



# actif trafic

numéro 121  
mars 2019

## À pied – en bonne santé

Le mode de déplacement le plus naturel, efficace et sain est le plus ancien, mais aussi le plus négligé dans la planification et réalisation. Il est temps de changer la donne. *Pages 2–6*

# Raisonnement par l'absurde

La sécurité des piéton·ne·s pose souvent problème. D'une part pour des raisons purement physiques, car les cyclistes et les marcheurs·euses ne sont pas protégés par une carapace de métal contre une collision. Ironiquement, les piéton·ne·s ne sont pourtant pas en sécurité sur certains passages piétons où ils auraient pourtant théoriquement la priorité. Quelques cantons ont voulu résoudre ce problème en supprimant simplement de tels passages dits « dangereux ». Décidément, une solution simple et non bureaucratique fort appréciée des automobilistes... qui n'ont du coup plus besoin de freiner ! Les piéton·ne·s, quant à eux, en sont souvent réduits à emprunter des détours ou à traverser la route uniquement lorsqu'il n'y a pas de voitures. Une solution fort problématique pour les enfants qui ont des difficultés à estimer correctement les vitesses et distances. Ils risquent d'attendre une éternité. Ou serait-ce là une idée lumineuse pour économiser les frais de crèche ?

Plus sérieusement, il est évidemment absurde de supprimer des passages piétons au seul motif que des piéton·ne·s y sont parfois blessés. N'est-il pas logique que les accidents se produisent là où le transport motorisé et la mobilité piétonne se croisent ? C'est bien pour cela que les accidents impliquant des marcheurs·euses sont fort rares sur les pistes de décollage et d'atterrissage des avions. Faut-il pour autant émettre la recommandation de se promener à l'aéroport et de supprimer les passages piétons prétendument « dangereux » ? Une idée qui va à l'encontre du bon sens... Il est clairement défini à qui revient la priorité sur un passage piéton. En cas de collision, cette règle n'a pas été respectée et le fautif est vite trouvé. Conclusion : tant que les voitures freinant automatiquement ne sont pas devenues la norme, les personnes au volant doivent se concentrer sur la route.

Je vous souhaite une excellente 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 des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch  
**Newsletter** : s'annoncer à info@actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz  
**Contributions** : Silas Hobi, Veronika Killer, Léonore Porchet **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz  
**Relecture** : Thibault Schneeberger **Photo-titre** : Ryoji Iwata **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé  
**Prix d'abonnement** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : juin 2019



# Le moyen de déplacement le plus rapide

Dans une ville équipée d'un bon réseau pédestre avec de nombreux raccourcis, la marche est souvent le mode de déplacement le plus rapide. En outre, on se fait du bien à soi ainsi qu'à l'environnement. Il est dès lors grand temps de favoriser ce mode de transport. En toute logique, actif-trafiC s'engage pour améliorer les conditions pour les piétonnes et piétons. Silas Hobi

Avez-vous déjà réfléchi au moyen de transport le plus rapide ? Spontanément, vous songeriez à un avion ou un bolide, mais de fait ce sont nos deux pieds. Vous êtes surpris·e ? Cela peut paraître étonnant, mais laissez-moi vous l'expliquer.

Dans notre société, la sédentarité est un problème de santé publique toujours plus important. Diverses maladies, comme par exemple les infarctus du myocarde, peuvent résulter d'un manque d'exercice. Pratiquer régulièrement une activité physique améliore la santé et permet de gagner des années supplémentaires de vie en bonne santé.

## 893 millions gagnés grâce à la marche

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) estime qu'en comparaison des autres modes de déplacement, c'est la mobilité piétonne qui permet de faire le plus d'économies. Ses bienfaits pour la santé se chiffrent à 893 millions de francs par an. Les personnes se déplaçant régulièrement à pied ou à vélo ont en moyenne une plus longue espérance de vie et sont en meilleure santé. Des études épidémiologiques font état d'une corrélation entre une activité physique (marche et vélo) et un moindre risque de souffrir du diabète, de maladies cardio-vasculaires, de divers types de cancer, de démence ou de dépression.

Compte tenu de l'explosion des coûts de la santé, il est donc étonnant que la promotion de la marche ne soit pas une priorité. Un regard sur les statistiques d'accident montre pourtant que des mesures plus conséquentes pour protéger les plus vulnérables des usagers de la route s'imposent. Entre 2013 et 2017, lors d'accidents de la route, c'est en moyenne 53 piéton·ne·s qui ont été tués chaque année, 670 ont été blessés gravement et 1648 légèrement.

Alors que des réductions notables du nombre de morts dans le trafic motorisé ont eu lieu ces dernières années, le nombre de piétonnes et piétons blessés gravement, quant à lui, stagne.

## Un grand potentiel d'amélioration

actif-trafiC, en collaboration avec la Haute Ecole de Rapperswil et l'association Mobilité piétonne, examine en détail, dans le cadre du projet « Marchabilité et santé – comparaison entre les villes », les conditions pour les piétonnes et piétons dans 16 villes, afin de soumettre des demandes pour améliorer la situation actuelle. Des

cheminements attrayants et amenant sans détour à la destination souhaitée inciteront davantage de personnes à parcourir leurs trajets au quotidien à pied – avec une plus-value pour leur santé et pour l'environnement.

Marcher à pied est donc non seulement rapide mais permet de gagner du temps – sous forme d'années de vie supplémentaires en bonne santé – une prouesse impossible tant pour un avion qu'un bolide. Pensez-y la prochaine fois que vous monterez dans un train, un bus, un tram ou même une voiture, pour arriver prétendument plus rapidement à votre destination.



Nos pieds nous propulsent à la vitesse grand V – même sans réacteur.

Photo: Youtube

# Les podomètres ne changent pas la société

Qu'est-ce qui nous motive à nous déplacer davantage à pied ? Cet entretien avec Jens Bucksch, professeur pour la prévention et la promotion de la santé de la Haute Ecole pédagogique de Heidelberg, donne des pistes au niveau de l'individu et des mesures politiques et urbanistiques. Interview: Veronika Killer

*Monsieur Bucksch, quelle importance accordez-vous à la marche pour la promotion de la santé ?*

La mobilité piétonne revêt un immense potentiel non exploité pour la promotion de la santé. De nombreuses personnes ont certes organisé leurs loisirs pour y inclure toutes les semaines une à deux fois du sport, mais ceci ne suffit pas à remplir les recommandations de l'OMS (150 minutes par semaine d'activité physique de moyenne intensité axée sur l'endurance). Il faut donc faire de la marche une routine quotidienne. Une multitude d'études prouvent qu'une demi-heure de marche par jour améliore la santé de manière significa-

tive : réduction du taux de cholestérol, diminution du stress et années de vie supplémentaires en bonne santé.

*Comment exploiter ce potentiel ? Avec quel type de campagnes ou de moyens auxiliaires ?*

Les podomètres ne motivent qu'à court terme. Ils nous donnent un feedback si nous atteignons ou non nos objectifs. Mais ils perdent souvent leur effet à long terme, car ils sont uniquement basés sur l'individu. Les approches holistiques ont davantage de succès sur la durée. Il faut donc créer un environnement motivant, qui incite la population à sortir de chez elle pour y accomplir 10'000 pas

et réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Pour cela une nouvelle norme « sans voiture » est nécessaire. Les podomètres, eux, ne créent ni nouvelles normes ni transformation de la société. Mais des campagnes peuvent y contribuer, en particulier celles à caractère ludique. Citons un exemple allemand : « Griesheim – la ville jouable ». Sur plus de 100 stations distribuées dans toute la ville, des mesures simples intègrent les besoins des enfants dans l'espace urbain (par exemple de grandes pierres pour y grimper). Il s'agit de rendre visibles ces activités dans l'espace extérieur et par là même de favoriser la mobilité piétonne.



Griesheim donne l'exemple: éléments ludiques intégrés dans l'espace urbain.

## « Marchabilité et santé »

*Les piétonnes et piétons sont souvent dans l'« angle mort » de la politique des transports. Comment donner plus de poids à la mobilité piétonne par des mesures de sensibilisation politique ?*

Les impacts positifs de la marche sont nombreux : un gain d'image pour la ville concernée, des incitations économiques telles que de meilleurs chiffres d'affaires du commerce de détail ou une augmentation des prix de l'immobilier [actif-traffic ne soutient pas la gentrification]. En général, la sécurité routière augmente et la pollution atmosphérique diminue. Pour les femmes et hommes politiques, l'argument de la santé est souvent déterminant, même si les bénéfices annexes sont importants et mettent la mobilité piétonne en évidence.

Un objectif politique consiste à inclure le point de vue des marcheuses et marcheurs dans les processus urbanistiques. Les infrastructures pédestres souvent transversales ne doivent pas être masquées. Les procédures (par exemple dans les lois sur les constructions) devraient expressément inclure la mobilité piétonne, ce qui se pratique déjà dans certaines villes.

*Quels défis le changement démographique pose-t-il et comment y réagir ?*

La marche revêt une grande importance pour les personnes âgées, car elle leur permet de rester mobiles en ville. Une bonne accessibilité avec des trajets courts de A à B facilite cette mobilité. Le long d'itinéraires plus longs il faut installer des sièges en nombre suffisant pour pouvoir s'arrêter en route. En général il faut accorder plus de temps pour les traversées, donc prolonger les phases de vert pour les piétons. Les personnes âgées doivent se rendre plus souvent aux toilettes : on devrait créer un concept de « toilettes accueillantes » (les restaurants ouvriraient leurs toilettes à toutes et tous).

**La mobilité piétonne doit être davantage reconnue. Les piétons doivent devenir plus visibles et compter davantage. Le domaine de la mobilité utilise déjà des relevés, des statistiques et des comparaisons ; par contre, les informations sur la mobilité piétonne font souvent défaut. Certaines normes et exigences existent en matière de mobilité piétonne, mais leur mise en œuvre n'est pas assurée sur l'ensemble du territoire. C'est pourquoi actif-traffic élargit son test de marchabilité développé dans les années 2016 et 2017, en collaboration avec Mobilité piétonne et la Haute Ecole de Rapperswil.**

**L'étude actuelle permet de comparer les villes des trois régions linguistiques. Les 16 villes participantes sont : Aarau, Bâle, Bellinzzone, Berne, Bienne, Coire, Genève, Lausanne, Locarno, Lugano, Lucerne, Neuchâtel, St.-Gall, Winterthour, Zoug et Zurich.**

**L'analyse et évaluation holistique de la situation actuelle depuis plusieurs points de vue rend ce projet unique. Les aspects suivants seront traités d'ici l'été 2020 :**

- **L'analyse de la qualité des infrastructures de mobilité piétonne sur place à l'aide d'une application de saisie développée par nos soins.**
- **La satisfaction de la population par rapport à la qualité des infrastructures pédestres via un sondage en ligne.**
- **Les conditions et l'engagement des autorités politiques et de l'administration à l'aide d'interviews avec les expertes et experts.**

**Le projet est soutenu par la Coordination pour une mobilité durable de la Confédération, le programme SuisseEnergie, la Fondation Corymbo, la Loterie du Canton de Berne et les villes partenaires.**

Parfois il s'agit d'arranger des détails : les pavés causent une gêne aux personnes à mobilité réduite, en particulier celles munies d'un déambulateur. Il nous faut renforcer l'intérêt pour le sujet « Marcher sans limite d'âge », pour ne pas exclure les personnes âgées de l'espace public.

*Monsieur Bucksch, quelle importance la marche revêt-elle pour vous personnellement ?*

J'essaie d'intégrer la marche dans mon quotidien. Je vais à vélo jusqu'à l'arrêt du RER qui m'amène jusqu'au centre de la ville. Au lieu d'emprunter ensuite un bus pour les deux kilomètres restants, je continue à pied. Comme le bus est souvent coincé le matin dans des embouteillages, je ne perds pas de temps ainsi. Je suis de l'avis qu'il faut trouver une combinaison optimale entre les transports publics de proximité, des cheminements attrayants et un centre-ville dégagé des voitures.

**Jens Bucksch s'est intéressé de près à la marchabilité. En ce moment il se consacre surtout à la promotion de l'activité physique au quotidien.**





# Oasis de bien-être... avec conflits

Nous ne nous promenons dans l'espace public que si nous nous y sentons à l'aise. Comment satisfaire les différents besoins sans générer des conflits ? La ville de Berne relève le défi de manière exemplaire. Veronika Killer

Les vieilles villes historiques suisses et leurs zones piétonnes se trouvent devant un défi. Lors de manifestations publiques, elles sont bondées, mais sont désertes après la fermeture des magasins. Comment aménager ces aires de manière agréable sans générer de grands conflits ? La ville de Berne a mandaté en 2016 le bureau d'architecture Gehl pour trouver des idées pour améliorer la qualité de séjour au centre-ville.

## Des idées reproductibles

Hannes Meuli, le responsable de la planification des transports explique : « Nous testons en ce moment la précieuse collection d'idées du bureau Gehl... partout dans la ville. ».

Il s'agit de guider les différents modes de transport de sorte à ce qu'ils n'entrent pas en collision, par exemple au moyen des bandes cyclables le long de routes d'un gabarit plus large, des places de stationnement vélos clairement signalisées, etc. Les piétons ne s'apprécient aussi le bannissement des

trottinettes et autres véhicules ludiques des trottoirs.

## Décongestionner l'espace public en ville

En supprimant des éléments tels que panneaux de publicité, poteaux inutiles ou des « pièges » tels que des pavés desserrés, les personnes malvoyantes gagnent en sécurité et la fluidité de la mobilité piétonne est améliorée. Diverses places de stationnement voitures limitant l'accès à la vieille ville seront supprimées. Une autre idée consiste à mieux répartir les personnes se déplaçant à pied en les incitant à utiliser des « chemins de traverse » dûment aménagés et mieux éclairés. La ville de Berne est en train de revoir son « plan lumière » pour atteindre cet objectif et accroître ainsi le sentiment de sécurité. Des sièges pour les aîné·e·s ou des éléments de jeux pour les enfants sont également prévus.

## Essayer des affectations temporaires

L'étude suggère de créer divers espaces pour la détente ou des activités sportives

par le biais d'affectations temporaires, par ex. dans le domaine de la restauration ou la transformation ludique de places de stationnement comme lors du « Park(ing) Day ». Une meilleure signalétique devrait permettre de trouver plus facilement les aires de détente en bordure de l'Aar. La ville mise surtout sur les mesures à court terme faciles à mettre en œuvre. Mais à plus long terme, des mesures plus onéreuses sont prévues, comme par exemple l'assainissement du pont de Nydegg. L'étude propose de supprimer les places de stationnement et d'élargir les trottoirs, de mettre la voirie et les trottoirs au même niveau de manière à créer une surface unie où les voitures circuleront au pas.

Les idées proposées ne pourront certes pas être toutes réalisées, mais l'étude affine la perception des qualités urbanistiques et du potentiel de la vieille ville pour les résident·e·s.

L'étude de l'équipe Gehl de Copenhague (2017): «Bern – Eine Stadt für Alle» peut être téléchargée sur [www.bern.ch](http://www.bern.ch).



Le pont de Nydegg à l'avenir ?

Photomontage Gehl

# Vaud – manifestations pour le climat

Le 18 janvier, des milliers d'écoliers et d'écolières suisses étaient dans la rue pour réclamer une politique climatique responsable. À Lausanne la mobilisation a été la plus impressionnante : entre 8000 et 10'000 jeunes en appellent à leurs élu-e-s. Et au Parlement vaudois, ça marche - au moins un peu. Léonore Porchet

Fin janvier, un débat fleuve s'empare des député-e-s à propos d'une résolution déposée par le vert Raphaël Mahaim demandant que le Conseil d'État vaudois reçoive les jeunes militant-e-s et intègre leurs revendications dans le « plan climat » cantonal en préparation. La droite amende le texte pour limiter l'invitation et son impact. Au final, la résolution est adoptée par le plénum, grâce à la voix prépondérante du Président (pourtant PLR) et à l'abstention d'une élue UDC. Tous deux ont été sensibles à la mobilisation des jeunes vaudois.

## Taxer les vols en avion

Quelques semaines plus tard, une initiative cantonale suscite le débat : le vert Maurice Mischler, soutenu par la sous-signée, demande que le Conseil d'État vaudois milite auprès du Parlement national pour que les trajets en avion soient, enfin, taxés. Une demande qu'actif-trafiC

soutient au sein de la coalition Environnement et Santé pour un transport Aérien Responsable (CESAR). La gauche et le centre veulent que l'initiative soit renvoyée directement au Conseil d'État, car il y a urgence climatique ; la droite veut temporiser via une commission et soutient qu'une taxe ne sert à rien. Les tenants du renvoi immédiat remportent le vote, avec cette fois des soutiens plus nombreux au PLR et à l'UDC. La seconde vague de manifestation, le 26 janvier, avec près de 12'000 personnes dans les rues de Lausanne, est passée par là. La chape qui recouvrait le vote des élu-e-s de droite favorables au climat semble se soulever.

## Nouvelles liaisons ferroviaires de nuit

Le même jour, le socialiste Nicolas Rochat Fernandez dépose une interpellation pour demander au Conseil d'État d'utiliser sa marge de manœuvre pour obtenir de nou-

velles liaisons ferroviaires de nuit depuis le Canton de Vaud. Le train de nuit comme une alternative aux vols low cost, une évidence pour laquelle actif-trafiC s'engage depuis des années. Espérons que la réponse donne lieu à un débat en faveur des trains de nuit, pourquoi pas avec une résolution encourageant le Conseil d'État dans ses démarches pour rallier la Suisse romande à Barcelone ou Rome pendant son sommeil ?

## Une vraie loi sur le CO<sub>2</sub> ?

Au Parlement fédéral, on voit la commission des États chargée de traiter la loi sur le CO<sub>2</sub> prendre un tournant plus favorable à la lutte contre le réchauffement climatique. Cette même loi avait été rejetée par le Conseil national, car vidée de son sens par la droite, notamment sans taxe sur les trajets en avion. Même le PLR ne semble plus totalement fermé à toute exigence écologiste. À vérifier en juin, lors du second débat autour de la loi.



10'000 jeunes réclament une politique climatique responsable le 11 janvier, place de la Riponne à Lausanne.

Photo: Léonore Porchet





**Avez-vous déjà réfléchi au moyen de transport le plus rapide ? Spontanément, vous songeriez à un avion ou un bolide, mais de fait ce sont nos deux pieds.**

Ce bulletin a reçu le soutien de

**SWISSLOS**  
Fonds de loterie  
Canton de Berne

stiftung **corymbo**  
  
  
suisse **énergie**  
Notre engagement : notre futur.

## En point de mire

### **Débat « Places de stationnement : quel avenir ? »**

La question des places de stationnement polarise. Une chose est sûre : ces places occupent beaucoup d'espace. Pendant 95% du temps, les voitures sont stationnées sans être utilisées. La densification de l'habitat fait des espaces libres et végétalisés une denrée de plus en plus rare. Est-il encore tolérable de nos jours de mettre autant d'espace public à disposition d'une affectation privée ?

Raphael Fuhrer (député au Grand Conseil du canton de Bâle-Ville) et Hans-Peter Wessels (Conseiller d'Etat du canton de Bâle-Ville) décriront et discuteront de divers aspects de cette problématique en préambule de notre assemblée générale.

Intéressé·e? Infos ci-dessous.

## Agenda

**Me 3 avril 2019, 18h**

### **Débat : «Parkplatz: Park oder Platz?» (en allemand)**

Salle de la Banque anthroposophique Freie Gemeinschaftsbank, Meret Oppenheim-Strasse 10, Bâle Voir En point de mire (en haut).

Entrée gratuite. inscription : [umverkehr.ch/node/667](http://umverkehr.ch/node/667)

**Me 3 avril 2019, 20h à 21h**

### **Assemblée générale d'actif-traffic**

Adoption du PV, rapport du président, Revue de l'année 2018, modification des statuts, perspectives pour 2019, budget 2019, divers. Un apéritif suivra.

Inscription : [umverkehr.ch/node/637](http://umverkehr.ch/node/637)

**7 au 28 avril 2019**

### **Exposition 2037 Genève sans voitures**

Le Collectif 2037Gsv a créé des images dévoilant à quoi Genève pourrait ressembler s'il n'y avait pas de voitures dans les rues.

API, rue Vuache 25, 1201 Genève

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