



ACTIF-TRAFFIC

numéro 98
juin 2013

L'ambition comme clef du succès

Rien de plus motivant que de bons exemples. Le séminaire d'actif-trafiC a montré des solutions d'avenir pour le trafic urbain.

pages 4-6

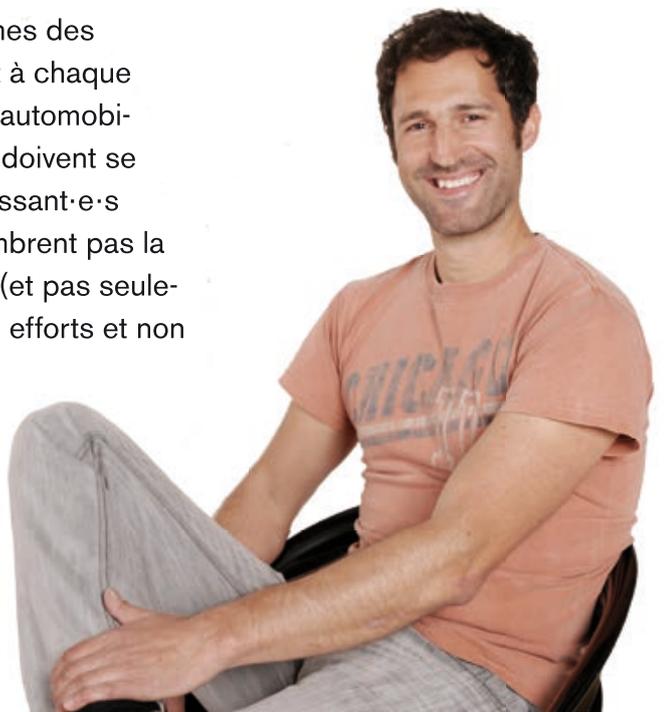
Effets secondaires

Attention, ce bulletin ne s'adresse pas aux automobilistes. Veuillez donc lire la notice d'emploi ! Ne l'absorbez pas à jeun, surtout si les passages piétons vous exaspèrent, que vous souffrez d'un manque aigu de places de stationnement ou encore si vous avez une phobie des transports publics. Dans tous ces cas de figure, nous vous conseillons de jeter le bulletin au vieux papier, il ne s'adresse vraiment qu'aux non-motorisés.

Pourtant, à y réfléchir de près, tout est-il si manichéen ? Je viens de réserver une voiture Mobility. Est-ce que cela me disqualifie pour écrire cet éditorial ? Et ne me suis-je pas énervé récemment, parce que le bus partait dans le mauvais sens ? Dimanche dernier, les sonnettes des vélos m'ont presque rendu fou. Le passage piéton devant la gare la plus proche de chez moi, qui occasionne un embouteillage monstrueux de voitures (et de bus), doit être sorti tout droit du cerveau d'un malade.

À chaque fois, quand je râle, je ne m'identifie qu'avec le mode de transport que j'utilise à ce moment précis. Pourtant, nous toutes et tous ne sommes pas uniquement des piéton·ne·s, des usagers·ères des transports publics, des cyclistes ou des automobilistes. Même si nous en sommes pas toujours conscients, nous sommes des multi-mobiles et nous adaptons notre mode de transport à chaque déplacement, selon nos besoins. Malheureusement, les automobilistes en particulier semblent souvent oublier qu'ils·elles doivent se rendre à pied au garage et qu'ils devraient être reconnaissant·e·s aux utilisateurs·trices des transports publics qui n'encombrent pas la voirie. Pour obtenir un effet maximal, nous avons besoin (et pas seulement dans le domaine des transports) de conjuguer nos efforts et non d'opposer les uns aux autres. Les solutions viables sont des solutions d'ensemble, qui tiennent compte de tous les modes. Comment y arriver ? Ce bulletin propose des pistes. Je vous souhaite une lecture agréable et inspirante.

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, Thomas Stahel, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Christian Harb, Christa Mutter, Andréa von Maltitz, 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** : septembre 2013

Les vaches laitières de notre beau pays

Le lobby du « tout à la voiture » veut obtenir par le biais d'une initiative fédérale populaire plus d'argent pour la construction de routes et désigne à cette fin les automobilistes comme « vaches laitières de la nation ». Une comparaison tout à fait adéquate, car tout comme le trafic individuel motorisé, le lait profite de subventions étatiques élevées ! **Christian Harb**

Le lobby automobile a ouvert les feux lors de l'inauguration du Salon de l'Auto à Genève. Près de 1,5 milliards de francs en provenance des redevances sur les carburants alimentent la caisse fédérale au lieu d'être affectés à la construction de routes. C'est exactement ce qu'une initiative populaire entend empêcher dorénavant, invoquant que les automobilistes seraient les « vaches laitières de la nation ».

Des subventions par milliards

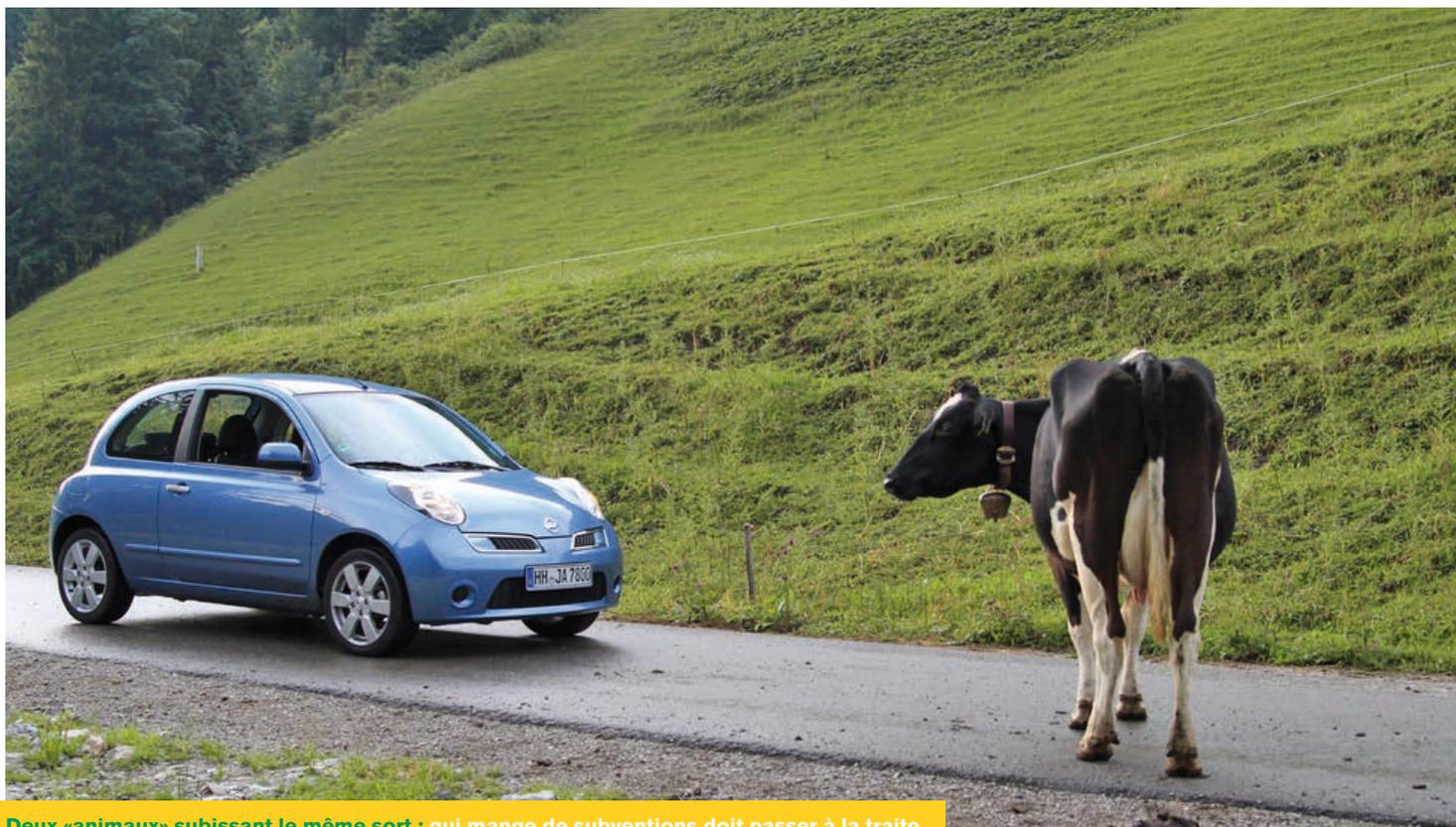
La comparaison est décidément bien choisie, car à l'exception des automobilistes seules les vaches laitières ont le privilège d'obtenir autant de manne fédérale. De fait, ce ne sont pas les automobilistes, mais bien les contribuables qui passent à la « traite ». Les communes suisses dépensent bon an, mal an, 2,5 milliards pour la construction, l'exploita-

tion et la maintenance de l'infrastructure routière – avec des recettes fiscales.

Le public passe cependant encore bien plus à la caisse avec les coûts externalisés. Selon des estimations, le trafic individuel motorisé a causé en 2009 pour 8,5 milliards de frais non couverts (santé, accidents, bruit, dommages aux bâtiments etc.). Si le principe du pollueur-payeur était appliqué, le prix de l'essence devrait augmenter de deux francs par litre ou l'impôt sur les véhicules à moteur tripler ! En outre, le trafic individuel motorisé est responsable de 45% des émissions de gaz à effet de serre – sans payer un sou. Max Nötzli, le président de Suisse, ne fait-il dès lors pas preuve de mesquinerie en se plaignant dans une interview le 4 mars 2013 d'une augmentation du centime climatique de 1,5 à 5 centimes par litre d'essence ?

Automobilistes privilégiés

Les CFF pourraient-ils augmenter leurs tarifs, si on demandait l'avis de la clientèle ? Il est permis d'en douter. Les détenteurs d'une voiture possèdent par contre le privilège unique de pouvoir voter sur les impôts qu'ils veulent payer pour leur véhicule. Il est donc peu étonnant que la population du canton de Berne ait accepté l'an dernier une baisse de ces impôts – ce qui a entraîné à la clef des mesures d'austérité d'un montant de 110 millions de francs. D'autres trains de mesures de ce type – affectant cette fois toute la Suisse – seraient nécessaires, si le lobby des pro-voitures faisait passer son initiative. Mais l'antidote existe heureusement – avec l'initiative de l'ATE, qui demande de consacrer la moitié des taxes sur les carburants aux transports publics.



Deux « animaux » subissant le même sort : qui mange de subventions doit passer à la traite.

Photo: Klark & Jim Kays

Les leçons des meilleurs

Les exemples de Strasbourg, Copenhague et Amsterdam présentés lors du séminaire d'actif-trafiC « S'inspirer des meilleures pratiques » du 22 avril dernier ont démontré ce qu'il est possible de réaliser avec de l'ambition, du courage et de la persévérance. A nous d'agir en Suisse ! **Christa Mutter**

Le texte ci-dessous présente quelques réflexions surgies lors du séminaire qui a réuni près de 200 participant·e·s. Lors de la planification de projets de transport, nous ne devons pas nous perdre dans les détails, mais toujours tenir compte du contexte de l'aménagement du territoire. Nous n'avons plus le droit de planifier de nouveaux quartiers sans y inclure dès le début la desserte en transports publics (TP) et en mobilité douce. Le nouveau tram à Strasbourg a connu un grand succès parce qu'il n'a pas été conçu comme un simple tram, mais comme un projet de développement urbain. A Copenhague, l'enquête menée auprès des citoyen·ne·s montre que les piéton·ne·s estiment que la qualité générale de leur environnement (verdure, etc.) revêt plus d'importance que le nombre absolu de passages piétons.

Prendre au sérieux la mobilité douce

Lors de la planification, nos cercles ont pour habitude de toujours réfléchir aux besoins des seniors, des handicapés,

des enfants. Les décideurs, eux, sont le plus souvent des « hommes en voiture ». Comment en faire nos alliés pour réaliser nos objectifs ?

Une approche consiste à améliorer l'image de la mobilité piétonne et cycliste, de les rendre attractifs et non plus comme des modes de transport marginaux. Par exemple, mettre en service des trams modernes au design étudié et élégant. A Amsterdam et à Copenhague le vélo profite d'une excellente image. L'atelier « Publicité innovante pour promouvoir la mobilité douce » a suggéré de lancer des campagnes permanentes remerciant les cyclistes et piéton·ne·s de leur contribution à une ville conviviale.

Motivation par de bons exemples

La description de la déferlante de voitures dans l'Amsterdam de l'après-guerre m'a encouragée. Même dans les villes aujourd'hui exemplaires la mobilité cycliste perdait du terrain dans les années 1960. Les villes danoises et hollandaises ne doivent pas leur répartition modale

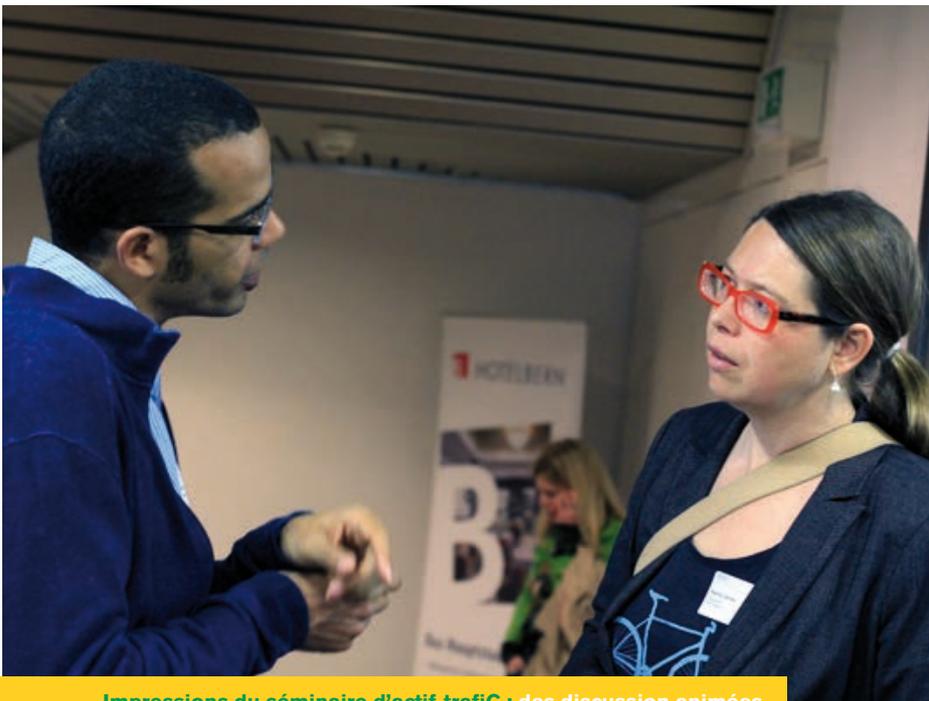
« idéale » à l'absence de montagnes, mais à une politique de longue haleine et systématique. On peut inverser la tendance !

Le principe de la masse critique

La pratique du vélo est d'autant plus sûre que le nombre de cyclistes est élevé. Ce principe de la masse critique ne s'applique pas seulement à la sécurité, mais aussi à une politique volontariste, ce qui implique des instruments forts. J'en retiens deux cités dans des ateliers :

- Une initiative de Pro Velo pour ancrer le vélo dans la Constitution fédérale
- Un regroupement des demandes des initiatives des villes au sein d'une « Charte des villes ».

L'oratrice danoise insiste : « Nous avons eu du succès à Copenhague, parce que nous nous sommes fixés des objectifs ambitieux. » L'ambition est une vertu en matière de politique des transports. Il nous faut faire preuve de courage, pour amener ces propositions et les faire aboutir. A nous maintenant de faire fructifier ces exemples en Suisse !



Copenhague la conviviale

La municipalité veut faire de Copenhague une « métropole humaine », où les espaces publics extérieurs sont plaisants et agréables. Interview avec Joanna Mai Skibsted, planificatrice des transports à Copenhague, sur les moyens d'atteindre ces objectifs. *Andréa von Maltitz*

Votre office a analysé le comportement pédestre des habitant·e-s de Copenhague. Quels en sont les résultats ?

Nous avons déterminé le moyen de transport principal. Le vélo est en tête avec 30%, suivi de la voiture avec 26% et de la marche avec 25%. Les transports publics sont à la traîne avec 15% (voir graphique). Nous espérons pouvoir transférer les trajets courts de la voiture à la marche. Pour cela, nous avons voulu savoir ce qui incite les gens à marcher. Les réponses ? En première place, des voies « vertes » et un environnement végétalisé. Venaient ensuite : la propreté, de l'air pur, moins de trafic automobile, plus de sécurité routière, un éclairage et une signalisation améliorés. Conclusion : en améliorant l'espace public on incite la population à marcher. Notre objectif est d'augmenter de 20% la part modale de la mobilité piétonne d'ici 2015.

Les piéton·ne-s sont particulièrement sensibles aux obstacles et déviations. Comment leur facilitez-vous la vie ?

Nous essayons de réduire les obstacles en réparant immédiatement les fissures dans le revêtement et en supprimant des



places de stationnement pour voitures, afin de créer un réseau pédestre cohérent et sûr. Nous voulons rendre la ville accessible à toutes et tous. Dans la pratique, cela signifie que les personnes à mobilité « entravée » ou réduite (utilisant une canne, une chaise roulante, etc.) doivent pouvoir se déplacer facilement sur la voirie, les pavés et les trottoirs.

En Suisse, les commerçants craignent souvent que des rues piétonnes soient synonymes de « désertification » de l'es-

pace public. Comment avez-vous réussi à créer la plus grande zone piétonne marchande d'Europe avec la Stroegtet ?

Le commerce de détail nourrissait les mêmes craintes en 1962 à Copenhague. Mais le résultat de la piétonnisation s'est avéré très positif. Nombre de clients viennent désormais au centre-ville pour y flâner paisiblement et y faire leurs achats au lieu de se rendre dans un centre commercial en périphérie. La zone piétonne a été étendue peu à peu, de 16'000 m² au début à 100'000 m² en 2005.

L'extension des zones piétonnes aux quartiers extérieurs a-t-elle connu le même succès ?

Il faut intégrer dans ces quartiers une multitude de fonctions et de besoins de la clientèle potentielle, mais aussi des habitant·e-s, tels que magasins, cafés, institutions culturelles et sociales. Nous avons instauré à cet effet un nouveau type de rues : les rues marchandes prioritaires pour les piéton·ne-s. Les pistes cyclables et les trottoirs y sont favorisés aux dépens de l'espace dévolu aux voitures. Le résultat est probant : davantage de cyclistes et de piéton·ne-s et donc plus de vie urbaine.

La planificatrice des transports et urbaniste Joanna Skibsted travaille depuis mai 2010 pour la municipalité de Copenhague sur la stratégie pédestre et la promotion des moyens de transport « verts » - avec inclusion des citoyen·ne-s.



Résultat de la stratégie pédestre : tout le monde – vieux et jeunes – marche.

Carotte ou bâton ?

Les transports publics ne sont pas toujours reconnus à leur juste valeur dans les petites villes en Suisse. Un des ateliers du séminaire du 22 avril était consacré à la réflexion sur des pistes pour améliorer cette situation.

Christian Harb

La population dans les petites villes utilise beaucoup moins les bus que celle des villes de taille plus importante. Evidemment, dans ces dernières le nombre d'habitant·e·s et de pendulaires est élevé et la demande également. Mais cela ne suffit pas à expliquer l'écart. De plus, les différences entre les petites villes sont considérables. Ainsi, le bus local à Frauenfeld (TG) est quatre fois plus utilisé que celui à Sion (VS) ou Bulle (FR). Les bus locaux à Frauenfeld cir-

culent toutes les 15 minutes et offrent de bonnes liaisons avec les autres lignes de transports publics à la gare. Tout le contraire à Sion, où les bus circulent rarement et à intervalles irréguliers, font de longs détours et ne tiennent pas compte des correspondances possibles avec les autres moyens de transports publics. Le prix pour un billet simple y est pourtant de 2,80 francs – presque autant qu'à Zurich ou Genève.

Il n'est peut-être pas raisonnable de vou-

loir promouvoir à tout prix les transports publics (TP) dans les petites villes – tant pour des raisons financières que pour ne pas concurrencer la marche ou le vélo. L'atelier a donc surtout abordé des mesures qui valorisent les TP tant auprès des autorités que des automobilistes. En effet, les TP sont souvent connotés négativement dans l'esprit du public : trains bondés, hausse des tarifs, amendes salées. Pour contrer cette image négative, les communes pourraient offrir un paquet de bienvenue aux nouveaux habitant·e·s, comprenant des informations sur les lignes locales de TP et un abonnement à l'essai. Ce paquet devrait arriver dans les premiers jours après le déménagement, car une fois que l'habitude de la voiture est prise, il est difficile de s'en défaire.

Un paquet de bienvenue et non des prix en hausse

La commune de Freienbach (SZ) a choisi une autre approche : les employé·e·s communaux se rendant à pied, à vélo ou en TP au travail reçoivent un bonus de 50 francs par mois. Les automobilistes, eux, doivent déboursier la même somme. Le système a eu tellement de succès que la commune entend le proposer maintenant aux entreprises domiciliées dans la commune.

Selon une enquête menée par le micro-recensement transports en 2010, la population plébiscite surtout les mesures de « baisse des tarifs » et « plus de liaisons par heure ». Si les deux mesures sont menées en parallèle, les communes devraient nettement plus délier les cordons de leur bourse, ce qui rebute les petites villes. Mais c'est probablement le prix à payer pour encourager les familles à utiliser les TP. D'autre part, une sensibilisation sur les coûts effectifs de la voiture (11'000 francs par an avec entretien, assurance, amortissement etc.) est indispensable pour redorer le blason des TP dans les petites villes et d'en relativiser le prix.



« Je suis aussi un voiture » : ce déguisement permettrait-il aux TP de percer dans les petites villes ?

« Greenwashing » à Genève

Du 7 au 17 mars dernier, alors que le culte annuel de l'automobile battait son plein à Palexpo, le collectif de l'Autre Salon mettait sur pied pour la 5e année consécutive une alternative ludique et décalée.

Thibault Schneeberger

Cette édition de l'Autre Salon avait pour thématique la dénonciation du « greenwashing », ou l'art du blanchiment écologique. Ainsi, à Genève, un grand vendeur automobile vante dans ses publicités qu'un arbre est planté pour chaque voiture vendue... alors qu'un véhicule motorisé consomme en moyenne l'oxygène de 2000 arbres ! Le Salon de l'Automobile de son côté se vantait d'avoir réservé 10% (sic !) de ses surfaces à des « voitures propres » (avouant implicitement que les 90 autres pourcent sont « sales »).

La voiture propre : une impossibilité

Il paraissait donc indispensable de déconstruire le mythe de la voiture propre. C'est ce qu'a fait actif-trafiC en organisant une soirée-débat sur ce thème. Lucienne Rey, coordinatrice d'une étude réalisée par TA-Swiss sur le thème de l'électromobilité est venue y défendre l'idée que la voiture électrique légère fait partie des solutions d'avenir. Beat von

Scarpattetti, du Club des Sans Voiture, de son côté, a rappelé toutes les nuisances (en terme de destruction de l'espace public et d'occupation de l'espace) que génère la voiture, quel que soit son mode de propulsion. Basant son argumentation sur des illustrations (photos historiques ou actuelles) de places de grandes villes dévolues aux piétons, il a plaidé pour un changement de cap en matière d'urbanisme, et pas seulement de carburant.

Rustine d'or et pneu crevé

Mis à part les événements « traditionnels » de l'Autre Salon (course en transports publics, speed dating à vélo, festival de cyclo-cinéma, etc.), c'est la remise des prix de la Rustine d'or et du Pneu crevé qui a retenu l'attention. Il s'agissait de couronner le meilleur et le pire en terme d'aménagements cyclables.

Pro Velo Genève a ainsi remis la Rustine d'or au dispositif « strail » qui sécurise le croisement des rails de tram par les vélos. Vainqueur ex-aequo : les feux préfé-

rentiels vélos, installés de part et d'autre du pont Sous-Terre, qui permettent aux cyclistes de démarrer avant le flux automobile, afin d'être plus en sécurité.

Moins réjouissant, le prix du « Pneu crevé » a pointé le nouvel aménagement de la rue de St-Jean, où la cohabitation piétons-vélos est rendue difficile par une largeur insuffisante et diverses chicanes qui rendent la situation plus dangereuse encore qu'avant les travaux dans cette zone : un comble !

Déambulauto

Pour la première fois, Genève a vécu un défilé de huit « Déambulauto » aux Pâquis. L'idée, déjà expérimentée ailleurs, consiste à circuler à pied en occupant l'espace d'une voiture au moyen d'une structure de bois léger. Cette « première » sera certainement suivie d'autres manifestations de ce type, avec des vélos et des piétons « sans carapace » pour accompagner la parade. Avis aux amateurs-trices !



« Greenwashing » ou l'art de réagir aux demandes écologiques de la clientèle sans rien devoir changer au fond.

En point de mire

Devenez actif-ve

On nous demande parfois comment nous arrivons à générer tant d'activités avec seulement l'équivalent de deux personnes à temps complet. La réponse est simple : outre le travail efficace (nous l'espérons...) des employé-e-s, nous pouvons compter sur des bénévoles, comme pour notre comité ou les groupes de travail (qui travaillent en ce moment sur les quartiers sans voitures).

Nous sommes toujours à la recherche de personnes actives pour nous donner un coup de main occasionnel ou de nouvelles idées au moment où nous allons bientôt lancer de nouveaux projets. N'hésitez donc pas à nous contacter ! Nous vous accueillerons avec grand plaisir !

Contact : info@actif-traffic.ch

Agenda

Samedis du vélo à Genève

Balades culturelles guidées à vélo pour redécouvrir la ville avec des éclairages originaux (d'avril à octobre).
www.samediduveelo.ch

Dimanche à pied à Genève

16 visites guidées gratuites d'avril à octobre pour découvrir les magnifiques sentiers pédestres du canton.
www.dimancheapied.ch

Slow-up

La belle saison est revenue et avec elle les journées découverte sans auto en Suisse. www.slowup.ch

5 juin 2013

Colloque ATE Le chemin de l'école
Université de Fribourg

Ve 21 juin 2013

Espace-rue sans obstacles

Hôtel Arte, Olten

La journée d'étude 2013 de Mobilité piétonne est consacrée au sujet des installations piétonnes attractives et sûres pour toutes et tous.
www.mobilitepietonne.ch

« Nous voulons rendre la ville accessible à toutes et tous. Dans la pratique, cela signifie que les personnes à mobilité « entravée » ou réduite doivent pouvoir se déplacer facilement sur la voirie, les pavés et les trottoirs. »

actif-traffic
En avant toute !

