



actif trafic

numéro 107
octobre 2015

Faites place !

Ce qui paraît absurde à la piscine est pourtant une réalité sur nos routes : les voitures accaparent la place aux dépens des autres moyens de transport. Pages 4 – 6

Manque d'espace : fixons les bonnes priorités

Une journée compte 24 heures. Que peut-on faire durant ce temps ? Beaucoup de choses, certes, mais pas tout. La formule courante « Je n'ai pas le temps » exprime donc un dilemme réel. Que faire avec le temps que j'ai à disposition ? Qu'est-ce qui est vraiment important et à quoi puis je renoncer ?

Il en va de même pour l'espace. Il s'agit d'une denrée rare, pas seulement à la piscine. L'espace sur les routes semble lui aussi faire défaut partout. Le dilemme est identique, la solution également : il faut fixer des priorités. Les types de déplacement les plus efficaces sont à favoriser, afin que le peu d'espace à disposition couvre les besoins de tous les usagers·ères.

L'ordre de priorité est clair : d'abord la mobilité piétonne et cycliste, puis les transports publics et enfin le transport individuel motorisé (TIM). Les piéton·nes prennent le moins de place, les automobilistes le plus. Pour donner assez d'espace au mode de déplacement naturel qu'est la marche, il faut établir des priorités déjà lors de la planification. Le journal dans vos mains donne quelques pistes à ce sujet. Mais il faut également fixer des priorités lors de « l'exploitation », en commençant par les voies de bus en site propre et la priorité à accorder aux piéton·nes. Saviez-vous que les piéton·nes jouissent de moins de droits dans une zone 30 que sur un axe principal ? Comme il n'existe en règle générale pas de passages piétons dans les zones 30, je peux certes traverser partout, mais je n'ai pas la priorité ; alors que près d'un passage piéton, les voitures sont censées s'arrêter. Et les enfants ont le droit de jouer dans une zone 30, à condition qu'ils ne dérangent pas le trafic...

Pour aller dans le sens des bonnes priorités, la loi sur la circulation devrait être modifiée comme suit : « Conduire une voiture dans une zone 30 est toléré, pour autant que les autres usagers·ères de la route ne soient pas importunés. »

Je vous souhaite une bonne lecture de ce bulletin d'actif-trafiC.

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, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz

Contributions : Philippe Koch, Andrea von Maltitz, Aline Trede, Regina Michel **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** : décembre 2015

Mi-temps pour nos initiatives. Et ensuite ?

Nous tirerons cette année à Genève et à Bâle et l'an prochain à Zurich le bilan à mi-parcours de la mise en œuvre des Initiatives des villes. Les objectifs des initiatives ne pourront pas être atteints en essayant de simplement gérer le trafic urbain, mais demandent un réaménagement de tout le trafic, depuis la première étape de planification jusqu'au pilotage des flux. Pour cela, nul besoin de milliards, mais de pensées innovantes et d'actions courageuses. Or, ces deux ingrédients font désespérément défaut. **Philippe Koch**

En ce moment, les gouvernements des villes essaient de gagner du temps et invoquent des contraintes pour retarder les décisions difficiles. Ainsi, le gouvernement bâlois a déclaré dans sa nouvelle ligne directrice que les objectifs qu'il avait lui-même formulés dans le contre-projet à l'initiative d'actif-trafiC (à savoir une diminution du trafic automobile de 10 % d'ici 2020) ne pouvaient pas être atteints. Des voix au sein de l'administration murmurent que le Conseiller d'Etat en charge Hans-Peter Wessels manque tout simplement du courage nécessaire. Même son de cloche en ville de Zurich, où le Conseiller administratif Filippo Leutenegger prétend certes être en train de réaliser les objectifs de l'initiative, mais dans les faits, ne cesse d'autoriser de nouveaux plans ne prévoyant ni marquage pour les vélos ni améliorations pour les piétons.

Réaménager au lieu de gérer l'existant

L'administration manque de repères clairs, et la volonté politique de mettre enfin en œuvre les objectifs acceptés par la population fait également défaut. Brent Toderian, un conseiller internationalement reconnu de développement urbain et de mobilité, a déclaré que des réformes efficaces en matière de transports urbains ne sont possibles qu'en dépassant le cloisonnement entre les divers départements. Il faudrait examiner dans des enceintes interdépartementales des projets concrets sans œillères et ainsi préparer des innovations applicables sur le terrain.

Mais jusqu'à présent, l'envie d'éviter tout conflit prévaut, indépendamment du fait que les objectifs définis par le peuple aient été atteints ou non. Pire : les idées parfois très innovantes émises par les services spécialisés ont été soit ignorées, soit recalées. Les bureaux d'ingénieur sortant des sentiers battus des paramètres pro-voiture ont de la peine

à obtenir des mandats de l'administration. Avec une telle mentalité, appliquer les modifications demandées par les habitant·e·s des villes s'avère être une mission impossible.

Ne pas relativiser les objectifs

De nombreuses villes dans le monde entier montrent qu'un réaménagement des transports urbains est possible – et ce à bas coût. En Suisse, nous sommes à des lieues de cet état d'esprit. Au lieu de discuter de mesures concrètes de réalisation, actif-trafiC doit en ce moment surtout s'employer à éviter que les objectifs fixés ne se retrouvent dilués dans le « politiquement raisonnable ». À

Lucerne, les citoyen·nes voteront encore cette année sur une initiative UDC entendant annuler les implications du contre-projet à l'Initiative des villes ; à Bâle, le sort de l'initiative des routes se décidera en novembre. Cette dernière prévoit des améliorations concrètes pour la mobilité piétonne et cycliste. Nous espérons bien sûr que cette initiative (ou au moins le contre-projet) l'emporte. Nous maintenons en même temps la pression sur les exécutifs des villes et cantons - surtout avant les élections. Les membres d'exécutifs qui ont à plusieurs reprises ignoré les besoins exprimés par la population ne devraient pas être réélus.



Photo: alibaba.com

L'exécutif devrait enfin agir, mais le guidon semble bloqué.

Davantage d'autoroutes à piétons !

En mars 2015, actif-trafiC a organisé une table ronde sur la mobilité piétonne aux Pâquis, un quartier qui s'est battu pendant 30 ans pour obtenir des rues piétonnes. Les orateurs principaux étaient Derek Christie, collaborateur scientifique au Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, et Laurent Dutheil, chef de la division Espaces publics du Service des routes et de la mobilité de la ville de Lausanne. Interview: *Andréa von Maltitz*

M. Christie, jusqu'à peu, on ne comptait pas les piéton-ne-s lors de comptages du trafic. Sont-ils et elles quantité négligeable ?

Bien au contraire, le micro-recensement transports 2010 montre qu'ils représentent en ville près des deux tiers des déplacements pour les distances de moins de 3 kilomètres. Et contrairement à ce que l'on pourrait penser, en comparant Genève et Zurich, ce sont les Genevois qui remportent la palme avec 64,5% de déplacements à pied contre 63,7% pour les Zurichois sur ces déplacements courts.

Et qui sont ces marcheurs ?

De manière générale, les femmes se déplacent moins que les hommes : au niveau suisse, elles effectuent environ 31 km par jour, contre 42 km pour les hommes. La distance parcourue à pied est d'environ 3,3 km pour les deux sexes. Les femmes effectuent donc une plus grande proportion de leurs déplacements à pied.

Les femmes ont aussi moins facilement accès à une voiture. Or, il existe une corrélation directe entre la possession ou l'accès à une voiture et le fait de se déplacer moins à pied. Le nombre de ménages avec voiture diminue dans la plupart des

villes suisses, la marche à pied en est d'autant favorisée.

La marche est encore – mais pas seulement – le mode de déplacement des « pauvres ». En effet, les personnes gagnant 2'000 francs et moins par mois et celles qui sont moins éduquées se déplacent davantage à pied ; le gradient de la marche diminue ensuite jusqu'à un revenu mensuel de 10'000 CHF, après quoi la courbe remonte pour les très hauts revenus. Peut-être que ces personnes très aisées disposent de davantage de temps pour marcher par pur loisir, ou ont une conscience aiguë des bienfaits de la marche.

À souligner : les différences entre les personnes sont énormes. Chaque jour, environ un tiers de la population ne marche pas du tout dans l'espace public. Et parmi les gens qui marchent, la plupart de dépassent pas les 2 kilomètres.

Justement, la marche est souvent associée aux loisirs. A raison ?

En partie seulement. Il est vrai que les habitants de la Suisse marchent davantage le week-end qu'en semaine, mais la différence n'est pas énorme : ils marchent en moyenne 3 km par jour en semaine, contre environ 3,5 km le samedi et 4 km

le dimanche. Bref, les deux tiers de la marche se font en semaine et seulement un tiers sur les deux jours du week-end.

Le dimanche les gens marchent moins en ville, ils partent plutôt pour des promenades à l'extérieur de la ville. En ville, les gens se déplacent en semaine à pied pour aller au travail, chez le médecin, à l'école, pour faire des commissions, soit pour des déplacements ciblés. D'ailleurs, les plans de parcours origine-destination des piéton-ne-s le montrent bien : ces « autoroutes à piétons » se concentrent vers les lieux de travail et d'achat. En fait, exactement aux mêmes endroits où se concentrent les voitures.

Il s'agit d'axes fortement pollués et exposés au bruit. Est-ce éthiquement défendable de laisser une majorité des citoyen-ne-s (de plus les plus vulnérables) coincés en bordure de la route sur des trottoirs étroits et à devoir attendre le feu vert ?

C'est une question d'équité sociale et non scientifique, mais la mainmise de la minorité des automobilistes sur l'espace routier ne se laisse pas justifier du point de vue scientifique.

M. Dutheil, à première vue, Lausanne ne se prête pas particulièrement bien à la marche. Comment la ville incite-t-elle quand même à la marche ?

Effectivement, Lausanne est une ville en pente, avec de nombreux obstacles naturels qui séparent les différents quartiers (cours d'eau, forêts, etc.). Cela ne nous a pas pourtant pas découragés. Notre plan directeur communal a établi une hiérarchie très claire: priorité aux piétons, aux transports publics et aux vélos avant les transports individuels motorisés. Le succès est au rendez-vous de cette politique mise en œuvre depuis 1996. La part des piéton-ne-s a augmenté de 31% en 2000 en passant par 38% en 2005 à 42% en 2010 pour tous les trajets en ville. La part



Derek Christie (à gauche) et Laurent Dutheil (à droite)

modale des transports publics a également progressé, puisqu'elle est passée de 16 à 21% grâce notamment au métro M2 en service depuis 2008 ainsi qu'une réduction de 13% du trafic individuel motorisé au centre ville.

Vous avez créé le poste d'une déléguée piétons. Quel est son rôle ?

En bref : promouvoir et améliorer le confort, les aménagements et la sécurité des piéton-ne-s dans les aménagements urbains. Lors de tous les projets touchant à l'espace public, elle veille à ce que les besoins des piétons soient pris en compte, par ex. par des zones 30, des réaménagements de rues et une bonne qualité de l'espace public (agréable pour la marche grâce à des îlots et des abaissements aux croisements, de bonnes connexions avec les interfaces des transports publics). Elle est également responsable du dialogue avec les associations de défense des personnes à mobilité réduite, des seniors et des piétons « normaux ».

500 mètres à vol d'oiseau à Lausanne peuvent signifier plusieurs kilomètres à

piéd, à cause des ravins ou de grandes différences d'altitude. Comment minimiser l'impact de ces obstacles à la marche ?

Nous avons dessiné une carte dans notre plan directeur communal qui montre où se situent les plus gros obstacles près d'équipements à forte fréquentation (CHUV, gare CFF, écoles ou palais Beau-lieu). Nous avons prévu une vingtaine d'ascenseurs à piétons au centre-ville pour surmonter les différences d'altitude et y accéder plus facilement. Mais cela ne se limite pas au centre-ville : nous avons des projets de passerelles pour franchir des coupures comme les voies de chemin de fer, l'autoroute à certains endroits, des vallées ou des cours d'eau. Nous avons inscrit ces projets de franchissement dans notre programme d'agglomération présenté à la Confédération dans le cadre du Fonds d'infrastructure, ce qui nous permet d'obtenir un cofinancement non négligeable pour ces projets d'importance régionale.

Pouvez-vous nous donner un exemple de planification « détonnant » ?

Proche de la jonction de Vennes (sur l'au-

toroute de contournement de Lausanne par le nord), un vallon sépare l'école du quartier qui se trouve de l'autre côté, à quelques centaines de mètres à vol d'oiseau. Il y a également la station Fourmi du métro m2 qui n'est pas loin à pied ou à vélo. Mais la présence de cette coupure topographique rend impossible cette liaison directe actuellement pour les modes doux ; le seul franchissement qui existe est un pont de l'autoroute. Nous avons donc proposé de construire une passerelle sous le pont de l'autoroute pour les cyclistes et les piéton-ne-s pour un coût estimé en 2011 de 2,310 millions (voir esquisse). Nous avons obtenu 13,260 millions de francs dans un rapport-préavis communal en 2011 pour des projets de ce type en faveur des piétons et des vélos sur notre territoire communal.

Tout semble aller de soi à Lausanne. N'existe-t-il aucun blocage ? Le canton de Vaud accepte-t-il vos projets ?

À Lausanne, la signalisation découlant de l'Ordonnance de la Signalisation Routière (limitation des vitesses, stationnement, marquage, priorité, zone 30 / zone de rencontre, etc.) sont des compétences municipales. Le Canton reste un organe de contrôle et il publie toutes les mesures décidées par la Municipalité. L'aménagement des routes cantonales en traversée de localités est à la charge (aussi financière) des communes. Lausanne est donc relativement autonome. Mais tout n'est pas rose : nos moyens financiers sont actuellement limités en raison de la situation financière délicate de la Commune, les procédures sont longues et il n'est pas toujours facile de favoriser la mobilité douce aux dépens d'autres usagers de la route, car l'espace routier en ville n'est pas extensible. Mais je suis optimiste : en investissant davantage pour le confort de la mobilité piétonne, on change progressivement les habitudes et les gens sont plus disposés à abandonner leur voiture.



Une solution ingénieuse pour franchir la jonction de Vennes : passerelle piétons sous l'autoroute.

14 à 1 pour actif-trafiC

Début août, actif-trafiC a mené une démonstration au bord de la piscine en plein air du Marzili à Berne. Avec un linge de bain aussi grand qu'une place de stationnement, les baigneurs-euses ont pu constater combien d'espace une telle place nécessite au quotidien, sans qu'on s'interroge sur ce gaspillage. *Aline Trede*

Une place de stationnement occupe en moyenne 12,5 m². Des flyers distribués aux usagers-ères de la piscine évoquaient les possibilités qu'offrent un tel espace. Ainsi, à la place d'une voiture, on peut mettre : 10 vélos, 30 personnes qui dansent, environ 14 baigneurs-euses, comme le montre la « une » de ce bulletin.

De fait, la place sur les routes est répartie de façon très inéquitable : les usagers

du trafic les plus économes en place et les plus vulnérables se retrouvent coincés en bordure de route, alors que la vaste majorité de l'espace est dédiée sans raison valable à la voiture. En ville, où l'espace est une denrée rare et le trafic dense, ne devrions-nous pas inverser les priorités ? Pourquoi accorder 100 m² à un conducteur seul dans sa voiture (à 30 km/h) contre 41 m² à un-e cycliste, 9m² à un-e usager-ère des trans-

ports publics et 1 m² à un-e piéton-ne ? Par cette action du linge de bain aussi grand qu'une place de stationnement nous avons voulu attirer l'attention sur le privilège injustifié des automobilistes dans l'espace public. Le linge de bain voyagera vers d'autres villes, pour montrer où les places de stationnement dérangeant et où une suppression de places de parkings créerait un espace libre des plus bienvenus.



Cette action « linge de bain », montre l'espace occupé par une place de stationnement pour dénoncer les exigences démesurées du trafic motorisé individuel.

Sauvons le climat et les trains de nuit !

La résistance s'organise dans toute l'Europe contre la suppression des trains de nuit si favorables au climat. La coalition européenne « Back on Track », à laquelle participe aussi actif-trafiC, a organisé fin juin un premier week-end de protestations international. [Regina Michel](#)

eVoyager en train en Europe pourrait être une alternative écologique, pratique et relaxante au voyage en avion. Mais les liaisons de train internationales perdent de plus en plus en qualité et en service à la clientèle. Diverses correspondances de nuit ont été tout simplement supprimées, suscitant des mouvements de protestation au Danemark, en France, en Suède, en Espagne et en Allemagne. Dans ce dernier pays, Joachim Holstein, membre du comité d'entreprise de la compagnie ferroviaire allemande Deutsche Bahn (DB), s'engage depuis des années contre les mesures d'économie sur le dos des trains de nuit : « La DB prétend que la demande en trains de nuit a diminué. Pourtant, les chiffres publiés à l'interne et les trains qui affichent toujours complet tiennent un autre langage. La DB lance de fausses rumeurs, afin de donner une mauvaise presse aux trains de nuit. »

Back on Track pour les trains de nuit

Afin de pouvoir faire plus de pression au niveau européen, les initiatives présentes dans les différents pays se sont réunies au sein

d'une coalition « Back on Track ». L'alliance demande de mettre un frein au démantèlement des liaisons ferroviaires transfrontalières et d'élaborer un programme qui assure des liaisons en train attrayantes entre les capitales européennes et les régions d'importance. Un tel programme nécessite évidemment à l'échelon politique national la volonté de promouvoir des possibilités de voyager favorables au climat. Suite à une réunion à Paris fin mai (à laquelle actif-trafiC a participé) la coalition a lancé une campagne pour sauver les trains de nuit avec un week-end de manifestations. Des activistes en pyjama ont protesté dans les gares de Copenhague, d'Odense, de Madrid, de Hambourg, de Dortmund, de Berlin, de Vienne, de Paris, de Genève et de Berne du 19 au 21 juin 2015. Le soutien pour les activistes lors des actions à Berne et Genève était impressionnant. Plus de 60 personnes venues de toute la Suisse ont participé avec des pancartes décorées par leurs soins ou des accessoires tels que brosses à dents ou ours en peluche. De nombreuses personnes engagées qui

n'ont pas pu faire le déplacement à Genève ou à Berne ont pris des photos dans « leur » gare. Un grand merci à toutes ces personnes ! Nous publierons dans le prochain bulletin une galerie de photos illustrant ces actions.

Sommet sur le climat

Un sondage d'actif-trafiC mené en avril 2015 a montré que le démantèlement des liaisons ferroviaires de nuit alimente la hausse des vols low-cost. Même la clientèle consciente des enjeux pour l'environnement choisit l'avion comme première solution de rechange lors de la suppression d'une ligne nocturne. Pourtant, un voyage en avion cause jusqu'à 50 fois plus de gaz à effet de serre que le train. Le soi-disant engagement du Conseil fédéral pour le climat est hypocrite, s'il ne fait rien pour sauvegarder l'attractivité du mode de se déplacer le plus écologiquement en Europe. L'alliance européenne se réunira à nouveau en octobre, pour discuter d'autres actions communes en vue du Sommet sur le climat à Paris en décembre 2015.



Pour une fois en pyjama sure le quai de la gare : action pour les trains de nuit à Genève.



La mainmise de la minorité des automobilistes sur l'espace routier ne se laisse pas justifier du point de vue scientifique.

Agenda

20 au 23 octobre 2015

WALK21

Stepping ahead : promoting the activities and innovations towards the future of resilient cities and healthy living environments

XVI. International Conference on Walking and Liveable Communities

Vienne, Hôtel de Ville

Je 22 octobre 2015, dès 17h30, Table ronde d'actif-traffic sur l'avenir des trains de nuit

L'offre en trains de nuit depuis la Suisse vers les pays avoisinants ne cesse de décroître. La compagnie de chemins de fers allemande, la Deutsche Bahn (DB), voudrait se retirer de cette activité commerciale. Dans notre pétition (www.actif-traffic.fr/petition-trains-de-nuit) nous demandons au Conseil fédéral de s'engager activement contre le démantèlement de ces correspondances de nuit. Nous discuterons le 22 octobre avec des représentant-e-s des CFF, de la DB et d'autres spécialistes de la pérennité des trains de nuit en Europe. Nous poursuivons l'objectif de montrer les options politiques et entrepreneuriales des correspondances ferroviaires de nuit.

Je 12 novembre, de 16h15 à 20h00 SVI, Association des ingénieurs et experts en transports

Manifestation du cinquantenaire : exposé sur les « vitesses optimales dans les zones urbanisées » ; formation des ingénieurs et planificateurs en transport par le passé jusqu'à l'avenir Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich, centre

actif-traffic
En avant toute !