



Actualités

octobre 2012

Analyse TP 2012

Points forts et faibles des transports de proximité en Suisse.
Nous dévoilons les coulisses dans les diverses villes. *pages 4-5*

Transparence des coûts

Coûts = mauvais, transparence = bien. La transparence des coûts est décidément une chose ambivalente. Malgré tout, la formule revient souvent, généralement comme ceci : coûts = toi, transparence = moi.

D'un côté, les associations d'automobilistes et partis affiliés exigent que les transports publics (TP) couvrent leurs frais. Logique, ils ne veulent pas investir les impôts pour un moyen de transport qu'ils n'empruntent pas. Bon, les impôts sont aussi utilisés pour la construction de routes, mais on ne va pas s'arrêter à ce genre de détails. De l'autre côté de l'échiquier, les verts et alliés se démènent pour réclamer des chaussées en or pour les TP et la mobilité douce.

En fait, pourquoi personne n'a-t-il encore demandé que les enfants financent les jardins d'enfants ? Ou les chômeurs·ses la caisse de chômage ? Ou les délinquants la police ? Cela se solderait au moins par des amendes faramineuses pour un véhicule mal garé ou un dépassement de vitesse.

Le principe du pollueur-payeur semble avoir des limites. Notre mobilité (en TP ou en voiture) dépend en grande partie des contribuables. Un scandale ? Si les TP devaient couvrir tous leurs coûts, tous les adultes recourraient bientôt à une voiture, sous prétexte qu'ils ne peuvent ou ne veulent pas se permettre les bus et trams – avec à la clé des routes encore plus bondées et des automobilistes désespérés. Ah oui, on oublie, le transport individuel motorisé (TIM) ne couvre pas – et de loin – ses frais.

Qui réclame à cor et à cris la transparence des coûts, risque vite de se retrouver nu comme un ver...

Je vous souhaite une agréable lecture qui active vos méninges

Hanspeter Kunz
vice-président d'actif-trafiC



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

Édité à 750 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, Thomas Stahel, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Remco Giovanoli, Christian Harb, Thibault Schneeberger, Hanspeter Kunz **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz
Photo page de titre : Marcel Cavelti, mcphotodesign.ch **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : décembre 2012

Sept gnomes creusent des trous

Le Conseil fédéral veut réaliser un second tube routier au Gothard – en ignorant superbement deux décisions populaires. L'article sur la protection des Alpes en prend un sacré coup. [Remco Giovanoli](#)

Le tunnel routier du Gothard devra être assaini d'ici 2025. Les coûts sont estimés à 700 millions de francs et le tunnel devra être fermé à toute circulation durant au moins 900 jours. Pour faire face au trafic, le Conseil fédéral avait initialement prévu deux possibilités de transport : par train pour les passagères et passagers à travers le tunnel CFF existant entre Airolo et Göschenen et pour les marchandises un ferroutage des camions à travers le nouveau tunnel de base entre Bodio et Erstfeld. Toutes les études des offices fédéraux sont arrivées à la même conclusion : un assainissement sans construction préalable d'un second tube revient moins cher, permet de maîtriser le trafic engendré et n'entraîne pas d'effets économiques négatifs pour les cantons limitrophes.

Le lobby routier a fait plier le gouvernement

Pourtant le Conseil fédéral a fait marche arrière, en ignorant superbement que le

peuple a déjà refusé à deux reprises (en 1994 et en 2004) un second tube routier au Gothard. Le Conseil fédéral semble avoir cédé au lobby routier et économique et faire peu de cas de la protection des vallées alpines contre le trafic motorisé.

actif-trafiC se saisira du référendum

En toute franchise : les affirmations de la Conseillère fédérale Doris Leuthard selon lesquelles malgré le doublement des capacités au Gothard seuls deux sillons (un dans chaque direction) seront utilisés, vous inspirent-elles confiance ? Même si la loi le prescrit ainsi, une fois que les 2,8 milliards auront été dépensés pour le second tube, la loi risque bien d'être abrogée – en raison d'une « demande accrue ». Le Conseil fédéral d'aujourd'hui goûtera alors aux joies de la retraite. Ce seront les habitant·e·s de l'axe de transit du Gothard qui souffriront de la déferlante de camions – pour autant que quelqu'un accepte de vivre dans ces

conditions.

En acceptant l'initiative des Alpes en 1994, la population suisse s'est prononcée pour le transfert des marchandises de la route au rail à travers les Alpes et contre une augmentation des capacités routières. Pour atteindre cet objectif, la Suisse construit pour env. 20 milliards de francs les tunnels NLFA à travers le Lötschberg et le Gothard. La décision du Conseil fédéral sape cette politique. En outre, les 2,8 milliards de francs seraient beaucoup plus utiles dans les agglomérations, pour y développer l'offre de TP et de mobilité douce. Citons par ex. les trains Genève-Lausanne toujours bondés, le Trans-Run à Neuchâtel ou la réfection de nombreux quais de gare. Les vrais problèmes de circulation en Suisse concernent en effet les agglomérations. Si le parlement confirmait la décision du Conseil fédéral, actif-trafiC (en coopération avec d'autres associations) se saisira du référendum, afin de mettre un coup de frein à cette politique contreproductive.



Action de l'Initiative des Alpes contre un second tube au Gothard

Des bus pour les usagers·ères

Les prix ont augmenté, mais la qualité n'a pas toujours suivi. actif-trafiC a analysé pour la troisième fois la qualité des transports publics de proximité en Suisse. Les habitant·e-s des petites villes préfèrent toujours la voiture aux TP. Non sans raison. **Christian Harb**

Les bus et les trams en ville sont les cartes de visite des transports publics (TP). Pour la troisième fois après 2003 et 2006, actif-trafiC a analysé l'offre en transports publics de proximité sous toutes les coutures, en prenant en compte dix critères (voir encadré). En 2012, nous avons examiné 53 villes et agglomérations. Les meilleures ? Zurich et (étonnamment) St Gall. En effet, en 2006, la ville de Suisse orientale ne pointait qu'au 21ème rang ! Grâce à l'introduction de deux nouvelles lignes de bus, une extension de l'offre et surtout grâce au réaménagement très réussi du pôle de transbordement devant la gare, l'offre à St Gall termine au premier rang. L'acceptation de l'initiative des villes en 2010 a certainement contribué à ce bon résultat.

Des bus trop peu attractifs

L'analyse exhaustive a montré des différences minimales pour les meilleurs. Ainsi, la vallée de la Glatt, Genève, Berne, Bade-Wettingue, Bienne, Coire, Zoug, Lucerne et Schaffhouse obtiennent la note « très bon ». Seules trois offres ont

été qualifiées d'« insuffisant » : Sion, Nyon et Bulle. Les deux dernières localités faisaient pour la première fois partie de notre étude. Sion, de son côté, a certes fait des progrès, mais minuscules. Il en va de même pour les petites agglomérations de Berthoud, Granges, Zofingue-vallée de la Wigger et Rapperswil-Jona.

Alors que dans les grandes villes, il s'agit de mettre à disposition des capacités et des espaces routiers en suffisance, le défi pour les petites agglomérations est tout autre. Les transports publics de proximité y servent principalement à rabattre les passagers·ères vers les trains, ce qui les rend surtout intéressants pour les pendulaires. Pendant le reste de la journée, on y croise moins d'actifs et donc d'autres catégories de population (personnes âgées, jeunes en formation, etc.). Les transports publics n'y sont pas encore perçus comme allant de soi. Le défi consiste à rendre les TP plus attrayants sans pour autant négliger la mobilité douce. Il s'agit essentiellement de motiver les automobilistes à emprunter un autre mode de transport.

Comme un trajet en automobile sur trois couvre moins de trois kilomètres, le potentiel de transfert aux TP est encore largement sous-exploité.

Hausse de plus de 20% pour les abonnements mensuels

Les prix sont la plus grande pierre d'achoppement. Si le panier de la ménagère a augmenté d'environ 7%, le prix des abonnements mensuels a, quant à lui, augmenté de 21% en moyenne ! Ce alors que l'offre n'a pas toujours suivi, même si c'est cette raison qui est toujours invoquée pour justifier les augmentations. Les offres de TP les plus touchées sont celles des petites villes. Les passagers·ères circulant seulement au sein des petites agglomérations de Granges, Berthoud, Yverdon ou Bulle sur de courtes distances, doivent pourtant s'acquitter de

deux zones. Résultat : ils paient autant que s'ils utilisaient leur propre voiture (prix de revient intégral). Pourtant, cette situation n'est pas une fatalité, comme le montre la communauté tarifaire zurichoise et Arcobaleno au Tessin, qui offrent des abonnements à une zone.

Les petits plaisirs des TP

Notons comme points positifs les annonces vocales régulières et en temps réel sur écran dans les villes de Coire, Frauenfeld, Zoug, Soleure, Yverdon et Lausanne. Les passagers·ères sont déjà informés dans les passages sous voie ou peu après. La situation de transbordement à la place Aeschen à Bâle est par contre désagréable et dangereuse, car les passagers doivent traverser les nombreuses voies de tram à la recherche de la bonne ligne. Les gares routières enfouies dans un garage souterrain comme à Bade (car postal), Fribourg ou Bulle n'incitent guère non plus au transfert modal. Par contraste, les nouveaux pôles de transbordement à Dornach (SO) et Wädenswil (ZH) sont très bien conçus (tant du point de vue fonctionnel qu'esthétique). Malheureusement, on ne saurait en dire autant des fenêtres de bus parsemées de publicité pour des centres commerciaux, des banques ou des voitures...

Claustrophobie à la gare

Au moment où le nombre de réclames ne cesse d'augmenter, l'espace à disposition sur les places devant les gares diminue dans certaines petites villes comme peu de chagrin. Lorsque le RegioExpress en provenance de Zurich arrive en fin de journée à Lenzbourg et déverse les pendulaires sur les quais bien trop étroits bordant les arrêts de bus devant la gare, la claustrophobie guette. Comme deux à trois bus arrivent immédiatement l'un après l'autre, les passagers·ères doivent être très attentifs pour monter dans le bon bus.



L'offre de bus à Bellinzone dort encore du sommeil de la Belle au bois dormant...

Critères évalués

Les enquêtes sur la satisfaction des usagers-ères des TP sont légion. Mais elles souffrent toutes du même défaut : elles s'adressent à celles et ceux qui utilisent déjà les RER et bus. actif-traffic par contre s'est posé la question de savoir si les TP répondent aussi aux exigences de personnes qui ne recourent que peu aux TP ou qui ne connaissent pas la localité en question. Nous avons analysé les communes des agglomérations avec un bassin économique de 20'000 habitant-e-s au minimum. Nous avons examiné 10 critères, à savoir la fréquence de passage, la vitesse de parcours, la distance jusqu'au prochain arrêt, les coûts pour des billets « simple course » et mensuels, l'âge du parc de véhicules, l'offre en places assises et en informations, la qualité des pôles de transbordement et la facilité d'utilisation. Les notes vont de 1 à 6. 4 correspond à un « satisfaisant ». Vous pouvez consulter les résultats détaillés ainsi que les commentaires y relatifs sous www.actif-traffic.ch

		Fréquence de passage	Distance au prochain arrêt	Vitesse de parcours	Coûts pour les billets « simple course »	Coûts pour abonnements mensuels	Âge du parc de véhicules	Offre en places assises	Offre en informations	Qualité des pôles de transbordement	Facilité d'utilisation	Pondération du total	Évaluation finale	Catégorie
1	Zurich	5.53	4.73	3.37	5.29	3.00	5.08	4.19	6.00	4.50	5.50	4.77	très bon	1
	St. Gall	5.23	4.67	3.82	5.17	3.17	6.00	4.45	5.25	5.25	4.75	4.77	très bon	1
3	Genève	5.49	4.56	3.03	6.00	3.83	6.00	3.41	5.50	4.19	5.00	4.73	très bon	1
	Vallée de la Glatt	4.87	4.58	3.90	3.00	4.58	6.00	5.26	5.50	5.25	5.75	4.73	très bon	5
	Berne	5.44	4.47	3.97	4.96	2.42	6.00	3.94	5.75	4.25	5.25	4.73	très bon	1
6	Bade-Wettingen	5.11	4.54	4.31	3.51	3.25	6.00	5.25	5.00	5.00	5.00	4.71	très bon	2
7	Biene	5.08	4.92	3.63	6.00	2.92	5.09	4.75	5.00	4.88	4.25	4.68	très bon	2
8	Coire	4.68	5.06	3.94	4.03	2.42	6.00	5.03	5.50	5.75	5.50	4.67	très bon	2
9	Zoug	4.83	4.77	3.82	3.92	3.83	6.00	4.04	5.50	5.00	5.50	4.65	très bon	2
10	Schaffhouse	5.04	4.81	4.22	3.47	3.00	5.07	4.82	5.00	5.50	5.00	4.64	très bon	2
	Lucerne	5.23	4.70	3.97	4.76	3.17	4.62	4.26	5.50	4.25	4.75	4.64	très bon	1
12	Fribourg	5.16	4.70	3.53	4.39	2.92	6.00	n. i.	4.50	4.50	5.00	4.60	bon	2
13	Thun	4.95	4.45	3.90	5.45	3.00	5.55	4.44	5.00	4.75	4.50	4.60	bon	2
14	Lugano	4.82	4.87	3.30	6.00	4.33	6.00	4.21	4.50	4.25	4.00	4.59	bon	2
15	Bâle	5.40	4.48	3.78	5.42	3.33	2.72	4.00	5.00	4.25	5.50	4.57	bon	1
16	Winterthur	5.19	4.33	3.72	3.76	2.08	6.00	4.51	5.75	4.63	5.25	4.54	bon	1
17	Lausanne	5.32	4.60	3.39	6.00	3.25	3.14	3.79	5.00	4.75	4.50	4.53	bon	1
18	Vallée de la Limmat	4.79	4.25	4.10	1.86	5.83	n. i.	4.49	5.75	4.38	5.00	4.51	bon	5
	Küsnacht-Zollikon	4.51	4.12	4.70	2.06	4.75	5.20	4.54	6.00	4.50	5.50	4.51	bon	5
20	Rapperswil-Jona	4.48	4.69	4.06	3.09	3.50	6.00	5.27	5.75	4.75	4.50	4.50	bon	4
21	Uster	4.51	4.44	3.90	1.00	5.58	n. i.	n. i.	5.50	6.00	4.50	4.47	bon	5
	Wädenswil	3.90	4.98	4.00	2.46	5.75	5.24	n. i.	5.50	5.75	4.25	4.47	bon	5
23	Morges	4.54	4.58	4.06	2.79	5.42	n. i.	5.34	4.00	4.00	5.50	4.46	bon	5
24	Neuchâtel	5.09	4.59	4.27	3.28	3.25	4.92	4.15	4.00	4.25	4.75	4.45	bon	2
25	Emmen	4.90	4.41	3.70	1.00	5.33	6.00	5.09	4.50	4.25	5.00	4.43	bon	5
	Soleure	4.54	4.13	4.15	4.64	3.08	5.47	4.57	4.75	5.38	4.25	4.43	bon	3
27	Vevey-Montreux	4.64	4.54	3.91	4.33	3.33	3.34	4.76	5.25	4.25	4.50	4.34	suffisant	2
	Locarno	3.94	4.36	3.82	6.00	4.58	6.00	4.10	4.00	4.50	4.00	4.34	suffisant	3
	Bâle-sud	4.55	4.09	4.80	1.00	4.83	3.80	4.56	5.00	5.00	5.25	4.34	suffisant	5
30	Aarau	4.61	4.33	3.88	2.80	2.58	6.00	4.79	5.25	4.25	5.25	4.33	suffisant	3
	Wetzikon-Gossau ZH	4.09	4.31	4.18	2.67	5.58	n. i.	n. i.	5.50	4.25	4.50	4.33	suffisant	5
32	Kreuzlingen	4.31	4.58	3.80	1.52	3.83	5.88	5.57	5.25	4.75	4.75	4.31	suffisant	4
33	Frauenfeld	4.07	4.93	4.30	2.59	2.17	6.00	5.34	5.00	5.00	4.50	4.30	suffisant	4
34	Zofingue-Wiggertal	3.57	4.16	4.91	3.25	3.00	6.00	6.00	5.25	5.25	4.25	4.29	suffisant	3
35	Vallée du Rhin (SG)	4.06	3.55	5.13	2.33	3.50	5.90	4.78	5.50	4.75	4.25	4.26	suffisant	3
36	Brigue	3.95	4.62	3.40	4.46	3.67	5.50	5.52	5.25	3.75	3.75	4.21	suffisant	4
37	Thalwil	3.29	4.40	4.20	3.64	5.42	5.24	n. i.	5.50	4.50	4.25	4.21	suffisant	5
38	La Chaux-de-Fonds	4.97	4.71	3.53	1.00	1.58	6.00	4.52	4.50	5.25	4.50	4.20	suffisant	2
39	Vallée de la Furt	3.99	4.19	3.69	1.00	5.92	n. i.	n. i.	5.50	4.25	5.25	4.19	suffisant	5
40	Olten	4.30	4.30	4.04	2.56	1.83	6.00	5.13	5.00	4.25	5.00	4.18	suffisant	3
41	Yverdon	4.33	4.50	4.12	2.12	1.00	6.00	5.87	4.00	5.50	4.50	4.17	suffisant	4
42	Granges	3.84	4.72	4.38	3.00	1.08	6.00	5.93	5.00	5.25	3.50	4.16	suffisant	4
43	Wil SG	4.13	4.57	3.80	3.84	1.00	5.44	6.00	4.75	4.25	3.50	4.09	juste suffisant	4
44	Bülach	3.52	4.28	3.99	1.00	6.00	n. i.	n. i.	5.25	4.50	4.75	4.07	juste suffisant	5
45	Lenzburg	3.51	3.58	4.31	3.13	2.67	6.00	5.63	5.50	4.75	4.25	4.04	juste suffisant	4
46	Liestal	4.15	4.11	3.68	3.41	2.00	4.93	4.35	4.00	4.75	5.00	4.00	juste suffisant	4
47	Bellinzona	2.58	4.79	3.68	5.50	4.67	6.00	5.40	3.50	4.75	3.25	3.98	juste suffisant	3
48	Rorschach	3.40	4.72	4.27	1.42	1.67	6.00	5.55	5.25	5.25	3.50	3.94	juste suffisant	4
49	Höfe (SZ)	2.87	4.97	3.71	1.24	5.75	6.00	n. i.	5.00	4.25	4.00	3.93	juste suffisant	5
50	Berthoud	3.92	4.39	3.54	2.82	1.00	5.91	5.27	4.50	5.25	3.50	3.92	juste suffisant	4
51	Sion	3.04	4.53	3.65	1.92	3.42	6.00	5.96	4.50	4.25	3.25	3.79	insuffisant	4
52	Nyon	3.08	4.83	3.57	1.00	5.58	6.00	n. i.	3.50	3.50	4.00	3.76	insuffisant	5
53	Bulle	3.88	3.88	3.35	1.45	1.17	6.00	n. i.	4.75	4.00	3.75	3.65	insuffisant	4
	Moyenne	4.40	4.50	3.93	3.29	3.51	5.53	4.86	5.02	4.69	4.58	4.40		
	Catégorie 1: Grandes villes (>80'000 habitants)													
	Catégorie 2: Villes moyennes (35'000-80'000 habitants) avec une forte densité de population													
	Catégorie 3: Villes moyennes (35'000-80'000 habitants) avec une faible densité de population													
	Catégorie 4: Petites villes (<35'000 habitants)													
	Catégorie 5: Communes périurbaines													



Rapperswil-Jona attaque de front les embouteillages au centre ville sur les publicités des bus.

Initiative des villes : bilan un an après

Le 15 mai 2011, les Genevois·e-s acceptaient l'initiative des Villes « pour la mobilité douce ». Le texte demande la création d'un plan directeur de la mobilité douce planifiant la réalisation de pistes cyclables directes, continues et sécurisées ainsi qu'une meilleure sécurité pour les piétons. Un an plus tard, l'heure est venue de faire un bilan d'étape. **Thibault Schneeberger**

Pour fêter le premier anniversaire de la victoire dans les urnes, actif-trafiC a convié le 15 mai dernier des militant·e-s à dérouler un « tapis rouge » pour les cyclistes. La première bougie de l'initiative a été soufflée sur le toujours très bruyant et pollué boulevard du Pont d'Arve, en pleine ville. S'il est évidemment trop tôt pour attendre des réalisations dans le bitume, il est intéressant de voir ce qui s'est mis en mouvement... et ce qui, pour

l'instant, ne bouge pas !

Huit axes sécurisés

Souignons d'abord un point positif : le département cantonal responsable de la mobilité a planifié la réalisation de 8 « pénétrantes » cyclables continues et sécurisées. Une bonne première étape, puisqu'il s'agit d'axes importants pour atteindre le centre. Si ces trajets possèdent souvent déjà des tronçons de pistes

cyclables sécurisées, la discontinuité des itinéraires est à l'origine de « points noirs » dangereux. Ces lacunes sont un vraie entrave à l'usage du vélo pour les cyclistes moins expérimentés. Ces axes pénétrants, dont le premier est prévu d'ici 2 ans, devraient encourager les habitants de la première couronne suburbaine à se rendre au centre à vélo...

Un point négatif ensuite : signalons le manque d'empressement des députés de la commission des transports du Grand Conseil à voter le plan directeur de la mobilité douce... dont l'adoption formelle doit marquer le début du compte à rebours de 8 ans pour réaliser l'initiative. Voilà plus d'un an que ce plan directeur y est en attente...

Ville de Genève : peut mieux faire !

Si l'initiative et l'essentiel des compétences en matière de mobilité à Genève sont à l'échelon cantonal, on pouvait attendre des autorités de la Ville de Genève qu'elles saisissent la victoire de l'initiative comme une aubaine et décident de prolonger les aménagements cantonaux au centre-ville, là où les conflits entre usagers sont les plus nombreux. Ainsi, il serait possible de décaler des places de parking ou de transformer des bandes cyclables en vraies pistes, mais aussi d'intégrer les termes de l'initiative dans les projets en cours d'élaboration. Malheureusement, plusieurs exemples démontrent que la municipalité n'a pas encore saisi cette opportunité. En espérant qu'elle ne tarde pas à le faire...

Les piétons oubliés ?

On peut enfin regretter que le volet piéton (traversées piétonnes en nombre suffisant avec des îlots, etc.) n'ait pour l'instant fait l'objet, à notre connaissance, d'aucune intention de mise en œuvre. actif-trafiC continuera à suivre à l'avenir d'un œil attentif la mise en œuvre de son initiative.



Tapis rouge pour les cyclistes.

La voiture vieux jeu

En Suisse et en Allemagne on voit les signes précurseurs d'une baisse des kilomètres parcourus en voiture. Il est temps de se demander quelles infrastructures seront utiles pour les générations suivantes. **Hanspeter Kunz**

Un·e Suisse·sse moyen·ne parcourt quotidiennement 37 kilomètres en 92 minutes (Micro-recensement mobilité et transports, 2010). La distance parcourue a augmenté de 4.1% depuis 2005. L'accroissement a surtout profité aux trains. Conséquence : le nombre de pendulaires est en augmentation constante.

Étalage urbain

Les distances parcourues avec la voiture ont stagné, même si le nombre de ménages possédant une voiture en Suisse a diminué de 2% de 2005 à 2010, pour atteindre 79%. Tant les automobilistes que les pendulaires en transports publics (TP) participent à l'étalement urbain. Les distances entre lieu de travail, de formation, d'achat et domicile ne cessent de croître et par conséquent aussi le nombre de kilomètres parcourus, qu'il s'agisse de la voiture ou du vélo.

Les jeunes moins accros à la bagnole

La mobilité continuera à jouer un rôle de premier plan, mais pas forcément la voiture. Les jeunes d'aujourd'hui semblent

moins accros à la voiture. En 1994, ils étaient 71% à posséder le permis de conduire, en 2010 ce taux était descendu à 59%. On peut spéculer sur les raisons : moins d'argent à disposition, formations plus longues, ou baisse d'attractivité de la voiture ? Il semblerait que les jeunes cultivent une vision plus pragmatique de la mobilité qu'autrefois. Le dense réseau des TP permet en effet de se déplacer sans embouteillages et à moindres coûts dans les villes.

La tendance est à l'auto-partage

En Allemagne également, la génération des moins de 30 ans recourt moins à la voiture. Comme en Suisse, ce sont surtout les générations plus anciennes qui utilisent la voiture de façon intense. L'Institut Fraunhofer-Institut de Darmstadt va encore plus loin dans sa vision des transports en 2050. Avec la raréfaction du pétrole, les prix du carburant prendront l'ascenseur d'ici 2025, ce qui incitera un nombre important de personnes à passer aux TP. La priorité ira à l'utilisation et non à la possession d'un

véhicule. La tendance sera à l'auto-partage et le nombre de voitures diminuera à 250 par 1000 habitant·e·s (aujourd'hui plus du double).

Priorité aux TP

Face à ces tendances, il nous faut réfléchir : de quelles infrastructures aurons-nous besoin à l'avenir ? Nous ne pourrions plus nous permettre de financer le transport individuel motorisé ET les transports publics. Pour des villes conviviales, il faut miser sur la mobilité douce et les transports publics.

Comme les infrastructures que nous construisons aujourd'hui déterminent notre comportement de demain, nous devons éviter de construire des routes qui seront obsolètes dans 20 ans. Il en va de même avec les places de stationnement. En maints endroits, les parkings souterrains ne sont que très partiellement occupés, ce qui permettrait de supprimer les places de stationnement en surface – avec à la clé de nouveaux espaces de vie pour les enfants et des rues plus sûres pour les seniors.



Devrons-nous bientôt recycler les voitures désuètes, comme support de ghetto-blaster etc. ?



« *Où commence le bus...
... et où la publicité ?* »

En point de mire

Séminaire d'actif-traffic « S'inspirer des meilleurs »

Lundi 22 avril 2013
(nouvelle date)
Hôtel Bern à Berne

Le séminaire « S'inspirer des meilleurs » sera un moment phare en 2013. actif-traffic invitera les précurseurs européens d'une politique des transports efficace et écologique. Le matin sera consacré aux facteurs nécessaires permettant de promouvoir avec succès la mobilité douce et les transports publics dans les pays scandinaves et dans l'UE. L'après-midi nous mettrons l'accent sur l'échange dans cinq ateliers. Ensemble, nous nous poserons la question de savoir comment transposer ces facteurs de succès pour promouvoir les alternatives au trafic automobile dans les agglomérations suisses.

Pour plus de détails, voir www.actif-traffic.ch, ou le prochain bulletin qui paraîtra fin novembre.

Agenda

Je 28 septembre 2012
Journée d'étude : Des plans de déplacements - pour les écoles aussi !
à Nyon. www.rue-avenir.ch

Ve 23 novembre 2012
Journée technique « Trafic piétonnier et vélo »
à Bienne, Maison des congrès
www.fussverkehr.ch

Me 28 novembre 2012
2ème anniversaire de l'Initiative des villes à Bâle

actif-traffic
En avant toute !