités qu'actif-trafiC devrait, selon eux et elles, poursuivre à l'avenir. Les réponses, très différentes les unes des autres, mettent en lumière les principaux enjeux de la politique des transports actuelle et proposent des solutions innovantes.

Léonore Porchet de Lausanne

Je suis membre du Comité national d'actif-trafiC depuis deux ans, car la mobilité touche des aspects fondamentaux pour l'écologie : qualité de l'air et pollutions, santé et sécurité, vivre ensemble et par-

tage, espace public et aménagement du territoire. actif-trafiC s'engage radicalement pour un changement de paradigme, de patachons pollueurs à actifs voyageurs. A Lausanne, déjà plus de 50% des ménages n'ont pas de voiture. Grâce à la densification des transports publics, mais aussi à l'amélioration des infrastructures pour rendre les déplacements en vélo et à pied sûrs, agréables et efficaces, ce sera bien plus et partout en 2042. En arrêtant de penser « bagnoles » avant nature, piétons et espaces publics dans notre politique de transport, nous obtiendrons une réduction du trafic.

Les transports individuels motorisés coûtent beaucoup plus cher aux collectivités publiques (travaux, accidents, pollution) que la mobilité propre. J'aimerais rendre ces coûts visibles et viser la fin du subventionnement d'un mode de transport obsolète. Je me réjouis donc qu'actif-trafiC s'engage plus pour la marche en ville.

Frederik Baumgartner de Bâle

Quelqu'un place au milieu d'une place bondée de monde un objet qui occupe

une surface de 12,5 m² (à savoir une place de stationnement pour une voiture). Toutes les personnes sur la place se serrent pour laisser l'espace à cet engin inutile, mais très gourmand en espace. Si on demandait au propriétaire pourquoi il encombre ainsi l'espace, il répondrait : « Je n'ai pas de place à la maison et je veux avoir la possibilité en tout temps de m'en servir ». Voilà ce que nous vivons au quotidien en ville.

À quoi ressembleraient les villes si nous les réaménagions de fond en comble ? Si cet espace devenait un véritable bien commun ? Lors du Parking Day nous avons tenté l'expérience : avec un four en argile, des sièges et des jouets, les riverain·e·s que nous sommes ont reconquis l'espace habituellement consacré au stationnement. À partir d'un certain nombre de personnes, le trafic ne pose plus de problèmes. Les automobilistes roulaient au pas et souriaient à la vue des 200 personnes discutant, mangeant des pizzas faites maison ou jouant avec les nombreux enfants dont nous ignorions même l'existence. Tout cela sans



Lors du Parking Day 2017 la dépendance à la voiture a fait la place à la nostalgie d'une vie meilleure.

Photo: Frederik Baumgarten

annonce, ni panneaux, ni autorisation. Nous avons juste mis à disposition une légère infrastructure. Ma vision d'avenir consiste à échanger l'envie de posséder une bagnole par la nostalgie d'une vie plus conviviale !

Beni Galliker de Zurich

La voiture individuelle s'apprête à mourir, nous ignorons juste la date précise de son décès. Attention toutefois : si les véhicules autonomes deviennent la norme, les services de mobilité deviendront très bon marché et des taxis se déplaceront de porte à porte sans recherche de place de stationnement. Selon la logique du marché, le nombre de kilomètres parcourus par personne augmentera dès lors fortement, de même que le nombre de routes. Il faut y mettre le holà dès maintenant pour exploiter le potentiel de cette technologie pour créer des villes plus agréables à vivre, et non l'inverse.

Comment cela ? En n'autorisant en ville que des camions et camionnettes autonomes pour les livraisons et en définissant un seul maximal tolérable de bruit et de surface à disposition pour chaque rue. Les passages par ces rues seraient mis aux enchères, afin de diminuer le trafic. Il faudrait également assurer une mise en réseau optimale entre les transports publics (TP) et ces véhicules autonomes. Les recettes des enchères serviraient à financer les transports publics et la mobilité douce. actif-trafiC devrait s'établir comme force de proposition progressiste dans ce domaine avant que le lobby automobile ne prenne les rênes de cette évolution, pour la tourner à son avantage.

Martin Neukom de Winterthour

Comment le trafic devrait-il se développer dans les décennies à venir ? La réponse est souvent celle de technocrates. Grâce aux véhicules électriques, la pollution atmosphérique et climatique diminuera et les véhicules autonomes seront la panacée.

Et pourtant : la production d'accumulateurs nécessite beaucoup d'énergie et n'est donc pas si écologique que cela. En outre, le problème des places de stationnement reste entier, de même que celui des accidents. Une voiture autonome reste toujours une voiture, avec tous ses inconvénients. Or, la demande en mobilité est probablement infinie. Si, par exemple, un TGV reliait St-Gall à Berne en une heure, cela inciterait nombre de personnes à penduler pour le travail de St-Gall à Berne. Chaque extension des infrastructures de transport est aussitôt absorbée par une demande croissante – qu'il s'agisse du rail ou de la route.

Parler du trafic revient donc à parler de notre mode de vie. Un surplus de mobilité est-il un gage de bonheur accru ? Probablement pas chez nous en Suisse, car chaque voiture supplémentaire en ville diminue la qualité de vie de toutes et tous, car le trafic automobile phagocyte l'espace public.

Ne serait-il pas beaucoup plus agréable de vivre dans une ville sans voitures ? L'essentiel de l'espace public serait alors à disposition pour les êtres humains – pour y séjourner, se promener, prendre un café sur une terrasse. Les enfants pourraient jouer dans l'espace réel... et non virtuel. La sédentarité se résorberait peut-être, car les déplacements à pied et à vélo seraient rapides, agréables et sûrs. Les trams et bus atteindraient une meilleure vitesse commerciale, car ils ne se retrouveraient pas dans des embouteillages. Voilà la ville dans laquelle je voudrais vivre ! Une telle ville serait non seulement plus durable, mais aussi plus riche sur le plan social, car lorsqu'on y séjourne ou déambule avec plaisir la ville devient un véritable lieu de rencontre.

Encore des questions par rapport à l'orientation future d'actif-trafiC ? Le débat est ouvert ! Nous nous réjouissons de nous échanger avec vous, chères amies et chers amis, sur notre stratégie future.



Photo: Paul Drummond

Nous allons bientôt nous habituer à des voitures sans conducteur. A nous d'utiliser le potentiel technique pour des villes plus conviviales.

En point de mire

L'Autre Salon

Le contrepoint ludique au Salon de l'Automobile ouvrira en 2018 pour la dixième fois ses portes. Le sujet en sera cette année :

Utopies / Dystopies urbaines. (re)dessine-moi une ville !

actif-traffic y participera avec sa désormais traditionnelle conférence sur les villes sans voitures et d'autres associations organiseront des activités de jeux et concours pour enfants et adultes (pas trop sérieux). Le programme sera disponible dès février sous www.autre-salon.ch



Comment le trafic devrait-il se développer dans les décennies à venir ? La réponse est souvent celle de technocrates. Grâce aux véhicules électriques, la pollution atmosphérique et climatique diminuera et les véhicules autonomes seront la panacée.

Agenda

Ma 12 décembre

L'habitat sans voitures – Comment le concevoir ?

Séminaire à Genève, coopérative d'habitation Soubeyron, <http://www.wohnbau-mobilitaet.ch/netzwerk-veranstaltungen/seminare-05122017-fr>

Me 31 janvier, de 13h15 à 17h10

« Entre infrastructures, innovation et comportement »

Congrès de mobilité au « Mail of Switzerland », ciné Pathé à Buchrain près de Lucerne (en allemand)

Me 28 mars, de 19h25 à 20h30

Assemblée générale d'actif-traffic à Zurich – les détails suivront

actif-traffic
En avant toute !