



... nous repartons sous peu ...

... je repars tout de suite ...

# Le trottoir

numéro 127  
octobre 2020

**Course d'obstacle**  
La marchabilité dans les villes suisses laisse à désirer. La recommandation principale de l'étude Marchabilité et santé est d'accorder plus d'espace à la mobilité piétonne !  
Pages 3-5

# Une mobilité archaïque

Chères et chers automobilistes, ne trouvez-vous pas que les routes sont bondées depuis des années ? Que moins de voitures serait une situation bien plus agréable ? Seulement, voilà le hic : le trafic individuel motorisé ne peut diminuer que si la croissance démographique est négative (ce qui est peu vraisemblable) ou si davantage de personnes empruntent les TP ou enfourchent un vélo : ces deux modes roulent certes sur la route, mais utilisent bien moins d'espace.

Ah oui, précisons que, par ailleurs, il existe un mode archaïque, allant tellement de soi qu'on a tendance à l'oublier : la marche. Et ce qu'il y a de fantastique, chères et chers automobilistes, c'est que les marcheuses et marcheurs n'utilisent pas du tout la chaussée, sauf les trottoirs. Vous devriez donc remercier toutes et tous les piéton·ne·s et leur faciliter la vie. Pourquoi ? Pour encourager un maximum de personnes à marcher.

Pourtant, vous vous gardez trop souvent avec nonchalance sur les trottoirs (et pistes cyclables). Soit parce que vous vous en moquez éperdument, soit parce que vous avez complètement oublié ce mode de transport. Car même s'il existe depuis des temps immémoriaux, il n'est pas passé de mode pour autant. Et les marcheuses et marcheurs ne sont pas des handicapés des transports (même si cela nous passe parfois par l'esprit). Merci donc de respecter notre espace, car nous aussi voulons atteindre rapidement notre destination. Et songez-y : l'âge d'or de la voiture en ville est derrière nous. Nous nous reverrons un de ces jours dans une zone de rencontre, ou à pied, sur le trottoir. D'ici là je vous souhaite une lecture intéressante de ce magazine.

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** : Philippe Koch, Veronika Killer, Franziska Ryser, Thibault Schneeberger **Conception graphique** : typisch.ch

**Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Jordi AG, Belp **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 2020

# Un tigre de papier

Depuis le début de la crise du coronavirus, plusieurs gouvernements locaux et nationaux ont installé plus de 1 000 kilomètres de nouvelles voies pour le vélo et la marche. La Suisse suit-elle le mouvement ? Philippe Koch

Quand étiez-vous pour la dernière fois fou (ou folle) de rage ? Chez moi, cela s'est produit en juillet dernier. Lors d'un après-midi ensoleillé, je roulais à vélo vers le lac de Zurich. Quoique « rouler » soit un verbe bien trop dynamique pour ma pénible progression. Les pistes sont souvent interrompues et incomplètes. Mais le pire m'attendait. Après une trempette dans le lac j'ai lu un article dans le journal en ligne « Tsüri ». On y citait la Conseillère municipale verte (si, si) Karin Rykart qui estime que les mesures immédiates en faveur du vélo et de la marche prises durant la période du Coronavirus n'étaient pas « durables ».

Or, la ville de Zurich, comme beaucoup d'autres villes en Suisse, est gouvernée depuis de nombreuses années par une majorité rose-verte. À Zurich depuis 26 ans précisément. Ce laps de temps aurait dû permettre d'obtenir des résultats tangibles et durables. Ou il devrait être au moins possible de placer les jalons dans la bonne direction, lorsque les conditions politiques s'y prêtent.

## L'Europe et Genève se lancent

La Grande-Bretagne, la France et l'Italie ont augmenté le budget pour les infrastructures de mobilité douce de 300 millions. Milan, Paris, Londres, Berlin et beaucoup d'autres villes ont élaboré des plans ambitieux pour réduire le trafic automobile après la pandémie, allouer plus d'espace aux piéton·ne·s et aux cyclistes et rendre l'espace public plus attrayant et accessible (voir aussi les mesures prises par Genève, en page 7). Sans oublier que la majorité de la population vivant en ville soutient ces mesures avec enthousiasme.

Mais pas à Zurich. Là, le gouvernement pense que des mesures d'urgence ne sont pas durables, ou en tout cas pas aussi durables que la stagnation régnant depuis des décennies. Veut-on vraiment préserver une situation insatisfaisante au lieu d'établir une situation

meilleure, avec le risque que cela ne soit que temporaire ? Comprenez-vous maintenant ma rage ?

## Zurich patine

Pourtant, la ville axée sur la voiture n'a pas été planifiée de longue date. Non, l'état actuel est dû à beaucoup de mesures temporaires qui ont été ensuite rendues permanentes. Pensez-vous que les grands parkings et les nombreuses voies réservées au trafic motorisé individuel ont surgi d'un jour à l'autre, miraculeusement ? Bien sûr que non. Dans cette interview, le gouvernement municipal annonçait avec

force rhétorique un grand concept de transports. Personnellement, je crains qu'il ne s'agisse à nouveau que d'un tigre de papier qui ronronnera comme un chaton, au lieu de rugir. Comment rugirait-il, si la ville n'entend pas marcher sur les pieds du canton ? Nous aurions plutôt besoin d'un gouvernement municipal avec du mordant. D'ici là, la population doit se réapproprié l'espace public urbain – avec la Critical Mass, le Park(ing) Day, des pistes cyclables « spontanées », des campagnes en faveur de la marche comme le test de marchabilité ou les initiatives pour le climat.



Au mois de mai, actif-trafic a transformé une voie de circulation pour les voitures en piste cyclable « spontanée » à Zurich.

# 40% d'aménagements piétons médiocres

L'étude « Marchabilité et santé – comparaison entre 16 villes suisses » a analysé la situation de la mobilité piétonne dans le pays. L'évaluation des trois volets de l'étude a clairement montré les différences de qualité et les déficits en matière de mobilité piétonne. Veronika Killer

Promouvoir la mobilité piétonne : voilà un objectif qui se retrouve dans de nombreuses conceptions et stratégies aux divers échelons de la planification des autorités. Mais si l'on se promène dans les villages et villes de Suisse, la mise en œuvre concrète de ces beaux principes peine à se faire sentir. Ainsi, les piéton·ne·s doivent encore souvent emprunter des déviations ou éviter des obstacles et font face à des revêtements endommagés. Les possibilités de traverser une route sont souvent mal situées dans le réseau pédestre ou ne sont pas sûres. Les trottoirs sont encombrés de panneaux, de véhicules de livraison ou de voitures, vélos et trottinettes garés. Les surfaces de séjour et les sièges sont une denrée rarissime. Dans les surfaces de trafic mixte, les

piéton·ne·s doivent trop souvent se frayer leur chemin, en « concurrence » avec des vélos électriques de plus en plus rapides. Tout cela ne contribue pas à rendre la marche en ville attrayante.

Contrairement aux autres modes de transport, la mobilité piétonne n'a jusqu'à présent pas fait l'objet de relevés ou d'enquêtes, permettant d'évaluer la qualité des infrastructures de mobilité piétonne. On ignorait jusqu'à peu largement où se situaient les qualités et les défauts de ces infrastructures. Les communes disposant d'une analyse des points noirs sur leur réseau ne sont encore qu'une minorité.

## Marchabilité dans les villes suisses

C'est là le point de départ de l'étude « Marchabilité et santé – comparaison

entre 16 villes suisses » qui a évalué la situation à Aarau, Bâle, Bellinzone, Berne, Bienne, Coire, Genève, Lausanne, Locarno, Lucerne, Neuchâtel, Saint-Gall, Winterthour, Zoug et Zurich. L'étude a établi à quel point chacune de ces villes se prêtait à la marche à l'aide d'une étude en trois volets : un test in situ des infrastructures mises à disposition des marcheuses et marcheurs, le degré de réalisation des planifications et enfin une enquête de satisfaction auprès de la population. Le premier de ces volets, le test de marchabilité, s'est concentré sur les infrastructures mises à disposition des piéton·ne·s à l'aide d'un catalogue de critères préétablis (selon un système d'informations géographiques SIG). Le second volet



Du large trottoir à la Güterstrasse à Bâle  
il ne reste qu'une portion congrue.

Photo: actif-trafiC

évaluait la manière dont les responsables politiques et administratifs géraient la mobilité piétonne (notamment les projets lancés et réalisés). Le troisième volet a sondé la satisfaction de la population par rapport à la mobilité piétonne – un peu à la manière du prix Villes cyclables.

### Inciter à des améliorations

En réunissant ces trois éléments, il a été possible d'évaluer la qualité de la mobilité piétonne pour chaque ville avec à la clé un « palmarès » des villes. L'objectif du classement ne consistait pas à distribuer des blâmes ou des louanges, mais à inciter à des améliorations et de montrer quels défauts étaient à corriger. Chaque ville a reçu une fiche technique avec ses points forts et faibles. À elles d'agir, maintenant !

### Enquête auprès des marcheuses et marcheurs

actif-traffic avait à cœur de connaître l'avis des principaux concernés, afin de les sensibiliser et de mobiliser pour la marchabilité. À cet effet, actif-traffic a développé une enquête en ligne. L'engagement des répondant·e·s à remplir un volumineux questionnaire et l'important retour de réponses avec des remarques minutieuses nous a encouragés dans notre démarche. Ce grand intérêt de la population montre à l'évidence combien il est important d'inclure les piéton·ne·s dans des planifications participatives. En effet, les marcheuses et marcheurs sont très conscients de leur environnement de manière générale et connaissent en détail les manques et possibilités d'amélioration et peuvent donc livrer des commentaires intéressants aux autorités. L'enquête montre que des actions sont requises d'urgence, puisque l'évaluation atteignait moins de 50% de satisfaction.

### Des actions sont requises

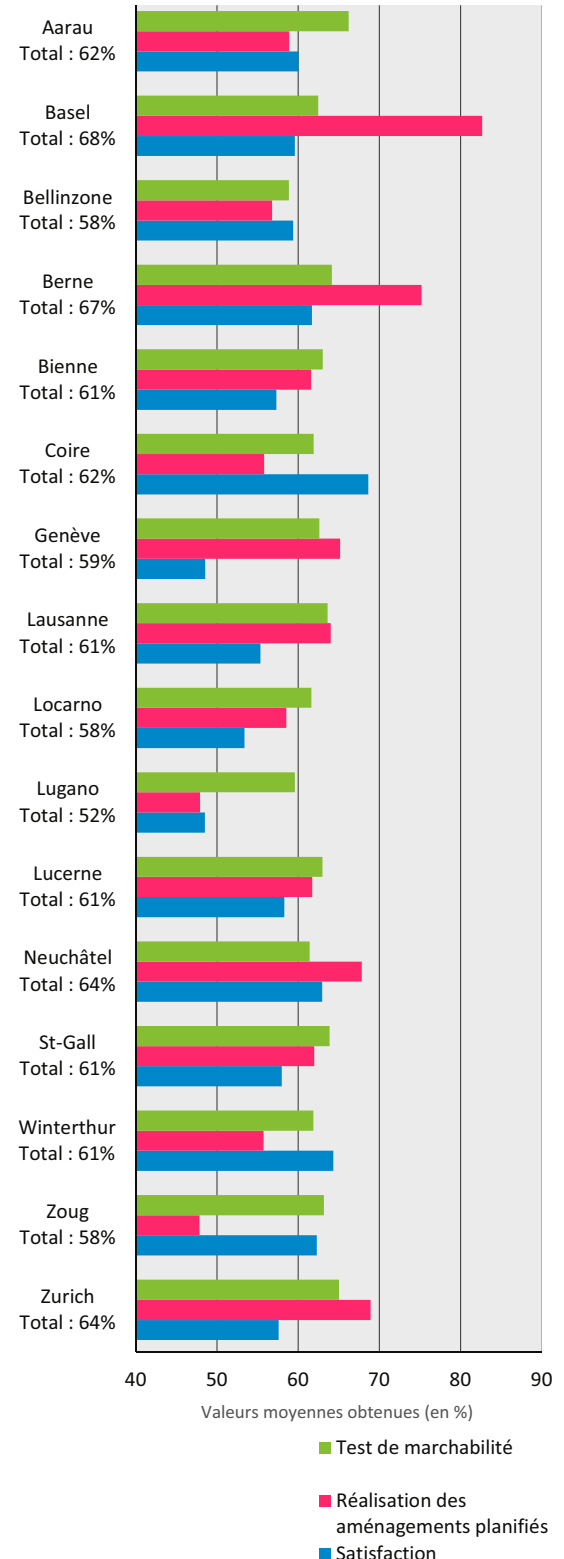
L'affirmation « les vélos ne circulent que là où ils ont le droit de le faire » ne recueille que 48% de oui (au grand maximum).

Le manque de toilettes publiques propres est également vivement critiqué (seulement 41% d'approbation). Seules les villes de Winterthur et Zoug recueillent sur ce point plus de 50% d'approbation. Le sentiment de sécurité durant la nuit obtient en moyenne un 49% de satisfaction avec des différences très marquées entre les villes.

Les valeurs obtenues lors des trois volets de l'étude indiquent que les conditions actuelles de mobilité piétonne sont plus ou moins satisfaisantes. Un score bas montre qu'il y a du pain sur la planche. Mais même un score élevé ne doit pas être un oreiller de paresse ! En effet, le score moyen se situe à 61% ou autrement dit, près de 40% des qualités attendues ne sont pas réalisées. Aucune ville n'a obtenu deux tiers des points possibles. actif-traffic a cependant voulu récompenser les villes méritantes dans un des trois domaines par des prix de la brosse dorée. Une « brosse dorée » signifiant symboliquement que la ville en question est un bon élève... qui peut encore faire mieux en « lustrant » les aménagements pour la mobilité piétonne. Aarau a remporté la palme dans le domaine des infrastructures (marchabilité) avec 66%, Bâle pour le degré de réalisation des planifications avec 83% et Coire pour l'enquête auprès de la population avec 69%. En Suisse romande, Neuchâtel s'est hissée à la première place avec 64% et au Tessin Bellinzone avec 58%. Ces villes ont été distinguées par des « brosses dorées » dans ces différentes catégories.

Le projet a été porté par actif-traffic, Mobilité piétonne et la HES des sciences techniques de Rapperswil (HSR). EnergieSuisse (COMO), la Fondation Corymbo, la Loterie Romande, les cantons de Berne et du Tessin ainsi que les 16 villes participantes ont soutenu financièrement l'étude.

Retrouvez l'enquête et les résultats sur : [www.actif-traffic.ch/pietons](http://www.actif-traffic.ch/pietons)



# Franziska Ryser se présente

La Conseillère nationale verte Franziska Ryser a été élue co-présidente d'actif-trafiC lors de l'Assemblée générale du 1er juillet 2020. Cette ingénieure de 28 ans de Saint-Gall vient renforcer le comité pour le lancement des initiatives pour le climat. Elle explique ci-dessous pourquoi elle s'engage pour un changement de cap en matière de transports. Franziska Ryser

Je m'engage depuis de nombreuses années pour une mobilité respectueuse de l'environnement. Durant mon mandat au parlement de la ville de Saint-Gall j'ai déjà eu des contacts avec actif-trafiC et j'ai participé à des actions contre l'initiative pro-voiture ou lors du Park(ing) Day. La collaboration s'est intensifiée lors du lancement de l'initiative pour le climat à Saint-Gall. Je me réjouis de désormais prendre part directement au comité d'actif-trafiC. Je compte utiliser mon réseau de Conseillère nationale pour donner un coup d'accélérateur à la mobilité durable.

## À pied pour l'environnement

Cela est urgent, car les transports sont responsables d'un bon tiers des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse. La part du lion en revient au trafic individuel motorisé. Pour atteindre les objectifs climatiques de Paris, une transition en matière de transports s'impose donc. L'empreinte écologique des personnes se déplaçant à pied est la plus petite. Il est d'autant plus important que nous aménagions nos villes de sorte à ce que les citoyen·ne·s puissent effectuer la majorité de leurs déplacements quotidiens à pied. La mobilité

piétonne est peu gourmande en espace et respecte l'environnement et le climat.

## Davantage de place pour la mobilité piétonne

J'ai beaucoup apprécié la démarche d'actif-trafiC dans le cadre du projet « Marchabilité et santé » visant à pointer les éléments nécessaires pour inciter davantage de personnes à se déplacer à pied au quotidien. Les résultats de l'étude ont confirmé les demandes exprimées depuis un certain temps par les expert·e·s. La mobilité piétonne a besoin de plus d'espace. Or, une grande partie des trottoirs est trop étroite et ne correspond pas à la norme. En outre, les conflits avec les cyclistes sont récurrents. Se promener le long d'une artère à circulation intense n'a rien de plaisant non plus. Pour que la mobilité piétonne obtienne enfin le droit de cité qui lui revient, il faut élargir les trottoirs, séparer les cheminements cyclistes et piédestres et modérer le trafic automobile.

## Les initiatives pour le climat en ville : un tournant décisif

Les initiatives pour le climat en ville poursuivent exactement cet objectif. Pour augmenter la part des modes de déplacement respectueux du climat dans nos villes densément peuplées, il faut transformer des surfaces routières en pistes cyclables, trottoirs et voies de bus ainsi qu'en espaces verts. J'attends avec impatience le début de la récolte de signatures dans ma ville natale Saint-Gall, mais aussi à Bâle, Berne, Winterthur, Zurich et Genève. Je me réjouis aussi beaucoup de pouvoir travailler en tant que co-présidente. Car sans changement de mobilité, la transition climatique est vouée à l'échec. actif-trafiC montre depuis de nombreuses années les bonnes réponses, publie des rapports solidement étayés, mène des campagnes couronnées de succès par le biais de d'initiatives ancrées à l'échelon local ainsi que d'actions ludiques et surprenantes.



**Franziska Ryser**  
en balade près  
des éoliennes  
du Mont-Soleil.

# Voies cyclables et zones 20: victoire d'étape

Mi-mai 2020, dans une Genève émergeant du semi-confinement, 7 km de bandes cyclables spéciales COVID étaient tracées, suivies d'une dizaine de zones de rencontre. Initialement annoncées comme provisoires, une forte mobilisation devrait contribuer à faire durer ces aménagements. Thibault Schneeberger

Fin avril, sur l'impulsion d'actif-trafiC, neuf associations avaient écrit une lettre ouverte au conseiller d'Etat en charge de la mobilité ainsi qu'aux responsables des grandes villes du canton pour les pousser à prendre exemple sur Milan, Paris, Berlin ou Bogota qui avaient aménagé d'ambitieuses voies de mobilité douce provisoires spéciales COVID.

Ceci pour répondre à une nécessité urgente : encourager la mobilité douce alors que les règles de distanciation sociale ne permettaient pas aux transports publics de fonctionner à plein. L'idée était d'éviter un rebond massif du trafic motorisé. Ces nouvelles voies de mobilité douce, issues de projets déjà en discussion ont permis d'équiper des axes particulièrement dangereux et d'élargir des pistes trop étroites. Enfin un premier pas sérieux pour l'application de l'initiative « pour la mobilité douce » ... neuf ans après son acceptation !

## Formidable mobilisation de soutien

Alors que les cyclistes les adoptaient progressivement, les réactions négatives à ces bandes cyclables ont surgi : orchestrée par les milieux pro-voiture et la droite genevoise, une campagne de « vélo-bashing » a démarré sur les réseaux sociaux, pétition à l'appui.

Craignant de voir les autorités céder à cette pression, actif-trafiC et la coalition d'associations ont alors lancé aussi une pétition en ligne visant cette fois à soutenir les aménagements cyclables, demandant qu'ils soient pérennisés et étendus à d'autres axes. L'engouement a été incroyable, la pétition récoltant 10'000 signatures en moins de 24h et plus de 18'000 paraphes en deux semaines. Une manifestation spontanée a même rassemblé plus de 3000 cyclistes tournant autour de la plaine de Plainpalais.

## Une victoire d'étape

Les milieux pro-voiture n'ont pas relâché la pression, demandant qu'aucun de ces

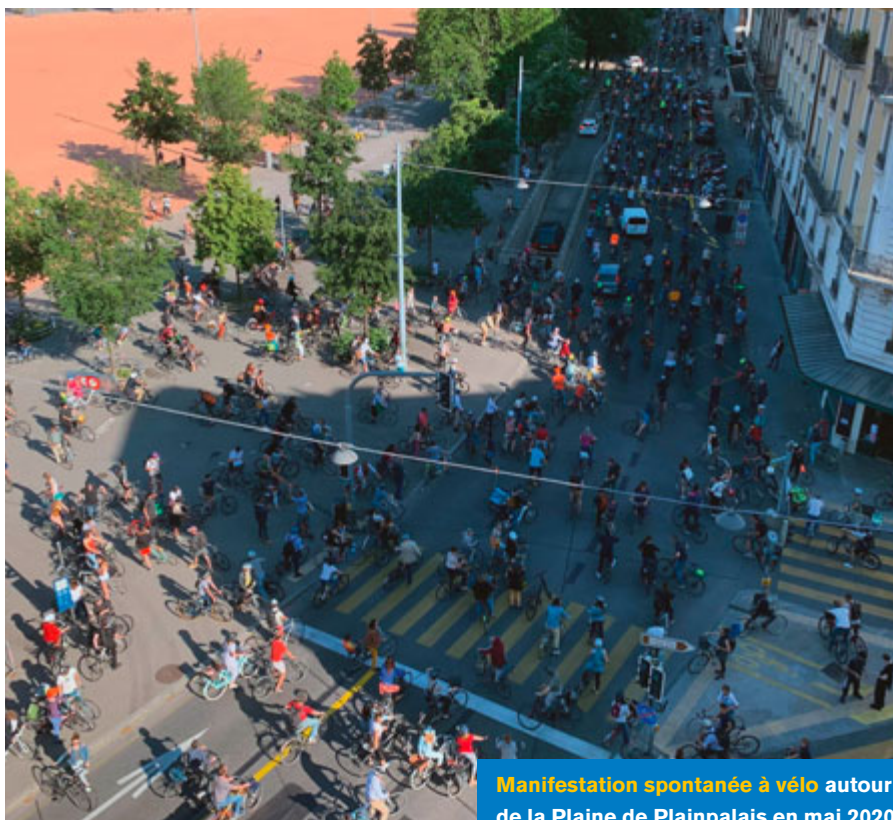
tracés vélo ne soit pérennisé et exigeant même la suppression immédiate de plusieurs d'entre eux. Mais, fortes du soutien populaire exprimé et des premiers comptages montrant une augmentation significative du vélo, les autorités ont annoncé fin juin vouloir inscrire – à une exception près - ces aménagements dans la durée en prolongeant l'essai et en ouvrant les procédures pour des travaux définitifs.

De leur côté, les magasins de vélo connaissent depuis mai une affluence très intense. Au courant du mois d'août, un système de vélos en libre-service a mis en circulation plus de 200 bicyclettes et il n'est désormais pas rare de rencontrer de mini-embouteillages de vélos sur les voies cyclables : du jamais vu à Genève ! Dans ces conditions, tout retour en arrière serait donc parfaitement impensable.

## Qui se bouge, gagne !

Les zones 20 installées en même temps n'ont fait l'objet d'aucune contestation organisée, car elles reposaient sur des désirs exprimés par les riverain·e·s. Elles semblent donc être plutôt bien acceptées, malgré l'absence trop fréquente d'obstacles physiques pour contraindre le trafic à ralentir : un point à améliorer. actif-trafiC avait également préparé le terrain avec une pétition déposée il y a deux ans, demandant le doublement des zones de rencontre.

À Genève, la mobilisation en soutien aux bandes cyclables a été cruciale. Il reste désormais à s'assurer que ces ceux-ci soient bel et bien maintenus et étendus à d'autres axes. Fribourg et le canton de Vaud ont notamment vu des bandes cyclables être aménagées en urgence, les quais ainsi que plusieurs rues ont même été ouverts à la piétonnisation à Lausanne... pourvu que cela dure !



Manifestation spontanée à vélo autour de la Plaine de Plainpalais en mai 2020.



La mobilité piétonne n'est toujours pas perçue comme mode de transport à part entière. Les marcheurs et marcheurs acceptent donc (trop souvent!) des obstacles à leur progression qui n'auraient pas lieu d'être.

## En point de mire

**Je 24 septembre 2020, 19h30**  
**Trajets courts en Europe : les trains de nuit peuvent-ils remplacer les avions ?**  
Maison des Associations, Genève

Table ronde avec Pierre Sugin (« Oui au train de nuit », F), Andreas Theiler (ProBahn, CH) et Andrea von Maltitz (actif-traffic, CH).  
actif-traffic organise cette soirée de discussion autour des trains de nuit dans le cadre d'Alternatiba. Venez écouter nos orateurs-trices parler de l'indispensable tournant que nous devons prendre en la matière.

## Agenda

**Ve 18 septembre 2020 toute la journée dans toute la Suisse.**  
**PARK(ing) Day.**  
Transformer des places de stationnement en espaces de vie pour toutes et tous. À Genève, retrouvez-nous dans le quartier de la gare Cornavin de 16h à 18h.  
[www.actif-traffic.ch/parking-day](http://www.actif-traffic.ch/parking-day)

**Sa 26 septembre 2020, 10-18h**  
actif-traffic tiendra un stand au sein du pôle pour la mobilité durable, au milieu de plus de 100 organisations œuvrant pour la transition écologique et sociale. Venez nous rendre visite !  
Parc des Bastions, Genève.

**Je 26 novembre 2020, 13-18h**  
**« Le train au lieu de l'avion » : Davantage qu'une alternative respectueuse du climat ?**  
Des spécialistes discutent (en allemand). Suivi d'un verre de l'amitié. Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zurich  
Inscription sur :  
[www.umverkehr.ch/node/260](http://www.umverkehr.ch/node/260)

**SWISSLOS**

Lotteriefonds  
Kanton Bern



stiftung **corymbo**



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