



# actif trafic

numéro 101  
avril 2014

## Quelle mobilité voulons-nous ?

La Suisse favorise tant la promotion des TP que l'extension du réseau routier. Pourtant des zones sans voitures et une densification seraient plus judicieuses.

Pages 3-7

# Empêcheur de tourner en rond

Quel genre de mobilité voulons-nous en Suisse ? Quelle image vous vient-elle à l'esprit ? Pensez-vous aux transports publics (TP) ? Fort bien, le FAIF a été accepté. Mais s'agit-il là bien d'une panacée ? En effet, les mêmes règles s'appliquent aux TP qu'au transport individuel motorisé (TIM) : un accroissement de l'offre induit automatiquement un accroissement de la demande et génère donc plus de trafic. Pas vraiment l'objectif que nous poursuivons. Alors ?

Les bons conseils n'augmentent en général pas votre popularité. Les partisans des TP sont souvent désignés en tant qu'empêcheurs de circuler, détestant les voitures, alors qu'il s'agit uniquement de promouvoir les TP et que la majorité n'ose même pas rêver de réduire le TIM. Personnellement, je ne me vois pas comme un empêcheur de circuler ou un fanatique anti-bagnole, mais cela m'amuse d'être désigné ainsi. En effet, ces reproches démasquent surtout ceux qui nous les adressent, car ils argumentent : « J'aime les bagnoles et ne veux donc pas d'extension des TP ! » et en déduisent : « Tu veux promouvoir les TP, donc tu détestes les voitures ! ». Comme ne pas raffoler de voitures gagne en respectabilité sociale, ils nous accusent d'être « contre la mobilité » en général. Car vouloir empêcher la mobilité, en voilà un crime... car où est-ce que cela nous amènerait ?? À nulle part !

Mais je continue au risque de devenir encore plus impopulaire. Quand nos adversaires parlent de « mobilité », ils songent surtout à la voiture, car on n'est qu'à demi-mobile dans les TP. La preuve : l'abonnement à demi-tarif. Si on définit la mobilité de la sorte, je confesse être un empêcheur de mobilité (ou de tourner en rond). Je vous souhaite beaucoup de plaisir à lire ce numéro qui aborde des sujets tels que les chicanes empêchant la libre circulation (aménagement du territoire), des mobilités exotiques (TP, mobilité douce) et une cure de désintoxication (quartiers sans voitures).

Hanspeter Kunz,  
vice-président d'actif-trafiC



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

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch  
**e-gazette** : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz  
**Contributions** : Christian Harb, Philippe Koch, Thibault Schneeberger **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz  
**Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC  
**Photo page de titre** : Holger Ellgaard **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : juin 2014

# Oui à une densification correcte

La « densification » semble être devenue la panacée contre le mitage du territoire. Mais toute recette a ses effets secondaires. Une augmentation de la population par surface requiert une gestion plus efficace du trafic, sans quoi les villes deviendraient trop inhospitalières. De toute façon, ce sont les zones villas et non les villes centre qui recèlent le plus grand potentiel de densification. *Christian Harb*

En 2013, 63% des citoyen-ne-s ont accepté la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et confirmé ainsi le OUI contre les résidences secondaires. La population suisse s'est donc clairement exprimée contre le mitage du territoire.

## Densification à la mode bourgeoise

La conséquence logique en est une densification des zones bâties. L'Association des propriétaires fonciers a subodoré une affaire en or et demandé dans le cadre du nouveau règlement de construction de la ville de Zurich un surélévement généralisé des quartiers du centre de la ville. Mais l'association semble viser en premier lieu une augmentation de la surface brute de plancher et par suite une maximisation du rendement. Or, de hautes tours avec des appartements surdimensionnés pour des couples sans enfants ou des célibataires au revenu confortable ne sont pas la panacée, car elles entraînent un refoulement de la population moins aisée aux confins de l'agglomération... et par suite davantage de trafic.

On tend à oublier que l'espace dévolu à la circulation en ville est limité. Si le nombre d'habitant-e-s croît, les transports doivent suivre et devenir plus efficaces. Les transports publics (TP) et la mobilité douce économisent de la place par rapport aux voitures et sont donc à favoriser.

## Grand potentiel dans couronne suburbaines

Dans les villes centre, seuls les quartiers périphériques disposent encore d'un potentiel important de densification. Or, il s'agit de zones sensibles : en cas de surdensification, les familles de la classe moyenne risquent d'émigrer «à la campagne».

Où donc se trouve le vrai potentiel pour une densification? En examinant les besoins moyens en surface des Suisse, on constate des différences de taille.

Les habitant-e-s des villes de Zurich et Bâle consomment env. 140 m<sup>2</sup> de zones d'habitat (transports, infrastructures et espaces verts compris) mais sans zones industrielles et artisanales (source : calculs basés sur la statistique de superficie et le nombre d'habitants de l'Office fédéral de la statistique). En Ville de Genève, ce chiffre tombe même à 75 m<sup>2</sup>, alors que dans des communes dominées par les zones de villas telles que Brütten ZH, Gossau SG ou Lenzburg AG, on arrive à des valeurs d'env. 300 m<sup>2</sup> !

Cette Suisse des maisons individuelles consomme non seulement beaucoup d'espace, mais elle est en plus difficile à desservir en transports publics (TP). Le potentiel d'usagers des TP et de client-e-s pour des magasins de proximité est faible et dès lors une desserte par les TP ne fait que peu de sens. Une densification de telles zones de villas individuelles permettrait d'offrir toutes les infrastructures nécessaires à ces quartiers à moindres frais et rendraient superflus les centres commerciaux en pleine campagne.



Photo: Jérôme Bon

**Mitage du paysage dans les régions touristiques : l'initiative sur les résidences secondaires est un pas dans la bonne direction.**

# La politique, des visions et une Porsche

actif-traffic a participé en janvier 2014 à Bâle au séminaire « Initiatives des villes : solution des problèmes ou fin de la mobilité ? ». Notre co-présidente Yvonne Gilli a expliqué le pourquoi des initiatives et leur succès et défendu nos objectifs lors d'une discussion enflammée. *Philippe Koch*

La dernière votation sur une Initiative des villes s'est déroulée il y a 30 mois. L'acceptation de l'initiative zurichoise début septembre 2011 a, une fois de plus, prouvé que les idées d'actif-traffic de diminuer le trafic motorisé correspondent aux besoins de la population. Mais même si les initiatives ont abouti dans les urnes, les gouvernements ne semblent pas s'attaquer à leur mise en œuvre avec la détermination nécessaire, pour atteindre les objectifs préconisés. En effet, les premières tentatives sont encore bien timides. Lors de la journée de l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseil (USIC), les exposés et discussions ont vite montré que les Initiatives des villes ne peuvent contribuer à alléger les problèmes de trafic urbain que si les exécutifs acceptent de limiter le trafic individuel motorisé (TIM). Or, prendre de telles mesures peu populaires pourrait même coûter leur poste à certains membres de l'exécutif, comme l'a remarqué fort judicieusement Yvonne Gilli au nom d'actif-traffic. Le Conseiller d'Etat bâlois Hanspeter Wessels, assis au premier rang, n'a

pas pu s'empêcher de rire, mais un peu jaune, à mon humble avis.

## Avis sur les initiatives des villes

Lors de la journée du 16 janvier, organisée par l'USIC, quatre intervenants, dont une femme, se sont posés la question de savoir si nos initiatives étaient une solution pour les problèmes de circulation en ville ou si elles signifiaient la fin de la mobilité. Le Conseiller d'Etat bâlois Wessels a exposé l'état des lieux sur la mise en œuvre du contre-projet à Bâle. Des bureaux d'ingénieurs ont réalisé trois études comparatives, sur la bases desquelles le Conseil d'Etat établira un catalogue de mesures ces prochains mois, soit 40 mois après la votation ! Les rouages de l'administration sont décidément bien lents. Suite à cet exposé, Yvonne Gilli a expliqué pourquoi actif-traffic a lancé les Initiatives des villes. D'une part, les villes sont les espaces le plus concernés par les problèmes de trafic, mais aussi d'autre part, les plus aptes à développer des modèles pour une nouvelle politique des transports et ainsi déployer un effet

dépassant le cadre des villes. L'orateur suivant, Peter Goetschi, le président central du TCS, a refusé les objectifs des initiatives des villes, comme il fallait s'y attendre. Dans le dernier exposé, Michael Hermann a expliqué la géographie du succès des initiatives des villes, mais aussi ses limites. Le « clivage mobilité » entre les villes centre et les communes périurbaines se manifeste dans le comportement et l'attitude face à la politique des transports. « Les habitants des villes principales perçoivent le TIM essentiellement comme nuisance. Pour les habitants des communes suburbaines, la voiture est un symbole de mobilité. »

## Très peu de femmes dans la planification des transports

Le congrès de l'USIC était la preuve éclatante que le métier d'ingénieur continue à se décliner essentiellement au masculin. 45 hommes contre six femmes (y compris l'oratrice) s'y étaient donnés rendez-vous. À quoi donc ressembleraient les routes en ville si les femmes étaient plus présentes dans l'aménagement ? En effet, la planification des transports, même en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, est surtout axée sur les besoins des pendulaires mâles, exerçant une activité professionnelle à 100%. Or, les personnes travaillant à temps partiel (hommes et femmes) ont d'autres besoins. Les femmes en particulier se déplacent non seulement pour leur travail, mais aussi pour accompagner les enfants et vaquer aux tâches ménagères. Or, la planification actuelle mise surtout sur un accès rapide au travail et aux centres villes, et ne tient souvent pas assez compte des relations courtes et tangentiales, pourtant indispensables pour pouvoir combiner activité lucrative et travail de famille.

## Une politique réaliste ou des visions ?

La table ronde avec Yvonne Gilli, Peter Goetschi, Michael Hermann et Benno Singer de l'USIC était consacrée à l'ave-



**Aucune chance:** Le président central du TCS Peter Goetschi n'arrive pas à convaincre la co-présidente d'actif-traffic, la CN Yvonne Gilli.

nir des transports en ville. Yvonne Gilli s'est engagée en faveur d'une politique des transports holistique, alors que Peter Goetschi demandait plus de pragmatisme et moins d'idéologie. Enfin, Benno Singer (USIC) a estimé que des critères d'évaluation objectifs étaient nécessaires pour amener le trafic en ville vers davantage de durabilité. En bref, tant le TCS que les ingénieurs demandaient une politique « réaliste » au lieu de véritables visions d'avenir.

Cependant, lorsque le modérateur Dieter Kohler du téléjournal régional de Bâle a demandé à Peter Goetschi si une démarche pragmatique faisait sens, puisque les solutions pragmatiques avaient conduit à la situation actuelle, que tous déploraient, ce dernier ne s'est pas montré très loquace. À la fin du dé-

bat, Goetschi se hasardait même à dire, avec un certain doute dans sa voix, que la politique des transports par le passé avait peut-être été trop orientée idéologiquement dans l'autre sens.

Quel rôle les visions ont-elles à jouer lors d'un affrontement en matière de politique des transports ? Le pragmatisme d'aujourd'hui n'est-il pas une simple prolongation de l'idéologie du passé misant sur des critères objectifs ? L'idéologie d'hier coulée dans le béton ne détermine-t-elle pas les soi-disantes solutions pragmatiques d'aujourd'hui ? Et les personnes exigeant aujourd'hui plus de pragmatisme, ne défendent-elles pas simplement une idéologie surannée ?

#### La Porsche au buffet

Avec ces questions en tête, j'ai essayé

de m'y retrouver au buffet servi à midi. Une entreprise tout sauf simple. Les conversations partaient dans toutes les directions et finissaient parfois en queue de poisson. Mais un constat s'impose après l'échange avec les participants: le Mobility Pricing est LE grand sujet à traiter et l'avenir de la politique des transports passe par les agglomérations. Et pour terminer, le député UDC au Grand Conseil Roland Lindner me demanda avec un brin d'ironie : « En tant qu'auteur de l'initiative des villes, vous ne conduisez certainement pas de Ferrari, vous n'en avez pas le droit, ou bien ? » Ma réponse : « Effectivement pas. Et vous, vous faites les 400 coups à Bâle en Ferrari ? » Sa réponse fusa, légèrement irritée : « Bien sûr que non, avec une Porsche ! »



La CN Yvonne Gilli, co-présidente d'actif-traffic, présente les résultats des initiatives des villes.

# C'est toujours NON !

Un vieux serpent de mer s'apprête à refaire surface à Genève. En effet, le Grand Conseil traite en ce moment de l'IN 152 pour une « petite » traversée de la rade et, dans ce cadre, le débat sur une « grande » traversée du lac ressurgit. actif-trafiC s'oppose à ces deux projets néfastes, inutiles et coûteux. *Thibault Schneeberger*

Nous le savons bien : la seule issue pour diminuer les nombreuses nuisances du trafic motorisé réside dans une réduction importante dudit trafic. Telle est la voie dans laquelle se sont engagées presque toutes les villes ayant accepté nos Initiatives des Villes. À Genève, malgré notre initiative victorieuse, il nous faudra bientôt mener campagne pour convaincre que la construction de nouvelles routes génère de nouveaux flux de transport. La tendance actuelle à Genève est pourtant à une diminution du taux de motorisation des ménages et à une augmentation de la part modale des transports publics (TP) grâce au redéploiement des transports publics. Ainsi, sur le pont du Mont-Blanc, le trafic individuel motorisé (TIM) a diminué d'environ 30% ces trente dernières années. Ouvrir un nouvel

axe routier sur le lac irait à contresens de cette timide évolution positive. Comment prétendre encourager le report sur le RER régional en construction (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) si l'on offre à ses potentiels futurs utilisateurs un tel développement routier ?

### Désastre écologique et financier

Cette traversée aurait des conséquences colossales au moins à ses points d'entrée et de sortie. Le projet de « petit » tunnel sous la rade aboutit en plein centre-ville sur des artères saturées et ne présente donc aucune utilité. Le projet de « grande » traversée, quant à lui, s'il était construit en surface, détériorerait définitivement l'un des plus beaux panoramas du pays. Même si le projet souterrain était retenu, des zones entières seraient

dévastées par l'arrivée d'une autoroute et son cortège de nuisances (bétonnage, bruit, pollution, etc.), y compris une réserve naturelle (la Pointe-à-la-Bise) ! Les coûts projetés pour cette traversée sont vertigineux. Si la petite traversée est estimée à 1.2 milliards de francs, la « grande » traversée lacustre coûterait entre 3 et 5 milliards de francs (avec les raccordements autoroutiers). La tranchée couverte de Vézenaz vient de montrer que les coûts prévus au départ pour de telles infrastructures sont rarement respectés : la facture finale risque bien d'exploser !

Nous n'avons pas les moyens de financer des investissements lourds dans deux infrastructures de transport en parallèle (route et transports publics). Et si la construction du CEVA (RER Cornavin-



**Joli :** Voilà à quoi pourraient ressembler les portails d'une traversée sous-lacustre.

*Photo: Jean-Jacques Kissling*

Eaux-Vives-Annemasse) est essentielle, d'importantes zones resteront à couvrir ensuite : barreau sud, barreau nord, etc. L'argent doit être réservé en priorité pour ces infrastructures d'avenir.

#### Rapport coût/bénéfice insuffisant

La Confédération a récemment recalé le projet genevois de traversée, en raison d'un rapport « coût/bénéfice » insuffisant. Parmi trois variantes examinées pour désengorger Genève c'est bien la traversée lacustre qui a reçu la plus mauvaise notation. Quant au partenariat public/privé invoqué par certains, l'expérience montre que la facture est au final toujours plus élevée pour le contribuable, les investisseurs privés ne manquant pas de se servir au passage.

Certains invoquent en « échange » du soutien à une traversée lacustre, un soutien à la piétonnisation d'une partie du centre-ville. Or, il faudrait plutôt adopter la démarche inverse et exiger en premier lieu la piétonnisation... pour voir ensuite si une traversée est nécessaire. Tout d'abord car l'assainissement (bruit, air) des quartiers du centre est une priorité en terme de santé publique, mais aussi pour se prémunir contre de belles pro-

messes qui ne verraient au final jamais le jour.

#### Une autre mobilité est possible

À l'heure où nous mettons sous presse, une majorité semble se dessiner pour opposer en contreprojet une « grande » traversée lacustre à l'initiative pour une « petite » traversée de la rade. Seule la minorité de gauche (34 sièges sur 100) devrait s'opposer aux deux projets puisque les Verts, Ensemble à Gauche et le Parti Socialiste ont pris position contre les deux traversées, après des débats internes. Nous devrions donc voter bientôt sur les deux objets. actif-trafiC entend jouer un rôle de premier plan dans cette campagne contre ces projets d'un autre temps, pour miser sur une mobilité d'avenir, autour de plusieurs axes :

#### • Développement des transports publics

La prolongation des lignes de trams, le renforcement des cadences, la priorité aux TPG dans la circulation, l'achèvement d'un vrai réseau de RER, davantage d'offre dans les zones mal desservies : voilà quelques chantiers prioritaires en matière de transports publics.

#### • Encouragement de la mobilité douce

Près de 3 ans après son acceptation en votation populaire, notre initiative « pour la mobilité douce » n'est toujours pas mise en œuvre, soi-disant faute de financement... pourtant, la traversée lacustre coûterait au minimum 34 fois le budget estimé pour la mise en œuvre de l'IN144. Sans parler du projet de vélo en libre-service, près de 4000 fois moins cher qu'une traversée lacustre, mais refusé pour des prétextes financiers !

#### • Une vraie politique de stationnement

Pour assurer un report modal effectif, il faut agir sur le stationnement en réduisant les places au centre-ville (parkings publics et privés) pour encourager le recours aux P+R en périphérie.

#### • Réduire les distances travail-logement

La fuite en avant dans des infrastructures routières n'offre aucune solution pour celles et ceux devant parcourir des distances toujours plus grandes entre leur domicile et leur travail. C'est par un aménagement du territoire cohérent que l'on pourra, à terme, maîtriser la croissance folle des déplacements.



Intégration « harmonieuse » au paysage lacustre : une possible traversée en surface du lac.

Photo: Jean-Jacques Kissling



« La fuite en avant dans des infrastructures routières n'offre aucune solution pour celles et ceux devant parcourir des distances toujours plus grandes entre leur domicile et leur travail. C'est par un aménagement du territoire cohérent que l'on pourra, à terme, maîtriser la croissance folle des déplacements. »

## En point de mire

### Pétition Carrefour dangereux aux Charmilles

actif-traffic a lancé une pétition avec des habitants du quartier de l'Europe / Charmilles (Ville de Genève) pour demander un réaménagement du carrefour avenue d'Aire / ch. François-Furet, très dangereux pour les piétons, en particulier les nombreux élèves des écoles à proximité. Merci de signer la pétition en ligne sur le site web [www.actif-traffic.ch](http://www.actif-traffic.ch) au plus vite !

## Agenda

### Me 19 mars 2014, 18h15 à 19h15 AG d'actif-traffic

L'Assemblée générale d'actif-traffic se déroulera cette année dans la Salle jaune du Volkshaus de Zurich (Stauffacherstrasse 60). Avec les membres, nous mènerons une rétrospective sur les événements de l'année 2013 et leur présenterons le programme d'activités 2014.

### Me 19 mars 2014, dès 19h30 Table ronde sur la ville de l'avenir

La ville de l'avenir sera-t-elle sans voitures ou un mode de vie sans voitures relève-t-il plus d'un cauchemar que d'un rêve? Anna Schindler (directrice du développement urbain de Zurich) et Peter Schneider (psychanalyste) en débattront dès 19h30 lors d'une discussion modérée par Karin Landolt après l'Assemblée générale d'actif-traffic dans la Salle jaune du Volkshaus à Zurich (Stauffacherstrasse 60). Le débat est public et sera suivi d'un apéritif offert par actif-traffic.

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