

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



142 | 5.2024

Vers un tournant dans la mobilité

à partir de la page 3

Le 30 km/h en danger [page 5](#)

Sans voiture à la campagne [pages 8-9](#)

Offres de mobilité partagée [pages 12-13](#)

actif-traffic
En avant toute!

Le tournant dans la mobilité

dont nous avons besoin

Imaginez entendre des oiseaux chanter le matin au lieu du bruit de la circulation. Ce serait plaisant, non ? Le lobby automobile ne l'entend pourtant pas de cette oreille. Il veut développer les autoroutes au lieu de renforcer les transports publics, en plus d'imposer une vitesse de 50 km/h sur les grandes routes de quartier, empêchant les villes d'apaiser leurs rues en les passant à 30 km/h. Les raisons invoquées sont aussi fallacieuses que carrément fausses. L'élimination des goulets d'étranglement par l'élargissement des routes entraîne une augmentation du trafic et encore plus d'embouteillages. Et la sécurité et la fluidité du trafic plaident clairement en faveur du 30 km/h.

Mais lorsqu'on demande – comme le fait actif-traffic – une réduction de la vitesse ainsi qu'une diminution du trafic automobile et que l'on propose de mettre en place davantage de pistes cyclables, d'espaces pour les piéton·nes, des transports publics flexibles qui desservent également les régions rurales ou encore de l'auto-partage, alors on se fait souvent traiter « d'idéologue anti-voiture ».

Nous en avons assez ! Nous voulons construire activement notre avenir et même donner envie aux éternels râleur·ses du lobby automobile d'opter pour un tournant dans la mobilité. Cette bifurcation de nos transports profiterait à toutes et tous : meilleure qualité de vie et santé, réduction du bruit et des accidents, amélioration de l'air et du climat urbain... et surtout des quartiers, des villes et des villages en plein essor.

Nous voulons changer les mentalités, réapprendre à circuler, nous débarrasser des vieilles habitudes et accueillir à bras ouvert la nouveauté. Le changement a toujours accompagné l'humanité et c'est une bonne chose.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro du bulletin d'actif-traffic,

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, Case Postale, 1211 Genève 8, Tel : 079 781 42 36, info@actif-traffic.ch, actif-traffic.ch CH84 0900 0000 8006 7097 2 Newsletter actif-traffic.ch/newsletter Dispositions relatives à la protection des données actif-traffic.ch/protection-des-donnees Rédaction coordination d'actif-traffic Traduction et relecture Thibault Schneeberger et Angela Zimmermann Contributions Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Nina Sommer et Tonja Zürcher Photo page de titre Luigi Olivadoti Layout typisch.ch Corrections Marion Elmer, Barbara Geiser Impression Jordi AG, Belp Papier RePrint Recycling-papier Prix d'abonnement presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 Prochain numéro Septembre 2024

Pourquoi avons-nous besoin d'un tournant dans la mobilité ?

On peut également se demander : pour qui la ville est-elle bâtie ? Ou bien : dans quel futur souhaitons-nous vivre ? Il est clair que cela nécessite un changement culturel urgent qui doit s'accompagner d'une transformation fondamentale du système de transport.

Nina Sommer

Opérer un « tournant dans la mobilité » est crucial pour concevoir l'avenir de nos villes et pour la qualité de vie de leurs habitant·es. A une époque où l'empreinte environnementale des transports reste déraisonnable et où les villes continuent d'être dominées par les voitures, un changement culturel fondamental est nécessaire. C'est la seule façon de garantir un avenir de la mobilité qui soit respectueux de l'environnement et de la qualité de vie.

Les villes actuelles ne sont souvent pas conçues pour supporter le trafic automobile massif qui les encombre. Depuis les années 1950, la voiture occupe un rôle de plus en plus dominant et est devenu un symbole de statut social. Aujourd'hui, de nombreuses personnes sont dépendantes de leur automobile pour se rendre au travail, à des événements culturels ou pour des activités de loisirs. Les obstacles à l'abandon de la voiture semblent énormes : l'offre de transports publics ne suffit pas, n'est pas assez abordable, flexible, vaste et inclusive. Cela entraîne, entre autres, une injustice territoriale massive et une exclusion des personnes qui ne possèdent pas de voiture ou de permis de conduire.

Un autre problème est que la plupart des coûts engendrés par le trafic automobile sont payés par l'ensemble de la société. Cela vaut aussi bien pour les coûts financiers qu'en ce qui concerne la place occupée par les voitures. En consacrant l'espace public en priorité au trafic automobile, on le restreint et on le rend confus et dangereux pour les autres usager·es. Cela va à l'encontre des principes de l'urbanisme moderne, qui devrait viser à créer des espaces urbains mixtes et agréables à vivre. Il n'y a pas d'égalité dans le système de mobilité actuel, mais un privilège accordé à la voiture. Aujourd'hui, n'importe qui peut stocker son véhicule en permanence dans la rue alors que l'espace dans nos

villes est rare et précieux et qu'il devrait plutôt être consacré aux gens et non à des boîtes de tôle inertes.

L'évolution historique de l'urbanisme depuis le siècle dernier a conduit à une conception dysfonctionnelle des villes, dans laquelle les besoins des automobilistes priment sur ceux des autres usager·es de la route. Cela a non seulement eu des conséquences négatives sur la qualité de vie des gens, mais entraîne également des nuisances sanitaires en raison du bruit et la pollution.

Il est donc urgent que nous reconsidérons fondamentalement nos systèmes de transport, mais aussi notre urbanisme, et que nous nous concentrons davantage sur les alternatives écologiques comme les transports publics, le vélo et la marche. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions créer un avenir durable et agréable à vivre. ■



En voiture, une personne requiert 10 fois plus de place que dans un tram ou à pied.

Pour des zones périphériques cyclables



Lorsqu'on pense aux aménagements vélo, on pense encore souvent aux villes-centre. Mais les régions périphériques ont un vrai potentiel cyclable, aujourd'hui trop souvent négligé.

Thibault
Schneeberger

La force d'une chaîne se mesure à son maillon le plus faible : sur un trajet à vélo, même si l'essentiel du parcours est sécurisé, il suffit d'un tronçon ou d'un carrefour où l'on risque sa vie pour renoncer à la bicyclette. Et le risque de tels écueils augmente avec la distance à parcourir. Ce phénomène emprisonne souvent les communes périphériques dans une dépendance automobile dont elles devraient pourtant se défaire.

Les périphéries à la traîne

Grâce à l'activisme associatif et à des majorités politiques souvent plus favorables en ville, les réseaux cyclables sont le plus souvent en voie d'amélioration dans la plupart des villes-centre, même si le processus reste beaucoup trop lent. Les communes d'agglomération et les campagnes sont toutefois souvent à la traîne. Le trafic motorisé y est peut-être moins dense qu'en ville, mais il y reste souvent assez rapide et en l'absence de masse critique, les cyclistes, plus isolés, s'y sentent davantage en danger.

Exemples de
bonnes infrastructures cyclables:
prixvelo.ch

Les distances plus grandes hors des villes défavorisent aussi le vélo. Tous modes confondus, en Suisse, on parcourt 27,7 km par jour lorsqu'on vit en ville, 32,9 km dans les zones intermédiaires et 35,4 km en campagne. Mais la démocratisation de l'assistance électrique – près de la moitié des vélos vendus en Suisse en 2022 – est un remède. Un trajet moyen à vélo « musculaire » est aujourd'hui de 3,6 km, contre 5,2 km en vélo électrique. Or, 44 % des trajets réalisés en voiture font moins de 5 km. Le vélo électrique a d'ailleurs opéré une progression fulgurante ces dernières années.

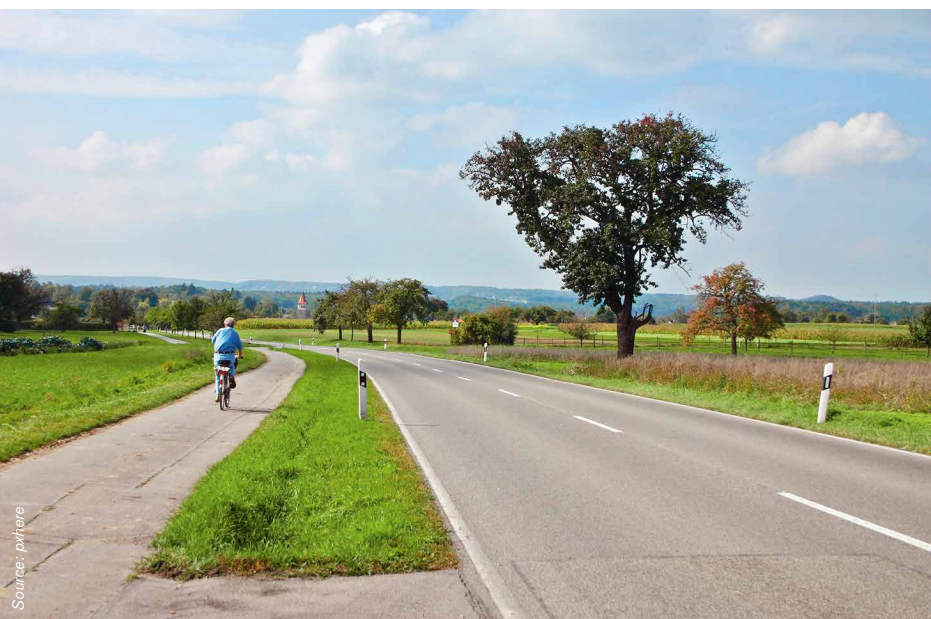
96,8 % de la population vit à moins de 5 km d'une gare

Le potentiel du vélo est d'autant plus grand que les possibilités d'intermodalité sont nombreuses dans un pays où 96,8 % de la population vit à moins de 5 km d'une gare. Encore faut-il pouvoir rejoindre ces gares à vélo en toute sécurité et s'y garer sans risque. Or trop souvent, le stationnement sécurisé manque et les routes pour y mener restent dangereuses.

Pour les communes d'agglomération, rééquilibrer l'espace au détriment du trafic motorisé est souvent encore plus délicat qu'en ville vu la forte dépendance à la voiture. En campagne, il y a souvent davantage d'espace, mais créer des aménagements cyclables oblige souvent à grignoter des terres agricoles... et acquérir ces terrains est souvent long et coûteux.

Néanmoins, il existe aussi de bons exemples. Dans le canton du Tessin, une alternative à la route cantonale très fréquentée a été créée entre Cannobio et Tesserete sur un ancien tracé ferroviaire. La commune de Schleithem, dans le canton de Schaffhouse, a rendu plus sûre une piste cyclable utilisée pour se rendre à l'école grâce à un nouveau tronçon et à un nouveau pont pour piétons et cyclistes. Et la commune de Burgdorf est depuis des années en tête de l'évaluation du Prix Vélo de Pro Velo. Mais avec une note moyenne de 4,7, Burgdorf a encore une bonne marge de progression.

Qu'y a-t-il de plus beau que de parcourir la campagne à vélo ? Le potentiel du vélo en dehors des villes est immense : il est grand temps de l'exploiter !



Des pistes cyclables sûres et directes augmentent l'utilisation du vélo, même à la campagne.

Le lobby automobile lutte contre la sécurité routière

Une vitesse de 30 km/h favorise un sommeil de meilleure qualité, des routes plus sûres et un trafic plus régulier. Il n'est donc pas étonnant que l'Union des villes suisses demande que la vitesse de 30 km/h devienne la norme dans les agglomérations.

Tonja Zürcher

À 30 km/h, le bruit du trafic décroît fortement et les pics de bruit qui perturbent le sommeil diminuent fortement. Selon le Bureau de prévention des accidents (BPA), l'introduction d'une vitesse de 30 km/h dans les localités permet d'éviter un tiers des accidents graves et donc 640 blessés graves et 20 morts par an.

Environ 40 % de la population peut déjà profiter d'une modération du trafic à proximité de son domicile. Celles et ceux qui vivent au bord d'une route très fréquentée ont longtemps été désavantagés, mais cela a récemment changé petit à petit. A Lausanne, la vitesse est limitée à 30 km/h la nuit dans pratiquement toute la ville. Depuis l'automne dernier, à Fribourg, la vitesse est limitée à 30 km/h sur 60 % des routes, de jour comme de nuit. Zurich est en train d'introduire le 30 km/h sur de nombreuses grandes routes afin de réduire les nuisances sonores. La liste pourrait s'allonger sans problème. En parallèle au succès évident et grandissant de la limitation de vitesse à 30 km/h, se développe une opposition de plus en plus acharnée de la part du lobby automobile.

Le lobby automobile s'oppose à la limitation de vitesse à 30 km/h

Par le biais d'une motion, le conseiller d'administration du TCS Peter Schilliger et ses camarades de l'ACS, de l'Union suisse des arts et métiers, de Route Suisse et d'Auto Suisse veulent garantir le maintien du 50 km/h sur les grandes routes traversant des villages et des quartiers – les routes dites à « orientation trafic ». Le Conseil national et le Conseil des États ont déjà approuvé la motion. Le Conseil fédéral doit donc désormais élaborer une modification de la loi sur la circulation routière.

Une loi sur la protection de l'environnement opposée à la protection de l'environnement

Comme si cela ne suffisait pas, le président de l'ACS Thomas Hurter a directement introduit l'interdiction de la vitesse à 30 km/h sous forme

de proposition dans les débats en cours sur la loi sur la protection de l'environnement. Concrètement, il demande que la réduction de la vitesse pour la protection contre le bruit soit exclue sur les grandes routes. Le Conseil national a approuvé la proposition de Hurter. Si le Conseil des États se prononce également contre le 30 km/h, alors un référendum sera sans doute lancé !

Moins de temps perdu grâce à la limitation à 30 km/h

Dans les cantons de Zurich, Lucerne et Bâle-Campagne, le lobby automobile – soutenu par les partis de droite – s'attaque à la modération du trafic par le biais d'initiatives. Mais pourquoi donc ? Il est prouvé depuis longtemps que l'introduction d'une vitesse de 30 km/h n'a pas d'influence pertinente sur le temps de trajet. Pendant la journée, avec une vitesse de 50 km/h, on se retrouve au mieux un peu plus vite arrêté au prochain feu rouge. Souvent, à 30 km/h le temps de déplacement est même plus court, comme sur la Seftigenstrasse à Wabern et la Schwarzenburgstrasse à Köniz, car le trafic est plus fluide. Et la nuit, même sur de longs trajets traversant plusieurs localités, les automobilistes ne roulent tout au plus que quelques minutes supplémentaires lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h.

Le dernier argument qui subsistait, à savoir que les véhicules d'urgence (police, ambulances, pompiers) seraient ralentis, n'est définitivement plus valable depuis l'automne dernier. En effet, auparavant, les véhicules d'urgence ne pouvaient circuler qu'à une vitesse une fois et demie supérieure à la vitesse maximale autorisée. Désormais, c'est la vitesse adaptée à l'intervention qui est pertinente, sans référence à la vitesse signalée. ■



Avec une vitesse de 30 km/h, la circulation est plus fluide et plus sûre.



Le tournant est un tou

Michael Liebi est planificateur des transports et travaille notamment en tant qu'expert en mobilité auprès du service spécialisé dans la circulation piétonne et cycliste de la ville de Berne. Dans son livre « *Velowende – Für eine lebendige Stadt* », il plaide, en collaboration avec trois autres expertes, pour un changement de cap en faveur du vélo dans nos villes.

Nina Sommer

Bonjour Michael ! Merci beaucoup d'avoir pris le temps de répondre à nos questions. Vous avez écrit le livre « *Velowende – Für eine lebendige Stadt* » (traduction : *Le tournant du vélo – Pour une ville vivante*), qu'est-ce qui vous a poussé à le faire ?

Michael Liebi : Merci pour l'invitation ! L'idée du livre est née lors de discussions avec Ursula Wyss, avec qui j'ai travaillé sur l'initiative « *Velo-Offensive* » à la ville de Berne (note : l'objectif du projet « *Velo-Offensive* » de la ville de Berne est de doubler la part du vélo dans le trafic global d'ici 2030.) Nous nous demandions ce qui nous manquait et ce que d'autres villes faisaient mieux. Beaucoup de gens prétendent que Berne serait par exemple « trop vallonnée » pour que le trafic cycliste augmente ou que « cela ne s'intègre pas dans la ville existante ». Après avoir suivi une formation à Amsterdam, Ursula et moi avons été séduites par l'atmosphère et les possibilités offertes par cette ville. Nous avons ensuite élaboré le livre avec Patrick Rérat, professeur de géographie de la mobilité, qui s'intéresse de près au trafic cycliste dans les villes, et Christine Lehmann, écrivaine, politicienne et activiste de Stuttgart.

Que réserve votre livre aux lecteurs-ices ?

Michael Liebi : Avec cet ouvrage, nous souhaitons lancer une dynamique qui conduise à rendre nos villes plus favorables au vélo. Pour ce faire, il était important pour nous de toucher un groupe aussi diversifié que possible, car les vélos sont utilisés par de nombreuses personnes différentes : enfants, adultes, personnes âgées, cyclistes plus ou moins rapides. Bien que le livre s'intitule « *Velowende* » (traduction : tournant du vélo), il ne traite pas uniquement du vélo, mais du tournant dans la mobilité en général. Toutefois, le vélo est un moyen particulièrement bien adapté à cet objectif, car ce n'est pas simplement un véhicule, et le facteur humain joue justement un rôle important.

Nous avons également examiné des exemples d'autres pays, parmi lesquels les Pays-Bas occupent une place centrale. Le tournant en faveur du vélo et de la qualité de vie dans les villes y est beaucoup plus avancé qu'en Suisse. Nous avons mis en évidence qu'il est important de ne pas considérer les villes comme uniques, mais d'apprendre des unes et des autres et de tenir compte de l'interaction entre les différents protagonistes : les associations, les élu-es, l'administration et les personnes intéressées doivent communiquer entre elles. Une autre partie du livre est consacrée à la démystification, afin de démonter les arguments contre un changement de cap en faveur du vélo. Enfin, nous prodiguons de nombreux conseils de mise en œuvre pour parvenir à ce tournant cycliste.



du transport rmanant du vélo

Comment se déroule la mise en œuvre du projet « Velo-Offensive » à Berne ?

Michael Liebi : Avec la « Velo-Offensive », nous avons lancé un bon élan, mais je dirais que nous ne sommes qu'à mi-parcours, et il reste encore beaucoup à faire. Beaucoup de choses ont quand même été faites au cours des dix dernières années : la part du trafic cycliste a presque doublé.

Les objectifs sont-ils atteints ?

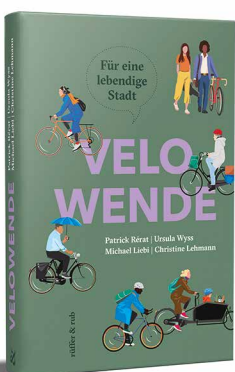
Michael Liebi : En fin de compte, ce que disent les chiffres n'est pas si important pour moi. Que les cyclistes représentent 19 ou 20 % des déplacements à Berne n'est pas si important. Ce qui est plus important pour nous, ce sont les réactions des cyclistes. Je remarque que l'état d'esprit a changé en ville de Berne. Je vois beaucoup plus de vélos dans les rues qu'il y a six ans, lorsque j'ai commencé à travailler au service dédié à la mobilité active. Et on voit émerger l'idée que Berne peut aussi devenir une ville cyclable.

Quels autres changements souhaiteriez-vous voir ?

Michael Liebi : Que le rond-point du Burgernziel, où j'habite, soit enfin aménagé pour les cyclistes ! Quand je pense qu'avec les mesures actuelles, nous en sommes déjà à un bon 20 % de cyclistes, il me semble qu'il doit y avoir encore un énorme potentiel, et cela me rend optimiste.

Merci beaucoup, Michael, pour cet entretien instructif et bonne chance pour la suite de votre travail !

Michael Liebi : Merci de votre invitation ! ■■■



Velowende – Für eine lebendige Stadt.

Christine Lehmann, Michael Liebi, Patrick Rérat und Ursula Wyss

Un livre pour tous-tes celles et ceux qui s'intéressent aux villes durables, saines et attrayantes et qui veulent être armés pour cela de bons arguments. Comprendre – Argumenter – Mettre en pratique : Un tournant vers plus de cyclisme est un bénéfice pour nous tous.

rüffer & rub Sachbuchverlag: ruefferundrub.ch

La mobilité rurale en mutation

Vivre à la campagne sans voiture ? Pour savoir ce que cela signifie et ce qui doit absolument changer, il suffit de jeter un coup d'œil à la communauté d'actif-trafiC !

Nina Sommer

Il y a de nombreuses raisons pour lesquelles vivre à la campagne peut être agréable. Lorsque ces personnes optent pour un mode de vie sans voiture, la situation devient alors intéressante, car l'infrastructure rurale est majoritairement axée sur la voiture, avec peu de pistes cyclables et de maigres liaisons de transports publics.

Le tournant en matière de transports doit-il se faire principalement dans les campagnes ?

Le tournant en matière de transports peut commencer dans les villes. Les transports publics y sont bien développés, la marche et le vélo y jouent un rôle important. De plus, différents groupes s'engagent dans les zones urbaines pour un changement de mode de déplacement afin de créer des villes plus agréables à vivre, voire des centres urbains sans voitures. Il existe donc déjà un terrain fertile pour encore améliorer le développement de la mobilité douce et de la mobilité collective dans les villes. Cependant, sans l'intégration des zones rurales, il n'est pas possible de réaliser un tournant global en matière de transports. Ce n'est pas parce que les choses avancent plus rapidement dans les villes

que le fossé ville-campagne doit pour autant se creuser davantage. Ce fossé est également ressenti par Klaus, un homme au foyer qui vit lui-même entre la ville et la campagne.

« Les ménages soucieux de l'environnement qui vivent près de chez moi font l'effort de se limiter à une seule voiture. Mais à seulement quelques minutes de marche en direction de la campagne, le comportement bascule déjà en 'mode campagne' et chaque adulte y possède au moins un véhicule à moteur » **Klaus**

L'Office fédéral de la statistique donne raison à Klaus : le trafic automobile domine à la campagne, mais aussi dans les agglomérations. Et ce, malgré le fait que les personnes vivant dans la périphérie de grandes agglomérations comme Zurich, Bâle, Berne ou Genève profitent d'une relativement bonne desserte en transports publics. Mais la situation se détériore progressivement à mesure que l'on s'éloigne d'une agglomération. Les habitant·es des régions de montagne ne bénéficient pas d'une desserte efficace en transports publics. Sans surprise, selon l'indice d'accessibilité de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les espaces ruraux sont nettement plus accessibles en voiture qu'en transports publics. Il n'est donc pas surprenant que la voiture soit le moyen de transport prédominant dans les zones rurales.

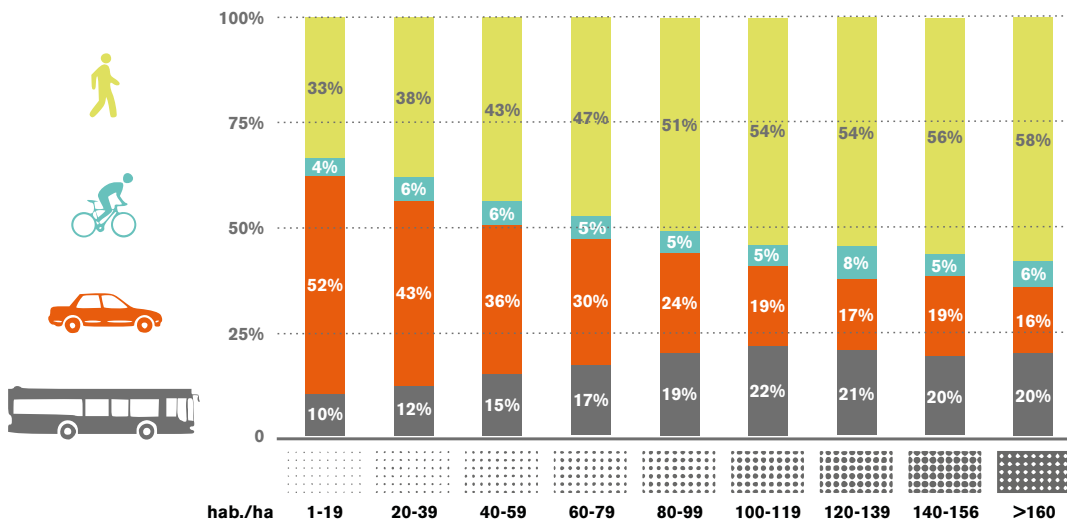
Mais Alf, militant écologiste à la retraite, constate aussi que dans le canton d'Uri, la situation géographique est utilisée comme excuse pour justifier l'impossibilité de renoncer à la voiture. Car toutes les communes de la plaine de la Reuss sont bien, voire très bien desservies par les transports publics.

« Je suis d'avis que deux tiers à trois quarts des habitant·es de la plaine de la Reuss uranaise pourraient se passer de leur voiture sans problème. » **Alf**

Il existe bien sûr des communes où l'offre de transports publics est réduite ou inexistante le soir. Beaucoup souhaitent également une meilleure offre de transports publics pour les déplacements de loisirs dans les vallées ou sur les cols environnants. Hanspeter (67 ans) vit sans voiture dans un village de montagne. L'arrêt de bus est certes proche, mais les bus ne circulent que rarement.



Les offres de transport public flexibles telles que mybuxi sont des compléments importants aux lignes de transport public régulières.



Source: Jonas Bubenhofer, Metron

Plus la structure urbaine est dense, plus la part des déplacements à pied, à vélo et en transports publics est élevée.

« Pour moi, vivre à la campagne sans voiture signifie que l'on s'engage pour le bus, le magasin du village et un concept de mobilité dans la commune. » **Hanspeter**

Dans de tels endroits, il faudrait compléter avec des offres à la demande, qui ont encore une marge de progression en Suisse. Dans la région de Genève, le service de bus à la demande tpg-Flex complète les lignes régulières du réseau de transports publics, et dans différentes communes du canton de Berne, du Toggenburg et de la région du Gothard, le service de transport mybuxi propose une offre à la demande. Les deux services peuvent être utilisés via une application et réduisent ainsi les lacunes de la déserte. Ce n'est toutefois pas le cas partout. L'entreprise de car sharing Mobility, par exemple, s'engouffre dans la brèche. Mobility a de plus en plus d'emplacements, dont un tiers se trouve désormais dans des zones rurales. Francesco en profite, lui qui habite à la campagne, mais à une distance raisonnable à pied à et à vélo du centre, de la gare et des commerces. Il est membre de Mobility depuis près de 30 ans.

« J'apprécie la liberté de ne pas avoir à être responsable d'une voiture. » **Francesco**

Hanna (35 ans) vit elle aussi à la campagne avec son partenaire et leurs deux enfants, dans un village de montagne à la frontière italienne. La famille possède certes une voiture, mais Hanna utilise le plus souvent possible le car postal, que ce soit pour se rendre chez ses beaux-parents dans le village voisin, au restaurant ou pour aller skier.

« Même si nous avons une voiture, c'est un éternel tiraillement entre mon partenaire et moi, car je veux éviter de l'utiliser aussi souvent que possible. Je trouve simplement que les transports publics sont fondamentalement meilleurs – notamment comme lieu de rencontre. Les piétonnes sont rares dans le village. Ici, j'ai dû apprendre à saluer les voitures. » **Hanna**

Lukas a grandi dans une famille de sept personnes et sans voiture. Avec sa compagne, il essaie aujourd'hui de conduire leurs enfants vers un avenir moins pollué. Il vit avec sa famille dans une commune de 2500 habitant-es. Sa fille aînée a déjà déménagé et vit sans voiture avec sa propre famille. Lukas, sa compagne et deux de leurs enfants possèdent un Abonnement général, les deux plus jeunes voyagent soit avec leurs parents grâce à la carte de covoiturage pour enfants, soit en achetant eux-mêmes un billet. Ils prennent les transports publics pour les rendez-vous médicaux et autres obligations, ainsi que pour les voyages et les visites à la famille et aux amis à travers la Suisse. Lukas et sa partenaire utilisent également les transports publics pour se rendre à leur travail à Coire. Ils travaillent tous les deux dans le domaine des soins et conduisent parfois leurs client-es avec la voiture de l'entreprise. Là aussi, la règle est la suivante : le moins souvent possible. Lorsque cela est possible, ils essaient également d'effectuer ces déplacements en transports publics – même un fauteuil roulant ne constitue pas un obstacle pour eux. La situation est différente pour les personnes handicapées qui souhaitent voyager de manière autonome dans les transports publics. Malheureusement, d'énormes obstacles se dressent encore sur leur chemin, car tous les arrêts et véhicules ne sont pas encore utilisables sans obstacles. ■

Quatre roues motrices au lieu de deux !



Aujourd'hui, la voiture est à nouveau diabolisée par des idéologues extrémistes ! Alors que ces petits véhicules mignons, doux et adorables avec leurs petits phares brillants et leurs jolies roues ne feraient jamais de mal à personne. Alors qu'à l'inverse le vrai danger est causé par les cyclistes sans casque et avec de la musique

dans les oreilles qui grillent les feux rouges aux carrefours très fréquentés ainsi que par les piéton-nes sans équipement de hockey sur glace, airbag et éclairage disco qui traversent de nuit les passages piétons avant que la voiture ne se soit arrêtée. Ça c'est le danger ! Pas les pauvres et adorables automobilistes... ■■■



Burn oil not fat!

Un avenir de rêve : pendant que les lobbyistes des piéton-nes, des cyclistes et des transports publics votent des milliards au Parlement et au gouvernement pour étendre le réseau de tramways, la ville à 5 minutes, les superblocs et les itinéraires de confort pour les cyclistes, les derniers groupes de fanatiques de l'automobile qui subsistent se battent avec des Bobby-Cars surdimensionnés pour des autoroutes à travers les villes, une vitesse de 70 km/h dans les localités et un permis de conduire à partir de 12 ans. On a bien le droit de rêver un peu – ce n'est malheureusement pas encore le cas, mais nous y travaillons. ■■■

De l'asphalte plutôt que de la forêt !



Difficile à imaginer mais dans quelques années, ce ne seront plus les activistes du climat qui s'enchaîneront aux arbres, se colleront sur les routes ou bloqueront les mines de charbon. Non, ce seront désormais les activistes pro-

autoroutes qui s'enchaîneront aux glissières de sécurité, se colleront sur la chaussée et déposeront du bitume devant les mairies afin de stopper le démantèlement des autoroutes. Voici à quoi ressemble le changement ! ■

Le transport pour moi plutôt que la mobilité pour les autres !



C'est vraiment pénible quand, en 2050, tu flânes dans des ruelles étroites à travers des flux de piéton-nes et qu'une fois de plus, quelques ex-lobbyistes de l'automobile attirent l'attention avec leur structure en bois simulant une voiture ... mais à pied. Manifestement, ils ne voient toujours pas pourquoi il n'y a pas de place pour leur ego dans l'espace public. Heureusement, il ne s'agit plus que de quelques irréductibles qui se donnent sporadiquement de l'importance – pas comme en 2024, lorsque des villes et des villages entiers étaient encore encombrés par des vraies voitures qui occupaient une place considérable ! ■

Partager c'est prendre soin – vraiment ?

Voitures, trottinettes électriques, vélos électriques, vélos avec ou sans moteur électrique, scooters électriques : il existe désormais une offre de partage (basée sur le marché) pour presque chaque moyen de transport individuel. Soutiennent-elles la voie vers une mobilité respectueuse des limites planétaires ? Ou bien constituent-elles plutôt un obstacle ?

Tonja Zürcher

Pour les un-es, les offres de véhicules partagés sont une tendance insensée, dans laquelle des objets pourris sont loués à un prix exorbitant et laissés par les utilisateurs-ices au milieu de la chaussée. Pour les autres, il s'agit d'un complément d'offre utile et alternative à la possession d'une voiture. L'année dernière, Paris a interdit les trottinettes électriques en libre-service à la suite d'un référendum, et ailleurs, on discute également de leur limitation. L'autopartage (car sharing), en revanche, est bien établi. Dans les grandes villes de Bâle, Berne et Zurich, une personne sur six disposant d'un abonnement de transport public recourt également à l'autopartage.

Une contribution à une mobilité plus respectueuse du climat ?

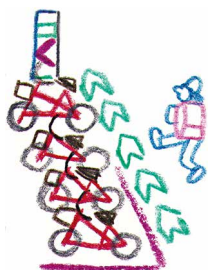
A première vue, les vélos partagés, les vélos électriques et les trottinettes électriques sont en concurrence avec les formes de mobilité respectueuses du climat comme les transports publics et la marche. Ils ne remplacent les trajets en voiture ou à moto que dans environ 10 % des cas. De plus, les vélos, vélos électriques et trottinettes électriques partagés produisent environ deux fois plus d'émissions de CO₂ que les véhicules privés équivalents. Cela s'explique par leur durée de vie plus courte et par les efforts nécessaires pour répartir régulièrement les véhicules sur les différents sites.

Si l'on regarde au-delà du trajet individuel, l'impact est toutefois plus positif. Les offres de partage contribuent à l'utilisation de différents moyens de transport et à leur combinaison. Au lieu de se rendre d'un point A à un point B avec un seul véhicule – souvent la voiture – les usagers-ères combinent transports publics, vélo ou trottinette en libre-service et marche à pied. Un quart des utilisateurs-ices des vélos, vélos électriques et trottinettes électriques partagés réduisent ou ont l'intention de réduire leur usage de la voiture grâce à l'offre de partage. Les effets négatifs de ces services sont donc le plus souvent compensés par les bénéfices. Des avantages que le car sharing a démontré depuis longtemps : les usager-ères de voitures partagées parcourent moins de kilomètres en voiture et possèdent le plus souvent un abonnement de transports publics.

Promouvoir les offres de partage

La plupart des abonné-es aux offres de partage les utilisent rarement. Leur impact réside donc moins dans la quantité d'utilisation que dans le fait de savoir que l'on pourrait les utiliser si l'on en avait besoin. Ces abonnements augmentent ainsi la possibilité de se passer de la possession d'une voiture individuelle. Pour rendre les offres de partage de deux-roues attrayantes pour une population plus large, il faut notamment des pistes cyclables sûres et des places de stationnement réservées pour les offres de partage près des arrêts de transports publics – idéalement à la place du stationnement pour les voitures.

Les études utilisées
dans l'article :
[actif-traffic.ch/
142etudes](http://actif-traffic.ch/142etudes)



Pas de remplacement d'autres offres de mobilité

Les utilisateurs-ices de services de partage sont le plus souvent des hommes, jeunes et plus instruits que la moyenne. Malheureusement, la place manque ici pour détailler les raisons de cet état de fait. Il est toutefois clair que les offres ne sont pas accessibles à toutes les personnes, ne serait-ce qu'en raison des exigences en ma-

tière de capacités physiques et numériques. Les offres de partage ne doivent donc pas se substituer aux autres offres de mobilité et notamment aux transports publics. Une offre de mobilité utilisable par l'ensemble de la population est également nécessaire aux heures creuses et la nuit. ■

Les initiatives Climat Urbain sur la bonne voie

Le 9 juin, Winterthur votera sur les initiatives Climat Urbain et les contre-projets du parlement de la ville. Avec les contre-projets, le délai de mise en œuvre est prolongé de 10 à 15 ans et les objectifs sont affaiblis. Dans le cas de « L'initiative pour l'avenir : faisons de la place à une mobilité respectueuse du climat », le contre-projet prévoit de transformer 70 % de la surface demandée par l'initiative. Dans le cas de « L'ini-

tiative air pur : pour plus de dégrappage et d'espaces verts », c'est seulement 35 % des objectifs de l'initiative qui sont visés. C'est trop peu, mais tout de même mieux que rien. Nous nous engageons donc pour faire voter 4 × OUI aux initiatives et aux contre-projets et recommandons de préférer les initiatives à la question subsidiaire.

A Zurich, les contre-projets ont été suffisamment améliorés par le conseil municipal pour que les initiatives Climat Urbain puissent être retirées. Au cours des dix prochaines années, la ville devra donc végétaliser 145 000 m² de routes et transformer 462 000 m² de routes en surfaces destinées en priorité aux piétones, aux cyclistes ou aux transports publics. Comme les contre-projets doivent être intégrés dans le règlement communal, il y aura tout de même un vote le 22 septembre. Et la campagne commence avec une large alliance de soutien !

A Ostermundigen, la stratégie de développement territorial, qui met en œuvre de grandes parties de l'initiative, sera contraignante en tant que loi communale. Nos doubles initiatives Climat Urbain ont donc été retirées. Mais l'histoire continue puisque, toujours dans le canton de Berne, Berthoud devient la 11^{ème} commune à lancer une initiative Climat Urbain ! ■

Une loi sur le CO₂ bâclée

La Suisse a une nouvelle loi sur le CO₂ et pourtant elle n'a rien obtenu. L'objectif de réduction pour le pays a d'abord été édulcoré, puis complètement supprimé. Au lieu de protéger le climat, la nouvelle loi encourage un genre de marché du carbone au rabais. Il n'y a pas de mesures efficaces pour le trafic aérien et la place financière a été complètement écartée. Certes, les émissions de CO₂ des nouvelles voitures sont plafonnées. Mais leur efficacité est modeste, car les émissions réelles de CO₂ sont nettement supérieures aux valeurs déclarées. Les voitures hybrides émettent même trois fois plus que ce qui est indiqué. Seule leur d'espoir : l'offre ferroviaire internationale et notamment les trains de nuit doivent être encouragés à hauteur de 30 millions de francs par an. On peut ainsi espérer que les lignes de trains de nuit vers Barcelone et Rome seront tout de même réalisées. ■

Des itinéraires cyclables

sûrs pour Bâle

Le Conseil d'Etat a présenté son contre-projet à l'initiative « pour des itinéraires cyclables sûrs » co-lancée par actif-traffic. Il veut mettre en place 40 km d'itinéraires cyclables prioritaires, soit 10 km de moins que ce que demande l'initiative. Cependant, les normes de qualité décisives font défaut dans la loi proposée. Il est également incompréhensible que ce riche canton veuille économiser sur la mise en œuvre et n'investisse que 20 millions de francs. À titre de comparaison, la ville de Zurich compte sur 120 millions de francs pour 50 km d'itinéraires prioritaires. Il y a donc

un risque qu'il ne se passe toujours pas grand-chose, à part la peinture de quelques pictogrammes vélo sur la chaussée. Le Parlement doit donc impérativement améliorer la situation et fixer des largeurs minimales pour les bandes cyclables de 2,4 mètres par sens de circulation, comme le demande l'initiative, et accorder l'argent nécessaire à sa mise en œuvre. ■



640

blessés graves et 20 morts pourraient être évités chaque année en limitant la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations.



1 personne sur 6 utilise le « car sharing » dans les grandes villes suisses.

1/6**30**

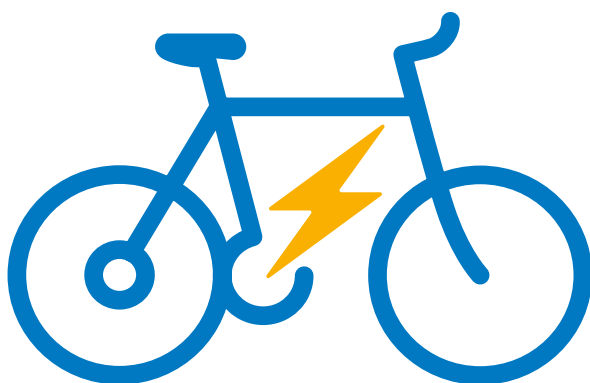
millions sont disponibles chaque année avec la nouvelle loi sur le CO₂ pour la promotion de l'offre ferroviaire internationale.



96,8 %
de la population vit à moins de 5 km d'une gare.

**3**

décibels en moins : c'est ainsi que diminue le bruit de la route lorsqu'on passe de 50 à 30 km/h.

**44 %**

des trajets en voiture font moins de 5 km et sont donc à distance raisonnable à vélo électrique.



Le lobby automobile en pleine frénésie de vitesse

Plus la vitesse de 30 km/h devient la norme dans les villes et les villages, plus le lobby automobile s'y oppose avec acharnement. En septembre, la ville de Zurich devra voter sur une initiative anti-30 km/h de l'UDC. Dans le canton de Zurich, le lobby automobile enfonce des portes ouvertes avec deux initiatives et des attaques ont également lieu dans d'autres cantons. Au niveau fédéral, le Conseil national veut même interdire totalement la vitesse de 30 km/h sur les grandes routes alors que c'est une protection essentielle contre le bruit. Aidez-nous à défendre le 30 km/h : actif-traffic.ch/30kmh-fed-cp



PARK(ing) Day

Vendredi 20 septembre 2024

Vous avez déjà réfléchi si vous voulez participer au PARK(ing) Day cette année ? Si c'est oui, alors écrivez-nous !

Infos : parkingday.ch | e-mail : info@actif-traffic.ch

Alternatiba Léman

Samedi 21 septembre 2024, Genève, Parc des Bastions

Venez nous retrouver sur notre stand à Alternatiba comme chaque année ! Nous organiserons aussi une conférence dans le cadre du festival un soir de la semaine du 16 au 21 septembre. Toutes les informations utiles seront sur notre site en temps voulu).

Votation sur les autoroutes

Dimanche 24 novembre 2024 (à confirmer)

En moins de 100 jours, plus de 100 000 personnes ont signé le référendum contre l'extension démesurée des autoroutes. La votation aura très probablement lieu en novembre. Ce paquet d'extension coûte 5,3 milliards, contredirait tous nos objectifs climatiques et amènerait encore plus de trafic automobile dans les quartiers et les villages. En nous mobilisant pour le NON, on pourra demander à investir cet argent pour le tournant vers une mobilité durable.

Vers notre campagne : actif-traffic.ch/autoroutes