

# actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



135 | 9.2022

## Marchabilité & santé : à pied à travers la ville

A partir de la page 3

Verdissons la ville **Page 6**

Histoire de militant·es **Page 7**

**actif-traffic**  
En avant toute!

# Sauvetage

## du climat urbain

Sarnen, 17 juillet, 16h21, 33 degrés. Je suis au bord du lac, sous un parasol. Nous vivons actuellement une succession inouïe de jours de canicule. Sommes-nous toutes et tous condamnés à rester assis au bord du lac, une glace à la main ? C'est sans compter que la plupart d'entre nous vivent ou travaillent en ville et doivent y supporter la chaleur.

En effet, les villes sont doublement victimes. D'une part, elles subissent le trafic automobile, qui contribue largement au réchauffement climatique. D'autre part, les grandes surfaces de béton et d'asphalte (trafic routier !) se réchauffent davantage. Le trafic automobile est donc doublement coupable du climat chaud des villes, et ces deux aspects sont abordés par nos initiatives Climat Urbain. De manière positive: davantage de verdure et d'espace pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Cela doit se faire au détriment du trafic automobile et entraînera des restrictions. Est-ce une mauvaise chose ? Bien au contraire. Comme nous l'avons vu plus haut, une réduction du trafic automobile a un effet doublement positif, à savoir une diminution du réchauffement climatique (problème fondamental) et davantage de verdure, qui rafraîchit la ville (lutte contre les symptômes à court terme). Les secouristes procèdent exactement de la même manière dans une situation où la vie est en danger. D'abord sauver la vie, ensuite soigner.

Peut-on limiter le recours à l'automobile ? Bien sûr, pourquoi pas ? Les routes sont un espace public qui nous appartient à toutes et tous. Ce n'est pas une contrainte que de réduire la capacité des routes pour valoriser l'espace de vie et laisser plus de place à d'autres formes de circulation. Ce n'est que justice. Surtout si ces dernières sont à la fois plus efficaces (et donc plus respectueuses du climat) et plus saines. Les initiatives Climat Urbain sont donc doublement utiles : elles nous aident d'abord, puis elles aident le climat. ■



*Hanspeter Kunz*  
Co-président

### Impressum actif-traffic est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** actif-traffic, rue des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80-67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch **Newsletter** actif-traffic.ch/bulletin-dinformation **Rédaction** coordination d'actif-traffic **Traduction** Nataniel Mendoza, Romain Borcard et Andrea von Maltitz **Contributions** Veronika Killer, Johannes Künzler, Hanspeter Kunz, Nataniel Mendoza et Tonja Zürcher **Photo page de titre** Mircea, Pixabay **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** septembre 2022

# Je veux marcher par des chemins frais

Que nous fassions du vélo, utilisions les transports publics ou possédions une voiture, nous nous déplaçons toutes et tous à pied (ou en fauteuil roulant). Il est d'autant plus étonnant que ce mode de déplacement élémentaire soit souvent oublié et négligé par les planificateurs. Grâce aux initiatives Climat urbain d'actif-traffic, les choses devraient avancer.

Veronika Killer

La marche est notre moyen de déplacement le plus éprouvé. Il nous permet d'aller presque partout. A pied, il est presque toujours possible de se frayer un chemin, si seulement il n'y avait pas les autres usagers de la route. Au lieu d'encourager ce mode de transport intelligent, on l'oublie souvent. La plupart du temps, les piétons savent s'aider eux-mêmes et se frayer un chemin à travers la ville, par exemple en poussant des montagnes de neige sur le bord de la route. En ce moment, ce sont plutôt les chaudes journées d'été qui nous reviennent en mémoire. Car à pied, une promenade dans une ville en surchauffe devient un véritable calvaire. Nous sommes sans protection, sans courant d'air. Y a-t-il éventuellement de l'ombre de l'autre côté de la rue ? Mais où traverser ?

Outre les chemins de randonnée pédestre, la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) prescrit également que les réseaux de chemins pour piétons dans les zones d'habitation doivent être définis dans des plans et garantis juridiquement. Les voies piétonnes qui y sont inscrites doivent être attrayantes, sûres, sans obstacles, continues et denses. Pour être attrayantes, elles doivent être exemptes de perturbations (par ex. temps d'attente courts et priorité) et présenter une qualité environnementale élevée. Cela signifie notamment des surfaces de séjour avec des sièges, ainsi que des toilettes publiques, mais aussi des rangées d'arbres ou de la verdure.

La planification des réseaux piétons dans les communes est de qualité très variable, comme le montre le projet « Marchabilité et santé : comparaison entre des villes suisses ». Dans certaines des communes étudiées, la planification du réseau piéton est même totalement absente. Souvent, le réseau est planifié de manière trop peu dense. Les traverses sont oubliées. Les résultats de l'étude montrent en outre que la température est souvent très lourdement ressentie par la population les jours de canicule.

Les lacunes et les points faibles du réseau piéton doivent être recensés et corrigés. Cette tâche va de pair avec les objectifs des initiatives Climat Urbain d'actif-traffic. Celles-ci veulent transformer une partie de l'espace routier en espaces verts avec beaucoup plus d'arbres afin de rendre les villes supportables à la chaleur. Les piétons, les cyclistes et les transports publics doivent également bénéficier de davantage d'espace.

Dans l'idéal, il en résulterait, du point de vue des piéton-nes, un réseau dense de veines vertes reliant des destinations importantes comme la gare. Ce constat nous pousse à combler les lacunes du réseau piéton avec des projets courageux.

Afin de mieux garantir les besoins des piéton-nes dans ces projets, un nombre suffisant de postes dans l'administration et des compétences clairement définies pour les différents thèmes de la mobilité piétonne restent les recommandations clés du projet Marchabilité et santé à chaque commune (plus d'informations sur le projet à la page suivante). Avec le succès des initiatives Climat Urbain, cette fonction serait également renforcée. Les initiatives d'actif-traffic contribuent donc largement à la promotion de la mobilité piétonne. ■



**Chemin piétonnier à double revêtement (Meyrin) : un revêtement plat offrant un grand confort de marche peut être combiné avec une désimper-méabilisation**

# Verra-t-on un jour le bout du tunnel ?

Dans le cadre de la deuxième phase du projet « Marchabilité et santé : comparaison des villes suisses », 15 petites villes et communes d'agglomération ont été évaluées à l'aune de leur qualité pour les déplacements piétons. Les résultats mettent en évidence une très claire nécessité d'améliorations.

Veronika Killer

Qui se déplace à pied n'émet pas de CO<sub>2</sub>, prend peu de place et contribue à une bonne vie en commun dans son quartier. Néanmoins, les piétons doivent compter quotidiennement avec des obstacles sur leur chemin, par exemple un passage clouté au mauvais endroit ou des nids de poules et des trottoirs éventrés par des racines.

De nombreuses communes entretiennent certes de jolis chemins de randonnée, mais les trajets quotidiens font l'objet de peu d'attentions. Or, des chemins piétons attrayants dans les zones d'habitation sont payants à plusieurs égards. Ils se combinent facilement avec des mesures de réduction des îlots de chaleur telles que la plantation d'arbres et incitent à la pratique d'exercice quotidien, deux aspects positifs pour la santé publique.

## Succès pour la participation à l'étude

L'idée du projet « Marchabilité et santé » est d'amorcer des processus efficaces pour l'amélioration de la situation des piétons. Et le succès du projet nous donne espoir. Le but de procéder par comparaison entre les communes est de pouvoir retirer les spécificités de chaque lieu, en plus d'inciter les communes à mettre en œuvre des améliorations. Des « fact-sheets » ont été produites pour chaque commune, avec les points forts et les points faibles. Lors de la deuxième phase du projet, les communes d'Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Meyrin, Nyon, Lyss Olten, Renens, Sion, Thoun et Uster ont relevé le défi d'améliorer leur situation en matière de mobilité piétonne.

Les points faibles suivants étaient frappants pour les 15 communes étudiées. Les arrêts de bus doivent être mieux traités et l'amélioration de l'espace public ainsi que l'accessibilité sont des thèmes centraux. Selon la loi sur l'égalité des personnes handicapées, tous les arrêts devraient répondre aux exigences de cette loi d'ici fin 2023. La population est par ailleurs très insatisfaite des solutions de circulation sans priorité pour les piétons. Même dans les zones 30, le besoin de passages piétons existe, il faut une meilleure qualité de séjour, même lorsque l'espace est limité. Des mesures nécessitant peu de place, telles que la réduction du bruit et des toilettes publiques moins rares, peuvent également sensiblement améliorer la situation.

## Adliswil, Horgen et Meyrin reçoivent la « brosse à chaussures d'or »

Il est temps de donner la priorité aux plus vulnérables dans la planification des transports. Les aménagements sûrs et attrayants des trajets scolaires sont toujours jugés insuffisants. De plus, des conflits surgissent régulièrement entre les piétons et les cyclistes, qu'il s'agisse de vélos en marche ou de vélos stationnés. Les places de stationnement pour vélos et les liaisons cyclables sûres doivent donc toujours être placés en dehors des surfaces piétonnes.



Les revêtements plats sont beaucoup plus agréables à parcourir avec un déambulateur (exemple de Frauenfeld).

## Améliorations prioritaires

- Séparation du trafic piéton et cycliste
- Amélioration de la sécurité et de l'attractivité des trajets vers les écoles
- Infrastructures piétonnes sans obstacles
- Une meilleure qualité de séjour pour les piéton·nes
- Priorité à la mobilité piétonne, même en zone 30
- Améliorer la communication et le monitoring



Les lauréats du prix Marchabilité et santé et l'équipe du projet lors de la cérémonie de clôture

L'événement de clôture du projet « Marchabilité et santé – Comparaison entre des villes suisses », qui s'est tenu le 17 mai 2022 à Berne, a donné aux responsables des communes la possibilité d'échanger sur les expériences faites dans leur propre commune et sur les défis à relever. Trois communes partenaires ont été récompensées par une « brosse à chaussures d'or » : Adliswil a obtenu les meilleurs résultats pour l'évaluation de l'infrastructure, Horgen pour la pratique de la planification et Meyrin pour la satisfaction.

### Des outils importants pour la planification au quotidien

Après une phase de développement et de test de quatre ans menée par actif-traffic, Mobilité piétonne et la Haute école spécialisée de Suisse orientale (HES-SO), le travail doit continuer. Les analyses ont montré que les trois parties du projet permettent de mettre en avant les besoins spécifiques des piéton·nes, qui sont souvent oubliés dans les communes. Toutes les communes de plus de 10 000 habitant·es auraient intérêt à procéder à une enquête continue sur la satisfaction des piétons. Les outils élaborés dans le cadre du projet sont mis à la disposition des communes. De plus, les services cantonaux de la mobilité piétonne sont invités à jouer un rôle de leader ou du moins de soutien lors de l'enquête. Le canton de Zurich avance de manière proactive et prépare une mise en œuvre dans d'autres communes.

Outre l'enquête sur la qualité de la mobilité piétonne, les trois outils d'analyse que sont le test de mobilité piétonne, la pratique de la planification et l'enquête auprès de la population peuvent fournir d'autres informations : Le test de mobilité piétonne permet par exemple d'évaluer la qualité de l'infrastructure dans des quartiers sélectionnés ou dans le cadre de nouveaux projets de construction, ou encore de contrôler certaines liaisons piétonnes importantes (par exemple les trajets scolaires). L'enquête sur les pratiques de planification met en évidence les éléments à prendre en compte lors de la révision du plan des réseaux piétons. L'enquête auprès de la population peut servir de préparation à des travaux conceptuels (par exemple des concepts de circulation communaux) et à des projets (mesures de modération du trafic ou autres). Tous les outils sont librement disponibles.

Mobilité piétonne continue d'accompagner le projet en tant qu'organisme de certification. Veronika Killer, responsable du projet Mobilité piétonne, quitte actif-traffic mais continuera à s'engager pour des chemins piétons et cyclables attractifs. ■

Les porteurs du projet étaient actif-traffic, Mobilité piétonne et la Haute école spécialisée de Suisse orientale (HES-SO). Le projet a été soutenu financièrement par Energie Suisse, la fondation Corymbo, le canton de Zurich et les 15 communes participantes.

Plus de détails et d'outils : [www.actif-traffic.ch/marchabilite](http://www.actif-traffic.ch/marchabilite)

# Militantisme versus politique de série-Z

Nous n'avons plus le temps de perdre du temps. C'est sous ce slogan qu'un groupe d'habitant-es a décidé de prendre en mains la végétalisation du quartier. Avec le soutien d'actif-traffic, ils ont dégrappé neuf mètres carrés d'asphalte. Hélas, sans effets durables.

Nataniel Mendoza et Survap

Le 22 juin dernier, des militantes de l'association des habitant-es des Pâquis (Survap) et d'actif-traffic se sont donnés rendez-vous aux Pâquis pour une action intitulée « jardin participatif sur des places de parking ». Les habitant-es des Pâquis, qui ont entamé un dialogue proactif avec la Ville de Genève il y a plusieurs décennies déjà, lassé-es de voir que leurs demandes

mettaient des années à se concrétiser – quand elles ne sont pas oubliées – ont décidé en toute légitimité de montrer avec le soutien d'actif-traffic qu'il n'était pas si difficile d'enlever un peu de bitume.

Dans la préparation de cette action non conventionnelle, les militant-es ont une nouvelle fois pris langue avec les autorités, se sont entourées de professionnel-les et ont minutieusement préparé les opérations. À visage découvert, les habitant-es ont donc ce matin-là entrepris de dégrapper une couche superficielle d'asphalte sur une bande de 70 cm le long de cinq places de parking. Dans un geste symbolique – une si petite surface n'aurait eu d'importance ni pour contrer l'effet îlot de chaleur, ni pour désimperméabiliser le sol de ce quartier très fortement bétonné – les participant-es avaient invité, une fois les outils rangés, les voisin-es à planter fleurs et plantes dans ce qui aurait été un magnifique jardin participatif.

Hélas, la police a interrompu l'action vers midi trente, et embarqué un des militants gardé plusieurs heures au poste. Les lieux ont été évacués et s'est alors mis en place, pour le plus grand bonheur des amateurs de nanars, un film de série-Z orchestré par les partis de la droite genevoise et du Centre sous le titre : « qui aura la tête du magistrat écolo qui a osé recevoir les activistes ? » Ces partis ont alors rivalisé d'imagination pour enterrer le sujet du changement climatique, peut-être pour masquer leur absence de programme sérieux à ce sujet. Heureusement leur démarche n'a pas emporté la majorité une fois soumise au vote des élu-es du Conseil municipal lors d'une séance extraordinaire convoquée à grand frais pour l'occasion.

Pour actif-traffic et Survap, l'urgence de combattre les îlots de chaleur et de végétaliser les quartiers populaires est plus que jamais d'actualité. La priorité est aujourd'hui d'intégrer l'expertise des habitantes des quartiers et des écoles spécialisées dans les aménagements urbains, et d'accélérer les procédures pour répondre aux exigences climatiques, toujours plus urgentes.



Jardin participatif aux Pâquis : durant la matinée les activistes ont enlevé une fine bande d'asphalte pour y mettre du gazon. En parallèle, des bacs pour y planter fleurs et plantes et des dessins à la craie sur les places de parking.

# Engagement militant pour des villes sans voitures

Philippe de Rougemont est un militant d'actif-traffic des premières heures. Kirsten Almeida, elle, nous a rejoint cette année. Entretien avec des militant-es qui ne sont pas près de s'arrêter.

Entretien :  
Romain Borcard et  
Nataniel Mendoza

## Comment avez-vous connu ?

**Philippe :** C'était à la fin des années 90 quand l'association s'appelait Rétrotrafic et lançait son initiative fédérale pour une réduction de moitié du trafic motorisé en 10 ans. L'initiative a été rejetée par 80 % des votes mais le débat a animé le pays, les arguments ont pu largement circuler dans tous les cantons.

**Kirsten :** Sur les réseaux sociaux. Il y avait un post sur la création d'un groupe régional que j'ai décidé de rejoindre.

## Qu'est-ce qui vous a poussé à vous engager ?

**Philippe :** Une profonde envie de voir reculer la voiture et retrouver un espace public où on puisse vivre sans être sur la défensive.

**Kirsten :** Chez actif-traffic, j'aime bien la dimension politique très large. On peut parler vélo, mais aussi de la végétalisation, la cohabitation avec les piétons, en bref, une vision large de la mobilité durable.

## Avez-vous un ou plusieurs « moments forts » de votre engagement à actif-traffic ? Des actions qui vous ont marqué ?

**Kirsten :** C'était clairement le jardin participatif au Pâquis [Ndlr: le 22 juin dernier à Genève], une action d'urbanisme tactique avec actif-traffic et une association de quartier, Survap. J'ai trouvé précieux la démarche en amont de l'action, qui a été riche en échanges. Il s'agit d'actions qui dérangent, mais très bien pensées. Le côté non-violent est capital pour moi, on obtient beaucoup plus de résultats en menant des actions pacifistes.

**Philippe :** L'initiative 144 « Pour la mobilité douce » [Ndlr: lancée à Genève en 2009] a été remplie de moments forts. On l'a obtenue de justesse avec 600 voix d'écart ! La fête de la victoire aux Grottes, en 2011, fût mémorable. D'ailleurs la place des Grottes est un endroit historique puisque des chicanes en briques, encore présentes aujourd'hui, empêchant les voitures de s'y garer.

## Après toutes ces années, selon vous, est-ce que la politique des transports a évolué dans le bon sens ?

**Philippe :** À Genève clairement oui ! La voiture a perdu de son attrait, et ses effets nuisibles sont devenus évidents pour quasiment tout le monde. Genève veut réduire de 40 % le trafic motorisé d'ici 2030, ne boudons pas notre plaisir c'est une avancée majeure !

**Kirsten :** Elle évolue dans le bon sens, oui, mais beaucoup trop lentement. Il y a un lobby automobile beaucoup trop puissant. Les avancées sont trop timides. Les cyclistes sont les derniers pris en considération dans le réseau cyclable, qui n'est pas pensé dans son entièreté. Le vélo est encore considéré comme un mode pour la balade tranquille, pas comme un moyen de transport quotidien, à part entière.

## ... et comment faudrait-il continuer cette politique à l'avenir ?

**Philippe :** Les villes du canton doivent être accessibles aux seules voitures servant les personnes à mobilité réduite, les déménagements, les livraisons, les professionnels pour qui les vélo-cargos ne suffisent pas et les services d'urgence. Chiche ?  
**Kirsten :** Il faut diminuer drastiquement l'emprise du transport motorisé dans l'espace public. Il faut le bâton et la carotte, diminuer l'attrait de la voiture en ville et en parallèle augmenter les aménagements pour les autres mobilités. ■



Philippe de  
Rougemont



Kirsten Almeida

## actif-traffic passe aux factures QR

A partir du 30 septembre 2022, les paiements avec les bulletins de versement habituels ne seront plus possibles en Suisse. Si vous nous soutenez par un ordre permanent, nous vous prions de le mettre en place à l'aide de la facture ci-jointe.



Photo : Bernd Schrey, Pixabay

Une zone piétonne animée fait le bonheur de la population.

Agenda

**25 septembre: 20 ans de Genève Roule!**

**De 10h à 17h30**

actif-traffic.ch

Retrouvez sur [actif-traffic.ch](https://actif-traffic.ch) la captation vidéo intégrale de la table-ronde organisée par actif-traffic le 12 avril dernier intitulée «40 % de trafic motorisé en moins d'ici 2030 : comment y arriver?»