



# Le trafic

numéro 97  
mars 2013

**Deuxième tube au Gotthard**  
Transférer enfin le fret de la route au rail, au lieu de dépenser 3 milliards pour une solution intermédiaire de 17 km.  
Signez, vous aussi ! *page 4/5*

# Demi-mesure(s)

Chez actif-trafiC, nous sommes des experts en matière de réduction. Après tout, nous voulions déjà réduire le trafic de moitié il y a quelques années.

Donc, chers membres du parlement et du Conseil fédéral, oyez nos sages conseils. Vouloir construire un second tube au Gothard et ensuite n'utiliser qu'une moitié des deux tubes coûtera très cher – pour obtenir une cave à champignons (voir page 4). Mieux vaudrait raconter moitié moins d'âneries ("seule une piste sur deux des tubes sera utilisée") et agir de façon doublement futée : fermer le tunnel existant en hiver et se rendre compte que l'Europe s'en accomode fort bien.

Ah oui, le gouvernement genevois aurait aussi besoin d'une séance de rattrapage, puisqu'il entend bloquer la mise en oeuvre de l'Initiative des villes (page 7). Question à cent balles : Pourquoi vaut-il mieux ne pas tirer le frein à main à mi-parcours ? Eh oui, on risque sinon une belle embardée et de sortir définitivement de la route. Espérons donc que les autorités genevoises n'ont pas seulement passé leur permis de conduire, mais aussi suivi un cours de dérapage contrôlé et qu'elles sauront desserrer le frein à main et laisser rouler jusqu'à ce que la situation soit à nouveau sous contrôle et l'initiative mise en oeuvre. A défaut, nous assisterons à une leçon de dépannage...

Pour faire moi aussi dans la demi-mesure, j'arrête mon éditorial ici, à mi-chemin, sans vous révéler l'autre moitié du contenu du bulletin. J'espère que cela vous rendra deux fois plus curieux !

Bonne lecture !

Hanspeter Kunz  
vice-président d'actif-trafiC



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

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue 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](http://www.actif-traffic.ch) **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Thomas Stahel, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz  
**Contributions** : Andrea von Maltitz, Remco Giovanoli, 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  
**Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : juin 2013

# Nous sommes toutes et tous des piétons

Nous nous déplaçons quotidiennement à pied. Pourtant tant les autres usagers·ères de la route que les planificateurs des transports ont tendance à négliger ce mode de déplacement. Plaidoyer pour le mode de déplacement « naturel » de l'homme. *Andrea von Maltitz*

Quand on évoque le sujet de la mobilité, nous pensons train, tram, bus, vélo ou voiture. Pourtant, durant la majeure partie de notre temps, nous nous déplaçons à pied. Nous nous rendons compte de notre situation de bipèdes quand des automobilistes garent leurs voitures sur nos cheminements piétonniers, que les oreilles nous sifflent quand des cyclistes (surtout à VAE) nous dépassent, qu'on nous demande de changer de côté de la rue lors de chantiers ou de devoir traverser une artère très fréquentée en quatre fois.

## La mobilité piétonne négligée

Certains planificateurs des transports ne sont pas en reste. Ils classent les piéton·ne·s dans la catégorie « autres » devant s'intégrer tant bien que mal dans les « flux de circulation normaux », comme s'il ne s'agissait pas d'un mode aussi respectable que les voitures, bus ou vélos. Pourtant la marche est la façon innée de l'homme de se déplacer. Nous apprenons

à marcher en tant que bébés et ne devons jamais passer un permis de marcher. Les avantages de ce type de locomotion sont multiples. Pourquoi ce mode de transport sain, hautement recommandé par les médecins, ne jouit-il pas d'une meilleure réputation ? Parce qu'il ne génère pas assez de bénéfices (seules les chaussures doivent être ressemelées) ? Parce qu'il s'agit d'un mode qui ne génère ni pollution atmosphérique ni réparations à grand frais ? Non, probablement parce que la majorité d'entre nous ne se perçoit pas en tant que piéton·ne·s. Il nous semble tellement normal de marcher sur nos deux jambes que nous n'en faisons pas tout un tas. Cette modestie fort sympathique ne devrait pourtant pas nous induire à accepter la mise à l'écart des marcheurs·ses.

## Ville rime avec mobilité piétonne

Il est temps de redonner enfin à cette majorité silencieuse l'espace qui lui revient

– partout en ville et non seulement dans certains quartiers résidentiels ou zones de rencontre.

L'urbanité (et le degré de civilisation) se manifeste par la possibilité de rencontrer spontanément d'autres citoyen·ne·s, de causer dans des cafés autour d'une place calme, de flâner en faisant du lèche-vitrines. Seuls des piéton·ne·s peuvent vivre de telles rencontres, car en passant à la vitesse supérieure, on tue l'espace et détruit les possibilités de dialogue. Or, sans piéton·ne·s pas de vraie ville ! Il nous appartient donc de veiller au bien-être de ces piliers de la société et civilisation citadine. Arrêtons donc d'entraver leurs pérégrinations par des obstacles !



Même en pleine nature, pas moyen d'échapper aux autres modes de transport !

## Remise d'une pétition

**actif-trafiC a remis le 30 janvier 2013 à Berne une pétition pour une sécurité accrue des piéton·ne·s et cyclistes munie de 7592 signatures.**

La pétition demande au Conseil fédéral et au parlement d'améliorer la sécurité des usagers·ères de la route les plus vulnérables en instaurant des voies séparées et en comblant les lacunes dans les réseaux cyclables.

Lors de la remise des signatures, actif-trafiC a en outre offert au Conseil fédéral un feu de signalisation au vert pour les piéton·ne·s et les cyclistes. Nous continuerons de nous engager en faveur de la sécurité de la mobilité douce – tant au niveau national que local.

# Deux demi-tubes ?

Suite à la position favorable du Conseil fédéral au second tube routier au Gothard, une coalition, dont actif-trafiC, récolte des signatures, afin de renforcer la position du NON au second tube. Merci de signer la pétition annexée – avec toute votre famille ! [Remco Giovanoli](#)

En juin 2012, le Conseil fédéral a décidé la construction d'un second tube routier au Gothard, afin de disposer d'un tube de remplacement lors de l'assainissement du tunnel existant. Le Conseil fédéral a certes précisé que les deux tubes ne devraient être utilisés chacun qu'à moitié. Une plaisanterie ? Non, plutôt une tentative de coup fourré, car personne n'est dupe au point de croire sérieusement que la Suisse construira une infrastructure qu'elle n'utilisera qu'à moitié.

## Consultation populaire en cours

La consultation sur la modification législative nécessaire pour un second tube est en cours jusqu'au 18 avril. Pour contrer ce projet, l'Initiative des Alpes organise dans ce même délai une « consultation populaire » à l'aide de nombreuses autres organisations, dont actif-trafiC.

Le peuple suisse a ainsi l'occasion d'en

appeler au Conseil fédéral et au parlement de respecter la Constitution fédérale et en particulier l'Initiative des Alpes. Concrètement, il s'agit d'assainir le tunnel existant avec modération, sans doubler le nombre de tubes. Car un second tube crée les conditions pour faire transiter encore davantage de camions à travers les Alpes suisses. Or, les Suisses se sont opposés à plusieurs reprises à une telle politique et ont par contre plébiscité une politique de fret intelligente. Dès 2016, le nouveau tunnel de base du Gothard permettra de transférer d'importantes quantités de la route au rail. Les nouvelles capacités ferroviaires seront également suffisantes pour que le trafic de passagers ou de marchandises normal ne soit pas entravé.

## Signez maintenant !

Avec votre signature, vous demandez au

Conseil fédéral de renoncer à la construction d'un second tube routier et de favoriser en lieu et place le ferroutage, pour les voitures entre Airolo et Göschenen, pour les camions par le tunnel de base du Gothard. Le Tessin restera en tout temps accessible depuis le reste de la Suisse – par route et train. Cette variante présente en outre l'avantage de coûter à long terme 2 à 3 milliards de moins qu'un second tube. La Confédération ne roulant pas sur l'or et le fonds d'agglomération étant déjà quasiment à sec, l'argent ainsi économisé sera bien plus utile pour décharger le trafic d'agglomération, en particulier entre Lausanne et Genève ou à Neuchâtel.

Merci de signer la pétition et de la faire signer à vos connaissances ! Merci de renvoyer la carte au plus tard d'ici au 8 avril à actif-trafiC, même si elle n'est que partiellement remplie.



Consultation populaire (pétition)

# Non à un 2e tube au Gothard



- ▶ **Un deuxième tube ouvre les vannes à encore plus de poids lourds de l'espace européen et sabote le transfert du trafic de marchandises de la route au rail.**
- ▶ **Bruits et gaz d'échappement nuiront davantage encore à la santé de la population.**
- ▶ **Un assainissement avec ferroutage des voitures et poids lourds pendant la période d'assainissement coûte de 2 à 3 milliards de francs en moins.**
- ▶ **Ces milliards fédéraux sont urgemment nécessaires à des projets dans d'autres régions du pays.**
- ▶ **Le Tessin reste bien relié même sans deuxième tube.**

Les signataires de cette pétition exigent du Conseil fédéral qu'il respecte la Constitution et renonce à la construction d'un deuxième tube routier au Gothard.

Nom	Prénom	Signature
Rue	NPA/localité	
Date de naissance	E-mail	
		Je souhaite plus d'informations* <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
Nom	Prénom	Signature
Rue	NPA/localité	
Date de naissance	E-mail	
		Je souhaite plus d'informations* <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
Nom	Prénom	Signature
Rue	NPA/localité	
Date de naissance	E-mail	
		Je souhaite plus d'informations* <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
Nom	Prénom	Signature
Rue	NPA/localité	
Date de naissance	E-mail	
		Je souhaite plus d'informations* <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non

\* Merci de m'informer régulièrement sur les campagnes d'actif-traffic

Chacun a le droit de signer cette pétition, indépendamment de son âge, son domicile ou de sa nationalité.

Veuillez nous renvoyer cette feuille, même à moitié remplie, jusqu'au  
**8 avril 2013** au plus tard à : **actif-traffic, rue de Zurich 41, 1201 Genève**

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

# Faire du vélo en toute décontraction

Les Pays-Bas ont la réputation d'être un paradis pour les cyclistes. A quoi doit-on ce succès ? Pour Tom Godefrooij de l'Ambassade du vélo des Pays-Bas, la part modale du vélo n'augmente que si les cyclistes se sentent en sécurité. Et la sécurité individuelle des cyclistes augmente en proportion de leur nombre.

Interview : Andrea von Maltitz

*En Suisse, la part des cyclistes se monte à 9% de l'ensemble des déplacements dans les grandes villes, aux Pays-Bas, ce pourcentage atteint 26%. Tout le monde fait-il du vélo chez vous ?*

Oui, aux Pays-Bas, tout le monde recourt au vélo : les riches et les pauvres, les jeunes et vieux, femmes et hommes. Le vélo n'est pas l'apanage des jeunes et couches défavorisées. Les Hollandais·e·s choisissent leur véhicule selon les circonstances, « une fois le vélo, une fois la voiture ». Par contre, les transports publics sont nettement moins développés.

*Pourquoi la part modale du vélo est-elle si élevée aux Pays-Bas ? La topographie ne saurait l'expliquer à elle seule.*

Nos villes ne sont pas trop grandes et densément peuplées. Les trajets sont par conséquent courts. Mais cela s'applique aussi à la Suisse. Certes, la topographie plate favorise la petite reine, mais surtout notre société vise à inclure tout le monde et à minimiser les différences sociales. Enfin, mes compatriotes reconnaissent

simplement les avantages pratiques du vélo : il s'agit d'un engin rapide, bon marché, confortable et qui évite la recherche fastidieuse d'une place de stationnement. Pas étonnant dès lors que le vélo soit le véhicule de premier choix en ville.

*La tournure d'esprit est une chose, mais la pratique du vélo n'est-elle pas encouragée « officiellement » ? Quelles sont les « recettes à succès » de villes comme Groningue et Zwolle, où la part du vélo frise les 50% ?*

La recette de base est toujours la même : une politique qui inclut le vélo dès le début de la planification – et le met sur un pied d'égalité avec les autres modes. La bicyclette est reconnue comme un moyen de transport à part entière, à qui on accorde l'espace nécessaire. Concrètement, cela signifie qu'on construit assez de places de stationnement sécurisées pour les vélos et que l'on adapte l'offre des transports publics à la petite reine (par ex. possibilité d'accrocher le vélo au bus pour le reprendre ensuite pour continuer son chemin). Zwolle a établi un sys-

tème de pistes cyclables complètement séparé du réseau pour voitures, afin que les cyclistes ne doivent pas croiser le trafic automobile. Mais favoriser ainsi le vélo suscite parfois aussi une opposition aux Pays-Bas, car cela revient à diminuer l'espace et les moyens consacrés aux autres moyens de déplacement.

*En Suisse, de nombreuses personnes affirment vouloir pratiquer davantage le vélo, mais craindre pour leur sécurité (et donc y renoncer). Comment peut-on rendre la mobilité cycliste plus sûre ?*

La sécurité individuelle des cyclistes augmente en proportion du nombre de cyclistes par rapport au trafic total. Plus ils et elles sont nombreux, mieux les autres usagers·ères de la route les respectent comme flux « normal » du trafic, en particulier lors des croisements.

La sécurité est un sujet essentiel pour la promotion de la mobilité cycliste. Objectivement, le risque de se retrouver victime d'un accident devrait être minime. Mais outre la sécurité effective, la sécurité subjective ressentie a un impact de taille. Une image négative retient les gens d'enfourcher leur vélo. C'est pourquoi nombre de villes hollandaises misent sur des pistes cyclables séparées du trafic automobile, afin d'accroître le sentiment de sûreté. Dans beaucoup de pays règne cependant un climat de peur. Heureusement, nous ne connaissons pas cette culture de la peur chez nous, car le vélo y est perçu comme un objet banal pour toutes les classes d'âge, ne nécessitant pas de protection particulière.

Tom Godefrooij sera l'un des orateurs du séminaire « S'inspirer des meilleures pratiques » le 22 avril 2013 à Berne (voir le dépliant annexé). Il a été directeur de la politique de l'Union néerlandaise des cyclistes et de l'Union européenne des Cyclistes, avant de diriger le Velo Mondial 2000, gérer le projet intégral de trafic du Brabant Nord/NL, planifier pour Interface of Cycling Expertise en Inde, Afrique, Amérique latine et Asie mineure. Depuis 2011, il travaille pour l'Ambassade du Vélo des Pays-Bas.



**Amsterdam : davantage de cyclistes équivaut à davantage de sécurité**

# Mobilité douce sacrifiée à l'austérité

Presque deux ans après son adoption par le peuple, la mise en œuvre de l'initiative 144 « pour la mobilité douce » n'est toujours pas à l'ordre du jour à Genève. Plus grave : tous les projets de mobilité durable font les frais de la politique d'austérité. **Thibault Schneeberger**

En décembre 2012, la conseillère d'Etat en charge de la mobilité déclarait devant le parlement cantonal qu'il n'y aurait « pas d'argent pour les pistes cyclables pour les deux prochaines années » ! Le projet de budget 2013 du canton de Genève présenté par le gouvernement prévoit à la ligne « pistes cyclables » un montant de zéro franc !

## Des allègements fiscaux au lieu de pistes cyclables

En effet, le canton, après une généreuse baisse d'impôts en 2009 (plus de 400 millions par an de manque à gagner) se voit « contraint » de couper dans les dépenses. En 2011 pourtant, après l'entrée en force de la loi découlant de l'initiative 144, les autorités avaient affiché leur

bonne volonté en commençant par 8 axes cyclables pénétrant des communes suburbaines jusqu'aux abords de la ville. Aujourd'hui, le vent a tourné : le gouvernement et les députés ont entonné le refrain d'une rigueur budgétaire sans concession ; ce qui semblait possible alors paraît aujourd'hui irréaliste.

## Coup d'arrêt pour la mobilité durable

Conséquences ? Les crédits de réalisation d'aménagements cyclables ou piétons sont en standby. La prolongation du tram jusqu'à Bernex attendra des jours meilleurs. Le vélo en libre-service est repoussé aux calendes grecques. Même situation en Ville de Genève où l'orthodoxie de l'équilibre budgétaire a biffé des millions dans les budgets d'investisse-

ment. Plusieurs zones 30km/h ne seront ainsi pas réalisées en 2013.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, le budget cantonal n'est pas encore adopté et l'on ignore donc le sort réservé aux propositions des député-e-s qui souhaitent revenir sur ces fâcheuses décisions. Une chose semble se confirmer : l'acceptation de l'initiative devant le peuple, loin d'être l'aboutissement final, n'aura fait que marquer le début d'une longue bataille pour son application...

## Initiative des villes à Bienne

Une large alliance a remis 2517 signatures pour une Initiative des villes à Bienne le 18 décembre 2012. Cette initiative populaire exige d'augmenter la part modale de la mobilité douce et des transports publics de dix pourcent dans les dix ans à venir à Bienne. Une récente évaluation du comportement en matière de mobilité dans le canton de Berne montre que cette demande est tout à fait réaliste et que Bienne peut étendre la part modale des transports éco-compatibles. En effet, la ville de Bienne possède l'un des taux de transports publics les plus bas de Suisse. Le parlement de la ville dispose maintenant de deux ans pour décider de la suite à donner. Depuis les élections de l'an dernier, les partis soutenant l'initiative sont majoritaires. Urs Scheuss des Verts estime donc que soit un contre-projet, soit une proposition de mise en oeuvre de l'initiative, sont probables.



Manifestation en faveur des vélos en libre-service le 25 janvier avant la séance du Grand Conseil

Bild: RLE/20minutes.ch

## En point de mire

### Assemblée générale 2013 Puzzle de quartier

Sous l'égide d'un planificateur des transports nous réaménagerons lors de notre Assemblée générale un quartier à l'aide de ciseaux, crayons, colle et papier – ici un passage piéton, là une piste cyclable au lieu de places de stationnement. Un monteur de films nous suivra pas à pas et présentera les résultats dans une vidéo à la fin de l'AG.

Ordre du jour :

1. Adoption du PV de l'AG 2012
2. Rapport annuel et rétrospective 2012, comptes 2012, révision
3. Activités prévues en 2013
4. Budget 2013
5. Elections et remerciements
6. Divers
7. Présentation de la vidéo, suivi d'un verre de l'amitié

**Sa 23 mars 2013**  
**16h15 atelier ; 17h30 AG**  
**Sentitreff, Baselstrasse 21, Lucerne**

Nous espérons une audience nombreuse.  
**Merci de vous annoncer rapidement, et au plus tard d'ici au 19 mars !**  
Tél. 079 424 41 62 ou [info@actif-traffic.ch](mailto:info@actif-traffic.ch)

## Agenda

**Je 7 au di 17 mars**

### L'Autre Salon

L'Autre Salon investit Genève avec ses activités ludiques et décalées. Nos coups de cœur : course de lenteur, bal hippique, cyclo-athlétisme et...

**Ma 12 mars, de 19h30 à 21h45**

### La voiture propre, une (im)possibilité ?

Débat public avec Lucienne Rey, TA Swiss et Beat von Scarpatetti, Club des sans voitures  
Salle Berenstein, UOG

**Lu 22 avril 2013, de 9 h à 16h30**

### Séminaire « S'inspirer des meilleurs »

actif-traffic invite des expert-e-s pour une séminaire à Berne. Ils expliqueront comment promouvoir une mobilité respectueuse des hommes, de l'environnement et de la ville.

Hôtel Bern, Zeughausgasse 9, Berne

« Il s'agit d'un engin rapide, bon marché, confortable et qui évite la recherche fastidieuse d'une place de stationnement. Pas étonnant dès lors que le vélo soit le véhicule de premier choix en ville. »

**actif-traffic**

**En avant toute !**