



actif trafic

numéro 131
septembre 2021

La spirale infernale du trafic

Les politiques en matière de climat et de transport sont malheureusement trop peu cohérentes. Malgré les quelques efforts consentis, comme dans une spirale infernale, nous sommes à nouveau au point de départ – ou presque. L'heure est à une remise en question radicale de ces politiques.

Pages 2-4, 6-7

Cercles vicieux et spirales du trafic

En 1992, actif-trafiC voit le jour en tant qu'association à l'origine de l'initiative populaire visant à « réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux ». Cette initiative voulait briser le cercle vicieux du trafic routier : « qui construit des routes récolte du trafic ». Il était déjà clair pour nous que les problèmes de trafic ne pouvaient être résolus qu'à travers une réduction du trafic routier. Hélas, rares étaient ceux à le voir du même œil.

Aujourd'hui, nos villes et villages sont toujours traversés par de grands axes dédiés aux voitures, que beaucoup croient toujours indispensables. Bien entendu, nous pensons exactement le contraire, car ces routes pourraient faire de la place aux espaces verts, aux piétons et aux cyclistes (comme le demandent nos initiatives Climat urbain – cf. p. 7). Si nous voulons réellement changer quelque chose, nous devons d'abord regarder la réalité en face : le trafic automobile est comme un essaim diabolique qui croît sans cesse et sans contrôle, au détriment de toutes et tous, que les voitures soient équipées de moteurs à combustion ou électriques. Concernant ces dernières, certes, le bilan CO₂ est « moins pire », mais même si la flotte actuelle devenait entièrement électrique, nous ne pourrions atteindre les objectifs climatiques qu'en divisant par deux le nombre de véhicules en circulation (lire en p. 4). Pour actif-trafiC, cela a toujours été clair comme de l'eau de roche : le trafic doit être réduit de moitié !

Dans l'esprit de la spirale du trafic, peut-être le moment est-il venu de relancer notre initiative fondatrice ?

En vous souhaitant 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 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 **Traduction**: Andrea von Maltitz **Contributions**: Hanspeter Kunz, Philippe Koch, Hanspeter Guggenbühl, Christian Harb, Andrea von Maltitz, Daniel Costantino et Andréa von Maltitz **Photo page de titre**: Pablo Silva **Layout**: typisch.ch
Relecture: Thibault Schneeberger et Nataniel Mendoza **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**: novembre 2021

Amener la politique dans la rue

À qui appartiennent les rues? Légalement, la plupart appartiennent au secteur public, c'est-à-dire à nous tous, mais cette considération juridique est bien loin de la réalité. L'utilisation quotidienne qui en est faite montre très clairement à qui appartiennent réellement les rues: aux voitures. Ce sont elles qui prennent le plus de place et dominent le paysage et la vie dans l'espace public. Philippe Koch

Avec le projet « Brings uf d'Strass! », la ville de Zurich a interdit les voitures dans trois rues de quartier pendant les vacances d'été. Selon le concept du département des travaux publics, la Fritschstrasse est devenue un « jardin commun », la Rotwandstrasse une « tribune du voisinage » et la Konradstrasse une « longue rue de jeu ». Les impressions des dernières semaines montrent que la rue est utilisée intensément et de plusieurs façons : les gens jouent, discutent, s'attardent, boivent, font du vélo ou ne font rien du tout. Le projet « Brings uf d'Strass! » a rendu possible les rencontres et des activités communes au sein de l'espace public. Cette « création de lieu » temporaire sans pression d'exploitation montre de manière impressionnante qu'il existe un besoin en espaces libres pour des usages quotidiens sans injonction à la consommation. Alors, tout va bien ?

Non. Le projet « Brings uf d'Strass! » est – il n'y a pas d'autre façon de le dire – trop peu et trop tard. La fermeture à la circulation pendant cinq semaines de trois rues de quartier dans une ville qui dispose d'une confortable majorité politique gauche-verte depuis plus de 20 ans ne peut être qualifiée de courageuse ou d'avant-gardiste. La courte durée ne permet pas d'impliquer efficacement la population et les résidents. Le Parking Day et la Critical Mass montrent à chaque fois de manière impressionnante avec quelle créativité et quel dynamisme les habitant·es de la ville sont capables de s'approprier et de transformer les espaces de la rue. « Brings uf d'Strass » ne doit pas être un feu de paille. Il faut espérer que ce projet n'est qu'une première tentative de création de nouveaux espaces publics, qui sera suivie de beaucoup d'autres, plus courageuses et plus ouvertes.

Il ne suffit pas non plus de parsemer du mobilier ici et là. Les rues doivent être

entièrement repensées pour que la vie urbaine reste supportable sous les chaleurs futures. En tant qu'espaces publics, elles doivent devenir plus vertes, plus accessibles et plus confortables. Dans les années 1960, les rues ont été pensées comme des artères dans lesquelles le trafic devait circuler et ainsi faire vivre la ville. C'est le contraire qui s'est produit. Les artères se sont rapidement bouchées et à chaque nouvelle route, le spectre de la crise cardiaque s'est intensifié. Si, à l'ave-

nir, les rues doivent devenir les lignes de vie de la ville, alors elles doivent non seulement rendre la vie possible mais aussi l'améliorer.

Avec les initiatives Climat Urbain, actif-traffic tente de paver le chemin. Mais cela ne suffit pas. Tous les citoyens doivent s'approprier leur droit à la rue et le réaliser ensemble. Et si ce n'est pas maintenant, alors quand!?



Peu après l'installation, les voitures sont parties : le jeu peut commencer !

Le problème c'est la voiture, pas son mode de propulsion

La production d'électricité en Europe émet moins de CO₂ qu'auparavant parce qu'une part croissante d'électricité provenant de centrales éoliennes et solaires remplace l'électricité produite à partir du charbon. La part des voitures à propulsion électrique est en augmentation. Les batteries et les moteurs électriques sont produits plus efficacement et durent plus longtemps. Malgré tout, le «zéro gaz à effet de serre (GES)» n'est pas conciliable avec la voiture, même si tout le monde ne faisait le plein qu'avec de l'«électricité verte».

Hanspeter Guggenbühl (in memoriam) : Hanspeter a été renversé par un motard lors d'une randonnée à vélo le 26 mai 2021)

Les voitures électriques émettent moins que les voitures à combustion

Du point de vue climatique, le bilan après 200 000 km est clair : une voiture diesel correspond environ à 2 voitures électriques. Les émissions d'un véhicule électrique sont donc moitié moins élevées que celles d'un véhicule diesel.

Réduire de moitié le CO₂ n'est pas suffisant

Mais la réduction de moitié des émissions dans les transports n'est pas suffisante pour freiner efficacement le changement climatique. En effet, les accords de Paris en 2015 visent à garder le réchauffement climatique en dessous de +2°C, et si possible à +1,5°C. Pour atteindre cet objectif, les émissions mondiales de GES doivent être réduites à zéro net au plus tard en

2050, c'est-à-dire après déduction du CO₂ qui peut être capté de l'atmosphère par le biais de la reforestation ou du captage.

« Net zéro » signifie zéro CO₂ dans le transport

Avec le passage des voitures à essence et diesel aux voitures électriques, l'objectif de la politique climatique de la Confédération du « net zéro » dans les transports ne pourra être atteint qu'à moitié. Cela ne changera guère à l'avenir, car selon l'ISP, les progrès techniques n'amélioreront que marginalement l'empreinte carbone des voitures électriques produites en 2040 – et qui circuleront donc encore en 2050 : pour les voitures à essence et diesel produites en 2040, les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru diminueront de 30 à 34%, pour les voitures électriques

Voici les résultats des différents modes de transport:

| Mode de transport | Equivalent CO ₂ par passager/km |
|-------------------------------------|--|
| Avion | 260 g |
| Voiture à essence | 220 g |
| Voiture à diesel | 190 g |
| Voiture électrique | 89 g |
| Transports publics (tous confondus) | 25 g |
| Vélo à assistance électrique | 14 g |
| Vélo | 8 g |
| Trains suisses | 7 g |

de 17% seulement, par rapport aux véhicules produits en 2018.

Ainsi, si la Suisse veut atteindre ses objectifs climatiques de 2050, elle ne doit pas changer le système de propulsion, mais plutôt remplacer la voiture dans son ensemble. Mais par quoi ?

Empreinte climatique du rail et du vélo

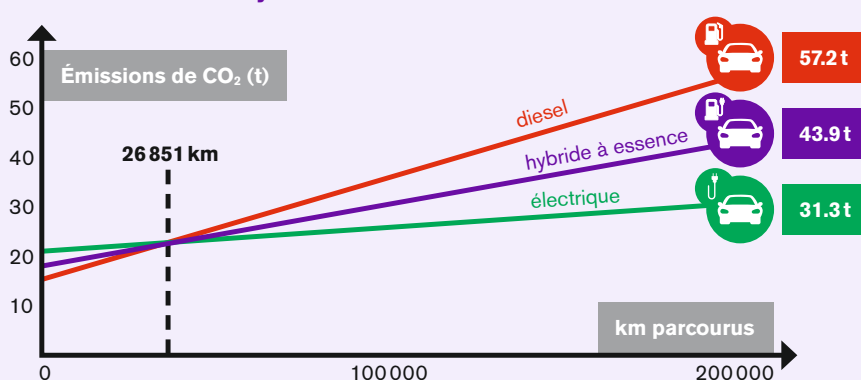
En comparant les émissions de CO₂ des voitures particulières, les experts de Treeze, grâce à leur outil «Mobitool», sont arrivés à des résultats similaires à ceux des études plus récentes du Paul Scherer Institut (PSI) et du Touring Club Suisse. Contrairement à l'étude du PSI, « Mobitool » a également permis de déterminer les émissions de CO₂ des transports publics et du vélo (avec et sans assistance électrique).

Un mot clé : sobriété

Les personnes qui se déplacent en vélo ou en train produisent également des GES, mais la quantité produite est plus de dix fois inférieure à celle d'une voiture électrique et même vingt fois inférieure à celle d'une voiture à essence. C'est pourquoi, du point de vue de la politique climatique, il n'est pas bon que le secteur public subventionne les voitures électriques. Si nous voulons limiter efficacement le changement climatique, nous devons remplacer la voiture, consommatrice d'espace, trop lourde et surpuissante, comme moyen de transport de passagers en général, par une combinaison intelligente du rail, du vélo et d'autres moyens de transport légers.

Bilan climatique

Voiture de classe moyenne



Bilan climat après 200 000 km: 1 voiture diesel = 2 électriques

Photo : PSI/TCS

Une retraite active après 18 ans chez actif-trafiC

Andréa von Maltitz, co-secrétaire pour la Suisse romande, est la première personne à prendre sa retraite chez actif-trafiC (fin juillet 2021). Pendant ces 18 années, elle s'est souvent déplacée de Genève à Zurich, elle a traduit le bulletin et les communiqués, tout en s'investissant à l'échelon local. Christian Harb, co-président d'actif-trafiC, a eu l'échange suivant avec Andréa.

Tu étais responsable de la Suisse romande chez actif-trafiC pendant 18 ans. Qu'est ce qui a changé pendant ces presque deux décennies ?

Les deux secrétariats d'umverkehR / actif-trafiC sont devenus plus professionnels et les tâches se sont multipliées. Aujourd'hui nous sommes 8 employé·es pour un 400 %. Nous abordons des sujets plus spécialisés comme les trains de nuit et la marchabilité. Nous nous concentrons surtout sur les grandes villes, avec les initiatives des villes ou « Climat urbain », car nous avons constaté que les villes sont davantage favorables à nos idées.

Comment les choses ont-elles évolué à Genève ?

Les administrations cantonales et municipales misent davantage sur l'échange avec les organisations de protection de l'environnement. Ces discussions prennent du temps et exigent de bonnes connaissances de notre part dans les domaines de l'aménagement, des transports publics et des mobilités douces.

Et qu'est-ce qui n'a pas changé au cours de ces 18 années ?

La volonté de réduire le volume du trafic motorisé reste certainement notre principal moteur. Il règne toujours beaucoup d'enthousiasme dans les deux secrétariats, et l'idéalisme des bénévoles est toujours indispensable pour faire connaître nos idées au grand public. Un grand merci à toutes et tous ceux qui ont rendu possible la récolte de signatures pour l'initiative « Climat urbain » en un temps record !

Quels ont été les points forts de ces 18 années ?

L'évaluation détaillée en 2003 de la qualité des transports publics dans 45 agglomérations du point de vue des usagers (et

non des entreprises de transport) nous a ouvert des portes auprès des administrations locales. La répétition du test en 2006 et en 2012 a d'ailleurs montré une nette amélioration des points faibles que nous avions critiqués.

L'évaluation sommaire des infrastructures piétonnes de 11 villes suisses était également une première, suivie par l'étude « Marchabilité et santé – comparaison de diverses villes » beaucoup plus détaillée et soutenue par la HES de Rapperswil. Avec cet instrument, les petites villes peuvent analyser de manière autonome les points faibles et les points forts de leurs cheminements pédestres.

La pétition pour préserver les lignes de train de nuit a connu un franc succès. Les gens faisaient la queue pour signer la pétition. Plus tard, cela a donné lieu à la campagne « Le train au lieu de l'avion » et à une discussion fructueuse avec les CFF pour sauver des lignes de trains de nuit.

Quel est ton plus beau souvenir chez actif-trafiC ?

La votation sur l'initiative pour la mobilité douce en 2011. Nous avons douté du

succès jusqu'à la dernière minute. Et quand le résultat final positif est tombé, ça a été une explosion de joie !

Quel(s) sujet(s) actif-trafiC devrait-il aborder à l'avenir ?

Les villes centrales ne représentent qu'une petite partie de la Suisse. Il suffit de penser à la loi sur le CO₂. Il me semble important d'ancrer nos idées dans la ceinture périurbaine, par exemple dans l'ouest lausannois ou dans les communes de la première couronne à Genève. En outre, nous devrions nous consacrer davantage à l'aménagement du territoire, car de nombreux éléments sont décidés à l'échelon supérieur de la planification. Personnellement, je compte m'investir à l'avenir bénévolement au Forum du Grand Genève.

Tu continueras donc à t'engager après ta retraite. Je te souhaite plein succès pour cette entreprise et te remercie cordialement pour ton immense travail !



Andréa le jour du dépôt de l'initiative Climat urbain à Genève

Lausanne et Genève visent la neutralité climatique

Le 6^e rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), publié en août, met en garde contre les conséquences dévastatrices du changement climatique. De nombreuses villes dans le monde sont déterminées à éviter le pire – grâce à des plans climat. Que peuvent et doivent réaliser ces plans à Lausanne et à Genève ? *Andrea von Maltitz*

En 2021, la ville de Lausanne et le canton de Genève ont publié des plans climat ambitieux. Tous deux visent à réduire radicalement les émissions de gaz nocifs pour le climat d'ici à 2030/40. Cela concerne notamment les transports individuels motorisés, qui doivent être réduits de moitié à Lausanne d'ici 2030. Les premières mesures ont déjà été prises pendant la pandémie : près de 700 places de stationnement ont été supprimées, environ 7,5 kilomètres de pistes cyclables ont été créés et plusieurs rues ont été réaménagées. Les transports publics, plus respectueux de l'environnement, devraient augmenter de plus de 40 % d'ici à 2030 – grâce à des abonnements 50 % moins chers pour les enfants, les jeunes, les bénéficiaires de l'aide sociale et les personnes âgées, et à une amélioration des cadences. Dans un premier temps, la ville de Lausanne n'obtiendra probablement la réduction des tarifs que grâce à des sub-

ventions pour les habitants de la ville, car cette mesure suscitera probablement une forte résistance au sein de l'association tarifaire Mobilis.

Beaucoup de bonne volonté, mais quelques inconnues à Lausanne

Les autorités municipales sont aidées par le fait que 46% des ménages ne possèdent pas de voiture et que ce chiffre continue d'augmenter. Au lieu de larges voies rapides et de nombreuses places de stationnement, nombreuses sont les personnes qui aspirent à des pistes cyclables sûres, à des trottoirs plus larges pour marcher, et à des places qui invitent à flâner et à s'attarder. Le trafic de transit doit être maintenu hors de la ville grâce à un nouveau plan de circulation qui prévoit des limitations de vitesse et des restrictions sur certains axes. Bien que la capitale vaudoise dispose d'une certaine autonomie dans le domaine des transports,

il reste à voir comment le canton et les communes environnantes réagiront à ce plan de transport, qui reste à élaborer.

Le plan climat de Genève et les limites du volontariat

Le plan climat genevois prévoit, lui, une réduction de 60% des gaz à effet de serre d'ici à 2030. Autrement dit, au lieu de 11 tonnes de CO₂ aujourd'hui, chaque Genevois ne devrait en émettre que 3,5 tonnes en 2030. Pour réaliser cette transition écologique dans les dix prochaines années, le canton veut investir 6 milliards de francs.

La mobilité terrestre est responsable de plus d'un quart des émissions de CO₂ à Genève. Grâce à la promotion du vélo et de la marche et au développement des transports publics, le transport individuel motorisé devrait être réduit de 40%. Il n'est pas prévu de réduire davantage le coût des transports publics ni de démanteler ou du moins de reporter les extensions de routes. La question se pose de savoir si une diminution de 40% basée uniquement sur l'action volontaire est réaliste.

Le canton souhaite en outre que 40% du parc automobile soit composé de véhicules électriques d'ici 2030. Les propriétaires de bâtiments seront les premiers responsables du développement des stations de recharge électrique. Toutefois, le remplacement des voitures privées à moteur diesel ou à essence par des véhicules électriques ou à hydrogène ne résout pas le problème de l'espace occupé par les voitures dans la rue.

Soit dit en passant, l'aéroport n'a été inclus dans le plan que sous la pression du Conseil du développement durable, et uniquement avec un objectif de réduction du trafic aérien de moins de 7%.

En résumé : des objectifs souvent ambitieux, mais malheureusement encore trop peu de mesures concrètes et efficaces.



Un très gros effort de réduction du trafic est nécessaire.

Photo : Thibault Schneeberger

Belle avancée pour les initiatives Climat urbain !

Les signatures nécessaires pour les initiatives Climat urbain ont été réunies à Bâle, Zurich, Winterthour et Genève pour des dépôts à la rentrée. Daniel Costantino et Andréa von Maltitz

« Connaissez-vous l'initiative pour davantage d'espaces verts pour lutter contre les îlots de chaleur et davantage de place pour les piéton·nes, les cyclistes et les transports publics ? ». Nous avons posé cette question très souvent dans quatre des six villes concernées par l'initiative Climat urbain. La plupart du temps, la réponse était : « Super, je signe volontiers ». Notre appel à commander des cartes de signatures a, lui aussi, eu un bon écho. Fin juillet, un bon mois avant le dépôt, nous sommes déjà sûrs d'avoir récolté assez de signatures. Les initiatives Climat urbain suscitent beaucoup de sympathie. Mais pourquoi seulement quatre et non six villes ?

À St-Gall, nous avons déjà remis les signatures en novembre dernier. En ce moment, nous sommes en négociation avec le Conseil administratif et discutons les différentes options qui s'offrent à nous avec les membres du comité d'initiative. À Berne, le lancement de l'initiative a été repoussé au printemps prochain. Notre association partenaire «Läbige Stadt» (ville vivante) est en train de planifier la précampagne. Nous nous concentrons maintenant sur les actions de dépôt des signatures – d'abord à

Bâle, ensuite à Genève pour terminer en beauté par Winterthour et Zurich.

Genève mise sur les associations de la société civile

La collecte des signatures à Genève a été un coup de maître, puisque 8286 signatures ont pu être réunies en 4 mois. Le début de la collecte sous la pluie battante des premières semaines de mai n'était pas vraiment prometteur, mais quelques semaines après le début de la collecte, il était déjà clair que nous atteindrions l'objectif – malgré la météo et les vacances d'été. Cela a été possible grâce à de nombreuses commandes de signatures directement sur notre site, mais aussi grâce à la participation très active de plusieurs associations de quartier, dont l'engagement a été déterminant. Nos partenaires, notamment l'ATE, Pro Velo, Pro Natura, l'AVIVO, le syndicat SIT ainsi que les Vert·es, le PS, solidaritéS et les Vert'libéraux nous ont également beaucoup aidé en récoltant activement et en envoyant l'initiative à leurs membres. Fin juin, à mi-parcours de la période de collecte, l'action GreenHeva, initiée par des étudiantes de

l'Université de Genève a apporté un soutien bienvenu à l'initiative : une spirale de plantes a mis de la verdure durant une journée sur la – très minérale – plaine de Plainpalais. Les passant·es ont admiré l'œuvre... et ont signé l'initiative !

Efficace contre les effets du changement climatique

Au moment où nous écrivons cet article, les pluies exceptionnelles et tempêtes se multiplient : les rivières et les lacs (en particulier ceux de Bienne et Neuchâtel) débordent, entraînant des inondations historiques. Le réchauffement climatique est en marche. La désimperméabilisation d'une partie de l'espace routier, demandé par les initiatives, favorise également la « ville éponge ». Le sol végétalisé peut non seulement mieux absorber l'eau que l'asphalte, mais il permet aussi de modérer les températures en période de vagues de chaleur. Nous espérons que les villes auront la clairvoyance de saisir les opportunités offertes par ces initiatives intelligentes. Pour les habitant·es des villes, nos initiatives Climat urbain sont non seulement un enjeu de qualité de vie, mais carrément de survie !



Le 30 août, nous étions une quarantaine à défiler pour déposer les 8286 signatures pour l'initiative Climat urbain.

**Mardi 23 novembre 2021 :
Journée d'étude de Mobilité
piétonne.**

Journée d'étude 2021 – Espaces
publics pour la marche
Stadtheater Langenthal
Infos et inscriptions:
mobilitepietonne.ch

**actif-trafficC organisera
une conférence-débat dans
le courant de l'automne à
Genève. Tenez-vous informés
sur actif-traffic.ch**



Dans les années 1960,
les rues ont été pensées
comme des artères dans
lesquelles le trafic devait
circuler et ainsi faire vivre la
ville. C'est le contraire qui
s'est produit. Les artères se
sont rapidement bouchées
et à chaque nouvelle route,
le spectre la crise cardiaque
s'est intensifié.

actif-trafficC
En avant toute!