



numéro 129
mars 2021

Réduire le trafic

Il n'y a plus d'espace pour une croissance du trafic motorisé. Nous devons donc réduire ce trafic et miser sur des modes de déplacement moins gourmands en espace : la mobilité douce et les transports publics.

Faire disparaître le trafic par un tour de magie ?

Je pense que nous sommes toutes et tous d'accord pour dire que nous devrions faire quelque chose en matière de trafic. C'est sur le « quoi et comment » que nous divergeons. N'est-ce pas ?

On entend souvent dire quand on veut apaiser les routes, créer de l'espace pour le vélo et la marche, fixer des priorités pour les transports publics : « On ne peut pas simplement supprimer le trafic par un coup de baguette magique » (sous-entendu le trafic individuel motorisé). Autrement dit, ces mesures seraient-elles consensuelles si l'on pouvait faire disparaître la circulation automobile ?

Soyons optimistes et admettons-le. Nous n'avons alors qu'un seul problème à résoudre, celui de faire disparaître les voitures. Ce n'est pas impossible, car le trafic automobile n'est pas une fatalité.

La question suivante se pose donc : d'où viennent toutes les voitures ? De l'usine, bien sûr, mais les gens les ont achetées. Pourquoi ? Parce qu'au cours des 50 dernières années, nous avons concentré tous nos efforts de développement des transports et de planification de l'habitat sur un objet : le trafic automobile. En bref, nous avons surtout construit des routes et des parkings. Il est dès lors logique que tout le monde conduise une voiture puisque toute l'infrastructure (construction et maintien) est disponible gratuitement, et qu'il faut seulement acheter le véhicule soi-même.

Le résultat ? Nous voilà confrontés à tout un cirque de bagnoles tournant en rond ! Il est temps pour un tour de magie ! Inspirons-nous des lapins qui disparaissent dans un chapeau ou dans l'air devant nos yeux ébahis. Si au cirque, il s'agit juste d'un numéro d'illusionniste, en ville cela devient réel : des places de parking supprimées, des voies pour bus et vélos, un peu d'asphalte arraché et – Abracadabra – les enfants jouent dehors et les arbres poussent là où les voitures dominaient. Un véritable tour de magie...

En vous souhaitant une bonne lecture de notre magazine magique

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-trafic.ch, www.actif-trafic.ch

Newsletter: s'annoncer à info@actif-trafic.ch **Rédaction**: coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction**: Andrea von Maltitz

Contributions: Franziska Ryser, Greta Stieger, Thibault Schneeberger **Photo page de titre**: 3deluxe **Conception graphique**: typisch.ch **Mise en page**: typisch.ch

Relecture: Nataniel Mendoza **Impression**: Jordi AG, Belp **Papier**: RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement**: presse associative, paraît 4 à 5 fois par an,

prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro**: mai 2021

Le télétravail : bénédiction ou malédiction ?

Nombreux sont ceux qui ont connu, souffert de ou peut-être aimé le télétravail au cours des derniers mois. Il est probable qu'à l'avenir il gagne en importance et permette de réduire le trafic. Christian Harb

Le ciel est gris, l'ambiance extérieure morose, et le crépuscule arrive déjà. Mon regard se porte sur le petit écran de l'ordinateur portable, le centre actuel de ma vie professionnelle en ce morne hiver de Covid-19. Le télétravail ! Je n'ai pas le temps de me promener après le travail, le comité d'actif-trafiC va bientôt se réunir. Les heures de travail et de «loisirs» se confondent, je suis resté collé sur une chaise pendant toutes ces heures.

Certes, ma situation n'est pas si simple : je cumule deux emplois (à Zurich et à Zoug), deux foyers (en semaine à Zurich, le week-end à Berne). Avec le télétravail, cela fait maintenant quatre lieux de travail, avec l'infrastructure répartie sur ceux-ci. À Zurich – en fait, une simple chambre à coucher – un grand écran sur la table domine. Sur le sol : un enchevêtrement de câbles. Tout autour : le chaos. Ranger ? Pas le temps. Parce que si j'ai du temps, c'est à Berne, chez ma partenaire, que je le passe !

La question des coûts

Même si ma situation est un peu particulière, je ne suis pas le seul à souffrir du télétravail. Comme le confirment mes collègues, plus ça dure, moins c'est amusant. Il y a un manque d'échange avant et après les réunions et, en général, un manque de contact interpersonnel. Après tout, certaines choses ne peuvent tout simplement pas être faites depuis chez soi.

Des agences immobilières ont déjà mené une enquête pour savoir s'il est nécessaire que les employé.e.s disposent de leur propre place de travail au bureau. Les employeurs apprécieraient pouvoir réduire considérablement leurs coûts de location. Mais le besoin d'espace à la maison qui en résulte est l'autre facette de la médaille, peu discutée. Où, dans mon trop petit appartement, puis-je installer un poste de travail de bureau décent ? Et si je dois déménager – qui paiera le loyer

plus élevé ? Et les loyers des appartements ne vont-ils pas monter en flèche à l'avenir en raison de la demande accrue d'espaces de vie plus grands ?

Une opportunité pour les régions périphériques

Pour l'instant, de nombreuses questions restent en suspens. Une chose est sûre : avec le printemps, la mauvaise humeur passera. Les soirées ne seront plus aussi sombres et les promenades seront à nouveau possibles. Nous aurons alors probablement une vision plus détendue du télétravail. Le télétravail devrait être mieux organisé et devenir l'exception plutôt que la règle à l'avenir. Si tout le monde travaille un à deux jours par semaine à la maison, les pics des heures de pointe pourraient

être lissés. Et pourquoi ne pas recourir davantage aux espaces de co-working à la campagne ? Vous pourriez toujours prendre le train une fois par semaine pour une réunion d'équipe avec vos collègues. Le train est d'ailleurs un excellent lieu de travail – à condition qu'il y ait suffisamment d'espace et que l'internet ne soit pas surchargé. Les régions périphériques ne seraient plus déconnectées des centres économiques et pourraient marquer des points avec d'autres atouts : calme et tranquillité, et même des loyers de logement bon marché. Les modèles de travail alternatifs offrent de bonnes possibilités de réduire le trafic. Les inconvénients, bien sûr, doivent encore être discutés. Où est passé mon casque d'écoute, bon sang... ?

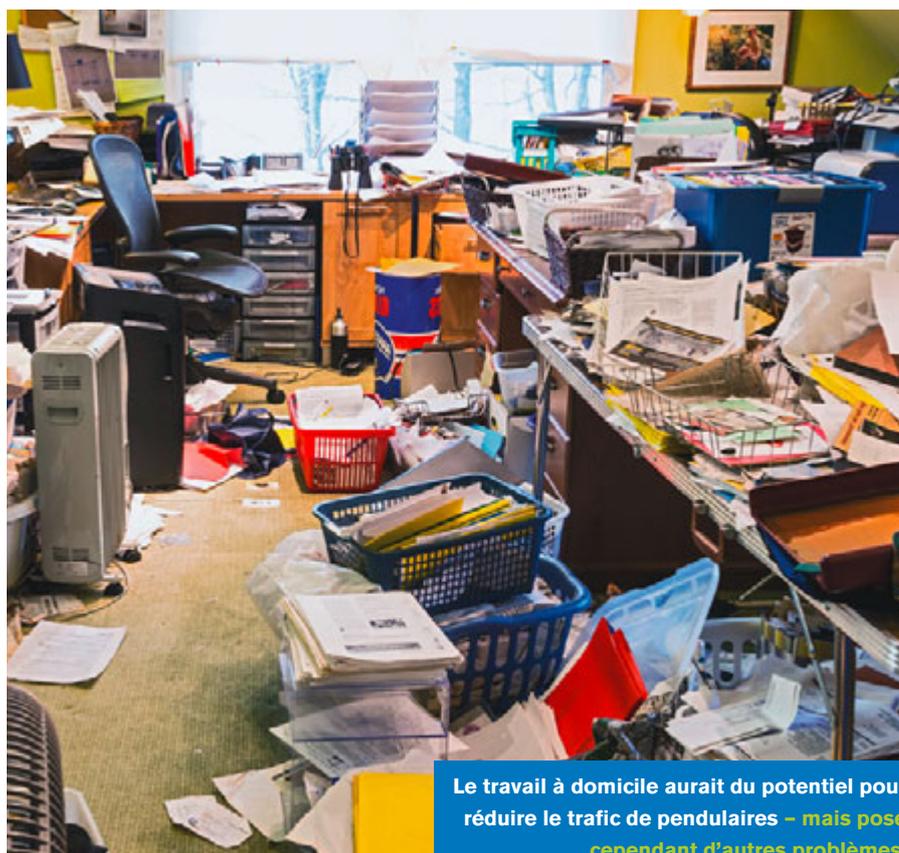


Photo: Ruben de Rijcke

Le travail à domicile aurait du potentiel pour réduire le trafic de pendulaires – mais pose cependant d'autres problèmes.

Réduire le trafic automobile – préserver l'espace

En ville, l'espace public est une denrée rare. Dès lors il faudrait réduire le trafic automobile, redistribuer l'espace routier et privilégier les déplacements peu gourmands en espace. Mais la politique s'essaie toujours à résoudre la quadrature du cercle. Willy Germann

Traduction abrégée d'un article provenant de l'édition de juillet 2020 de HOCHPARTERRE. Avec l'aimable autorisation de la rédaction.

Même sans changement climatique, sans émissions de CO₂, sans pollution atmosphérique et sans particules fines, la Suisse serait toujours tenue de prendre des mesures efficaces contre la déferlante de voitures. En effet, le trafic est aussi un problème spatial. Il détruit les espaces verts et nuit à notre qualité de vie. Même l'UDC devrait s'en inquiéter, car cela touche aussi l'agriculture, le paysage, la patrie et l'identité.

Réduire le trafic

La Suisse se place, à l'échelon mondial, en tête du classement en termes de consommation d'espace affecté au logement et au transport. Ces deux utilisations du sol riment avec étalement urbain. Plus le pouvoir d'achat est élevé, plus la gentrification des villes est importante. Plus la distance entre le lieu de résidence et les lieux de travail, de loisirs et d'achats est grande, plus l'espace nécessaire pour se

déplacer est important. Le plus grand défi pour l'aménagement du territoire consiste donc à éviter de produire du trafic. Cependant, des lois anachroniques sur la construction rendent difficile la réalisation d'un mélange d'affectations facilement accessibles à pied et le développement de zones d'habitat ne consommant que peu d'espace. La plupart des zones devraient être ouvertes au logement: les zones scolaires, campus, centres commerciaux, stades, zones commerciales et industrielles peu bruyantes devraient inclure une composante résidentielle. Mais la lenteur de la politique rend un tel changement de paradigme difficile. Une politique d'évitement du trafic s'avère pourtant indispensable, parce que les transports publics et la circulation routière ont atteint leurs limites.

De plus, chaque imperméabilisation du sol consomme de l'énergie grise et entraîne des coûts d'entretien. Chaque perte d'espace vert renforce l'impact du changement climatique et contribue aux coûts climatiques mondiaux.

Repenser nos choix avant de sombrer

Une politique des transports et du climat peu gourmande en espace pourrait être facilement mise en œuvre par des moyens basés sur le marché. Les modes de transport consommant beaucoup d'espace devraient coûter sensiblement plus cher.

Divers moyens basés sur le marché pourraient amener les automobilistes à rapidement renoncer à la voiture individuelle. Cependant tant la gauche que la droite y rechignent: à gauche ces moyens sont perçus comme des mesures antisociales et à droite comme une restriction de la liberté. Pourtant de telles mesures déclencheraient quelques réflexions: Mon trajet en voiture est-il vraiment nécessaire? Ne pourrait-on pas combiner divers

trajets vers différentes destinations? Ne serait-il pas plus judicieux de covoiturer? Et surtout: le trajet ne pourrait-il pas se faire à pied, à vélo électrique ou en transports publics?

Répartir l'espace routier différemment

Sans mesures strictes, le volume du trafic continuera de croître fortement dans les villes. Mais l'espace routier, lui, ne s'agrandit pas. Comme il est déjà surutilisé aujourd'hui, il faut créer davantage de capacité pour des modes de déplacement peu encombrants. Une telle orientation de l'offre donnerait la priorité aux transports publics et à la circulation des piétons et des cyclistes aux feux de signalisation. Une réduction de la voirie pour les voitures et des places de parking pour les personnes qui conduisent seules dans leur voiture s'imposerait. C'est exactement ce que demandent les initiatives d'actif-trafiC pour le climat urbain.

En politique, on entend souvent qu'il ne faut pas opposer les transports publics à la circulation automobile. Cependant, ceux qui ne veulent pas réduire le transport individuel motorisé (TIM) en ville prêchent la quadrature du cercle.

Dans le cas d'une redistribution de l'espace des mesures économiques seraient plus faciles à mettre en œuvre que les interdictions. Dans les villes et les agglomérations, on ne pourra plus à l'avenir éviter une tarification routière (Road pricing) différenciée et des tarifs plus élevés pour les places de stationnement.

Privilégier les transports professionnels

Si le trafic commercial/utilitaire en ville devait être grevé par des taxes d'incitation, un Road pricing et des restrictions spatiales, les commerçant.e.s pourraient subir des désavantages concurrentiels



Willy Germann s'est intéressé pendant plus de 30 ans au Conseil municipal de Winterthur et au Grand Conseil du canton de Zurich au sein du groupe parlementaire du PDC aux questions d'aménagement territorial et des transports. Il s'exprime régulièrement sur ce sujet – également dans la revue Hochparterre.

massifs. Le grand défi consistera à donner la priorité à ce trafic par rapport au reste du TIM. Mais pourquoi les politicien.ne.s continuent-ils et elles à mettre dans le même panier tout le trafic automobile? Sans vignettes électroniques et technologies de l'information, le trafic commercial/utilitaire ne peut guère être privilégié. La devise doit donc être : électronique au lieu de béton !

Fausse bonnes idées : des tunnels pour voitures

Afin de soulager l'espace de circulation surutilisé, les politiciens propagent des solutions illusoire : utiliser davantage le sous-sol pour le TIM. Le gouvernement zurichois voulait « fluidifier » le TIM avec le tunnel du Rosengarten. Or, la fluidification rend le TIM plus attrayant, ce qui se reflète dans un nombre de voitures plus élevé. Sur les routes en surface, avant et après un tunnel, le TIM entravera encore plus qu'auparavant les transports publics ainsi que les transports commerciaux et les déplacements non motorisés.

Certes, il existe un énorme potentiel de transfert vers la mobilité cycliste (notamment grâce aux vélos électriques), mais une politique des transports respectueuse de l'espace et du climat exige également une expansion des transports publics bien plus importante que celle prévue dans la planification actuelle. D'autres goulets d'étranglement sont déterminants pour les performances des transports publics. Ainsi à Winterthur l'extension de la gare centrale en faveur des grandes lignes entrave les capacités ferroviaires régionales.

La fuite en avant à cause des résistances acharnées

Afin de pouvoir redistribuer l'espace routier disponible dans les villes de manière

moins gourmande en espace et assouplir l'affectation des « fonds routiers », des modifications législatives sont nécessaires. Surtout, des modifications des plans directeurs. Cependant, on peut d'ores et déjà prévoir une résistance acharnée face aux changements législatifs nécessaires et à la redistribution des fonds routiers.

Cette situation exige des mesures innovantes : plafonner l'espace routier imperméabilisé permettrait de rapidement changer de paradigme et d'introduire une politique des transports et d'aménagement du territoire plus durable. À l'instar de la loi forestière du XIXe siècle, une procédure de compensation pourrait être introduite pour l'espace routier : toute surface verte détruite par un nouvel espace de circulation devrait être compensé ailleurs comme espace renaturalisé – avec pour résultat des surfaces routières plus compactes et moins gourmandes en espace. Précisons que transformer du béton en espaces verts n'est pas si révolutionnaire : le PDC (Le Milieu) a lancé en 1985 une initiative populaire avec cette

demande. Les initiatives d'actif-traffic pour le climat urbain vont dans le même sens : moins de surfaces imperméabilisées, moins d'espace pour les voitures privées, plus d'espaces verts avec des arbres et plus d'espace pour le vélo et la marche.

Il n'est pas exclu qu'un plafonnement de l'espace routier ait une chance non seulement auprès de la gauche-verte, mais aussi chez certains conservateurs. Cela obligerait les politicien.ne.s, mais aussi les électrices et électeurs, à repenser radicalement leur position. Les modifications de la législation et des plans directeurs seraient accélérées.

Dans aucun autre pays du monde, les citoyens ne peuvent envoyer des signaux clairs sur la politique des transports à suivre d'une manière aussi simple qu'en Suisse. La forte opposition aux autoroutes urbaines à Lucerne ou à Bienne sont de tels signaux : une politique des transports qui consomme beaucoup d'espace et coûte très cher n'est plus de mise ! Voilà une excellente nouvelle !



Avant-après : d'un espace réservé à la voiture à un lieu de vie pour enfants, piétons et cyclistes.

Réseau contre la construction de routes

Dans tout le pays, les projets de construction de routes surdimensionnées se heurtent à une résistance farouche de la part de la population locale. En novembre 2020, un réseau d'associations locales « Changement de voie » (Spurwechsel) a été fondé pour renforcer la lutte contre l'expansion insensée et néfaste pour le climat du réseau routier. actif-traffic a rejoint ce réseau. Silas Hobi

La branche ouest à Bienne, le tunnel du Rosengarten à Zurich ou le contournement Nord à Lucerne ne sont que quelques exemples marquants d'une planification du trafic rétrograde. Dans de nombreuses régions de Suisse, la population locale s'oppose à la destruction des villes et des espaces verts par des projets de construction de routes. Afin de renforcer cette résistance et d'échanger des expériences, un réseau créé l'automne dernier a publié la résolution « Réduire le trafic maintenant au lieu de construire de nouvelles routes ».

Réduire le trafic

actif-traffic a rejoint le réseau et soutient la résolution « Réduire maintenant le trafic au lieu de construire de nouvelles routes », car le Conseil fédéral veut investir 15 milliards dans l'extension du réseau de routes national d'ici 2030. Au vu de la crise climatique, il s'agit d'un énorme gaspillage, alors qu'il faudrait passer immédiatement à la marche, au vélo ou aux transports publics. La résolution est sans équivoque. Le transport individuel motorisé (TIM) doit être réduit afin de pouvoir renoncer

à l'expansion du réseau routier. Exactement ce que demande actif-traffic depuis sa création.

Écologie et participation

La résolution aborde aussi d'autres aspects liés à l'écologie et la démocratie participative. Plus précisément, les nouvelles surfaces routières ne devraient pas détruire les écosystèmes, les arbres, la faune et la flore, les terres arables, le paysage ainsi que la qualité de vie et d'habitat de la population locale. En outre, cette dernière devrait pouvoir décider de la construction de routes et d'autoroutes. De telles mesures pourraient avoir un immense impact: Les fonds publics ne seraient alors investis que pour orienter la mobilité en direction de la durabilité et pour réduire les besoins de mobilité.

Lisser les pics de trafic

Imaginez que les 15 milliards de francs prévus soient investis au cours des dix prochaines années non pas dans l'extension du réseau de routes national, mais dans le démantèlement de routes et dans la promotion de la mobilité piétonne et

cycliste. Cela donnerait enfin l'impulsion nécessaire pour assurer une mobilité peu gourmande en espace et respectueuse du climat. Bien entendu, cela inclut également la création de structures d'habitat qui permettent d'habiter, travailler, faire ses achats et se divertir à distance de marche et de vélo. Lorsque cela n'est pas possible, le travail à domicile et le covoiturage doivent être encouragés afin de minimiser les pics de trafic. Seulement ainsi nous pourrions ramener les effets négatifs du transport individuel motorisé à un niveau où les générations futures pourront également être mobiles dans le respect de l'environnement.

Le nouveau réseau et la résolution adoptée nous encouragent à poursuivre nos objectifs « en avant toute », comme le dit notre devise.

Un projet de construction de route inutile est-il également prévu près de chez vous? Découvrez s'il existe déjà une opposition locale et où vous pouvez la rejoindre. Merci de vous adresser à: www.actif-traffic.ch



Des militantes et des militants du groupe régional d'actif-traffic ont organisé une Silent Dance lors de la campagne de votation contre le tunnel du Rosengarten à Zurich.

Un nouveau au secrétariat romand

Depuis début février, Nataniel Mendoza est venu renforcer l'équipe en prévision du départ à la retraite – bien méritée – d'Andréa von Maltitz fin juillet. Bienvenue à Nataniel dans l'équipe ! Thibault Schneeberger

Peux-tu te présenter ?

J'ai 28 ans, je suis titulaire d'un master en Développement Territorial et d'un bachelier en Géographie. Depuis 2019, je travaille à mobilidée, un bureau spécialisé dans la gestion de la mobilité en entreprises. Parallèlement, je fais partie du comité de la Bicyclette Bleue, une association genevoise qui récupère des vélos pour des locations longue durée. Nous venons d'ailleurs de démarrer un nouveau projet avec un atelier d'auto-réparation de vélos (la Bicyclerie) au centre de Genève ! Nous sommes à la recherche de mécanicien.ne.s en herbe ou confirmés.

Comment as-tu connu actif-trafiC ?

J'ai participé au Collectif144, qui s'est constitué pour pousser à la mise en œuvre de l'initiative « pour la mobilité douce » impulsée par actif-trafiC. Mais j'ai vraiment connu actif-trafiC lorsque Thibault Schneeberger nous a contacté pour faire une action directe pour « fêter » les 8 ans de la non-application de l'initiative 144.

Quelles sont tes motivations et objectifs en intégrant l'équipe d'actif-trafiC ?

La mobilité durable, c'est mon dada. Quand j'ai vu l'annonce pour un poste de co-secrétaire, je me suis immédiatement reconnu dedans. Je peux allier mon engagement associatif et militant avec mes connaissances professionnelles en mobilité.

Quelle est ta vision d'avenir idéale pour la mobilité ?

De toute évidence, l'utilisation des voitures – à moteur thermique ou non – devra drastiquement diminuer. Peut-on continuer comme aujourd'hui quand on sait les problèmes de sédentarité, de congestion, de nuisances tant sonores que visuelles, et d'espace public ? La réponse est claire : c'est non. Nous devons changer nos pratiques actuelles pour tendre vers plus de durabilité et de bien-être.

Pour y parvenir, j'identifie plusieurs leviers : rapprocher les logements des

activités, maîtriser la valeur du foncier, favoriser les transports publics, généraliser les pistes cyclables sûres et agréables, améliorer la situation des piétons et favoriser la multimodalité grâce à des interfaces performantes.

Mon idéal serait des territoires où les gens vivent près de leur travail, sans voiture individuelle, grâce à des transports publics performants et des infrastructures de mobilité douce accueillantes, et des quartiers où les enfants peuvent se réapproprier les rues. Quand j'imagine les rues de ma ville sans voitures, je vois des rues

vivantes où il fait bon vivre. L'avantage d'avoir fait tout faux pendant les 50 dernières années c'est qu'il est facile d'imaginer mieux !

À part la mobilité, quels sont tes autres centres d'intérêt ?

Je fais beaucoup de guitare et de basse, j'aime composer, produire et performer. La musique est ma passion depuis longtemps ! Sinon je suis très captivé par la philosophie « Free and Open-Source » qui promeut les valeurs du partage, de l'entraide, à l'opposé de la marchandisation.





Même sans changement climatique, sans émissions de CO₂, sans pollution atmosphérique et sans particules fines, la Suisse serait toujours tenue de prendre des mesures efficaces contre la déferlante de voitures.

En point de mire

Flyer «Le train au lieu de l'avion»

Le 13 juin nous voterons sur un objet très important pour les transports en Suisse, à savoir la nouvelle loi sur le CO₂. actif-trafiC entend convaincre un million de personnes à voter OUI. Pour atteindre cet objectif, nous prévoyons l'envoi d'un journal de votation comprenant les arguments pour la taxe sur les billets d'avion et l'extension du réseau de trains de nuit. Nous voulons distribuer ce journal à tous les ménages des villes de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, St-Gall, Winterthour et Zurich. Pouvons-nous compter sur votre soutien? Vous trouverez plus d'informations sur www.actif-trafic.ch/flyer

Agenda

Me 14 avril 2021
Assemblée générale d'actif-trafiC en ligne
Inscription auprès de:
info@actif-trafic.ch

Ve 17 septembre 2021
PARK(ing) Day 2021
Réservez cette date dans votre agenda et réfléchissez à comment transformer une ou plusieurs places de stationnement le temps d'une journée. Pour vous inspirer, jetez un œil sur ce site:
www.parkingday.ch

Mi à fin mai 2021
Manifestation en soirée «Des arbres au lieu de voitures – inventer la ville de demain»
Intervenant : Matthieu Pochon, ingénieur EPFL et conseiller en environnement
Pour plus de détails voir le site www.actif-trafic.ch dès la mi-avril 2021

actif-trafiC
En avant toute!