



# actif trafic

numéro 132  
novembre 2021

## Reconquête

Durant des décennies, les piéton·nes ont été marginalisé·es et nos rues ont été laissées à la merci des boîtes de tôle. Une situation devenue intolérable: il est temps de reconquérir l'espace public !

Pages 2-5, 8-9

# Un kilomètre à pied, ça use, ça use ...

Le temps et l'espace sont des notions relatives. Einstein a dit que plus on se déplace rapidement, plus le temps passe lentement, car le temps est comprimé dans la direction du mouvement. En y ajoutant la force de gravité (masse), l'ensemble se courbe encore davantage. Si nous nous éloignons très rapidement d'un objet, la couleur de ce dernier change et vire au rouge. Einstein a cependant négligé un facteur important : les effets de la relativité dépendent grandement du moyen de transport utilisé pour se déplacer dans le temps-espace.

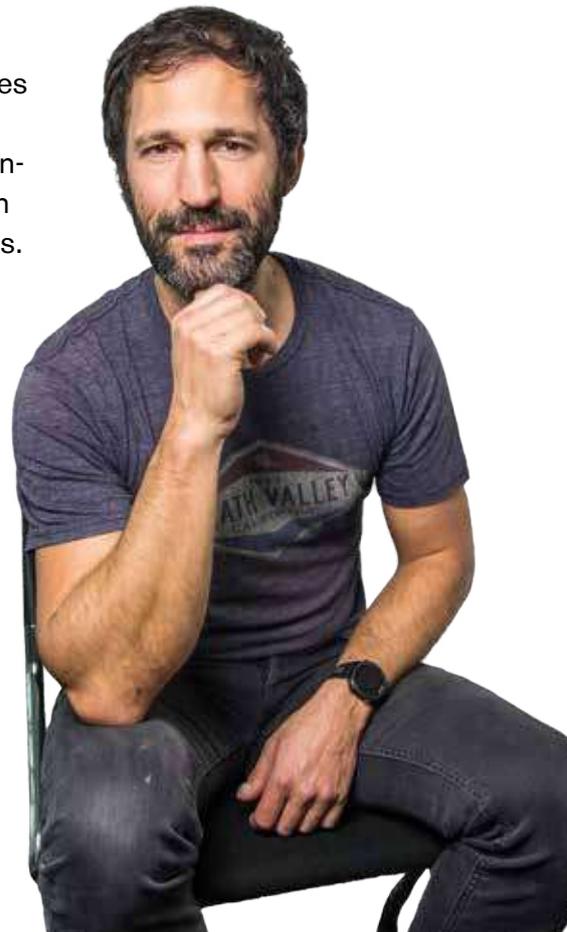
Si tout le monde se déplaçait à pied, tout se passerait parfaitement bien. Les vitesses relatives des un·es et des autres sont peu élevées, l'espace est dégagé, le temps se comporte comme on l'attend de lui et les distances sont telles que nous pouvons nous les imaginer sans peine. Cerise sur le gâteau : en général, personne ne s'énerve au point où sa tête devient rouge.

Mais en introduisant progressivement des voitures dans l'équation, la donne change rapidement. L'espace routier initialement plat se transforme de manière radicale (cf. la couverture de ce bulletin). Des gouffres profonds se créent parce que les vitesses relatives et les masses des usagers·ères de la route diffèrent fortement. Les distances augmentent massivement, car le chemin direct est bloqué. Il en résulte une démultiplication du temps nécessaire aux déplacements. Ceci sans même tenir compte de l'influence des vélos (électriques ou non), des trottinettes, des scooters, des trams et bus. Mais comme l'espace de nos routes, contrairement à l'univers, ne saurait s'étendre en toute éternité, nous voilà obligé·es d'agir pour garder un minimum d'espace vital pour les marcheuses et marcheurs en ville. Sinon, lorsque nous sommes à pied, nous nous retrouvons à zigzaguer et faire de multiples détours. Et comme le dit la chanson, un kilomètre à pied, ça use, ça use ... pas seulement les souliers, mais aussi les nerfs.

Ce numéro d'actif-trafiC vous livre quelques idées pour que la mobilité et l'espace ne virent pas au rouge.

Je vous souhaite une intéressante 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-trafiC.ch, www.actif-trafiC.ch  
**Newsletter**: s'annoncer à info@actif-trafiC.ch **Rédaction**: coordination d'actif-trafiC **Traduction**: Nataniel Mendoza et Andrea von Maltitz **Contributions**: Hanspeter Kunz, Silas Hobi, Veronika Killer, Thibault Schneeberger, Daniel Costantino et Nataniel Mendoza **Photo page de titre**: Karl Jilg **Layout**: typisch.ch **Relecture**: Thibault Schneeberger et 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**: mars 2022

# Reprendre possession des rues

Durant des siècles, l'espace public était utilisé par la population et foulé du pied. Ce n'est qu'au cours du dernier siècle que les piéton·nes ont été relégué·es aux marges que constituent les trottoirs. Il est grand temps de reconquérir cet espace perdu. Silas Hobi

Qui n'a jamais vu ces photographies historiques de nos places et rues grouillantes comme des fourmilières ? En dehors des éventuelles calèches et de quelques trams, les piéton·nes dominaient largement l'espace public. Alors libres des voitures, les voies étaient arpentées, utilisées, foulées par des piéton·nes tantôt lourdement chargés, tantôt joyeux et insouciantes. Ces images sont surprenantes, car elles nous rappellent comment l'espace public pouvait être investi et vécu, et comment il pourrait encore l'être aujourd'hui.

## Relégués à la marge

Aujourd'hui nos rues sont principalement occupées par des boîtes de métal sur quatre roues. L'espace public en est par conséquent devenu dangereux et dénué de vie. Que l'on en soit arrivés là n'est en aucun cas une coïncidence. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, l'industrie automobile réalise que l'augmentation du nombre de véhicules en circulation s'accompagne de son lot d'accidents, souvent mortels, et que cela ternit son image. Une vaste campagne de communication est alors mise sur pied, pointant du doigt les piéton·nes

maladroits – passés de victimes à coupables – et insistant sur l'importance de mettre en place des règles de circulation strictes. C'est ainsi qu'apparaissent les trottoirs et autres passages piétons, devenus obligatoires pour relier les deux côtés d'une route.

Entre-temps, d'autres formes de mobilité sont venues occuper ces marges : trottinettes électriques, skateboards, rollers, enfants à vélo, au détriment des piéton·nes. Le temps est venu de changer fondamentalement la donne : il ne s'agit pas de défendre le peu d'espace qu'il reste, mais bien reconquérir cet espace public, notre bien commun. Les rues doivent à nouveau être investies par les enfants, personnes âgées et habitant·es des quartiers. C'est aux voitures d'être reléguées aux marges et de se comporter de manière appropriée, c'est-à-dire en roulant lentement.

## Reconquérir l'espace public

Cela permet de réaménager nos rues. Par exemple, une rue de quartier typique de 14 à 16m de large pourrait être divisée en une bande piétonne de 3m de large d'un côté, une zone non goudronnée et végé-

talisée de 5 à 7m de large, puis une chaussée de 6m de largeur. La zone végétalisée pourrait accueillir bancs, jeux et stationnement vélo. La chaussée pourrait être occupée par toutes et tous. Les vélos y circuleraient à vitesse réduite et les voitures seraient autorisées uniquement pour les tâches essentielles : véhicules d'urgence, transport de personnes à mobilité réduite, livraison de marchandises et de courrier et déménagements.

Pour celles et ceux qui, en lisant ces lignes, se disent « oui oui, rêve toujours », je recommande une balade dans la Binzallee à Zurich. Ici, ces concepts ont été réalisés avec succès depuis plus de dix ans. Il est dommage que cet exemple n'ait pas été pris pour exemple et suivi partout. C'est pour cela qu'il est grand temps que les initiatives Climat Urbain exercent la pression nécessaire pour que les autorités révisent enfin leur façon de concevoir les rues de quartier. Pour que les rues soient rendues aux habitant·es, que la vie de quartier y rejaillisse, et que s'y balader devienne à nouveau un plaisir.



Tonja Zürcher

**La Binzallee à Zurich offre de la place pour la flânerie et les jeux.**

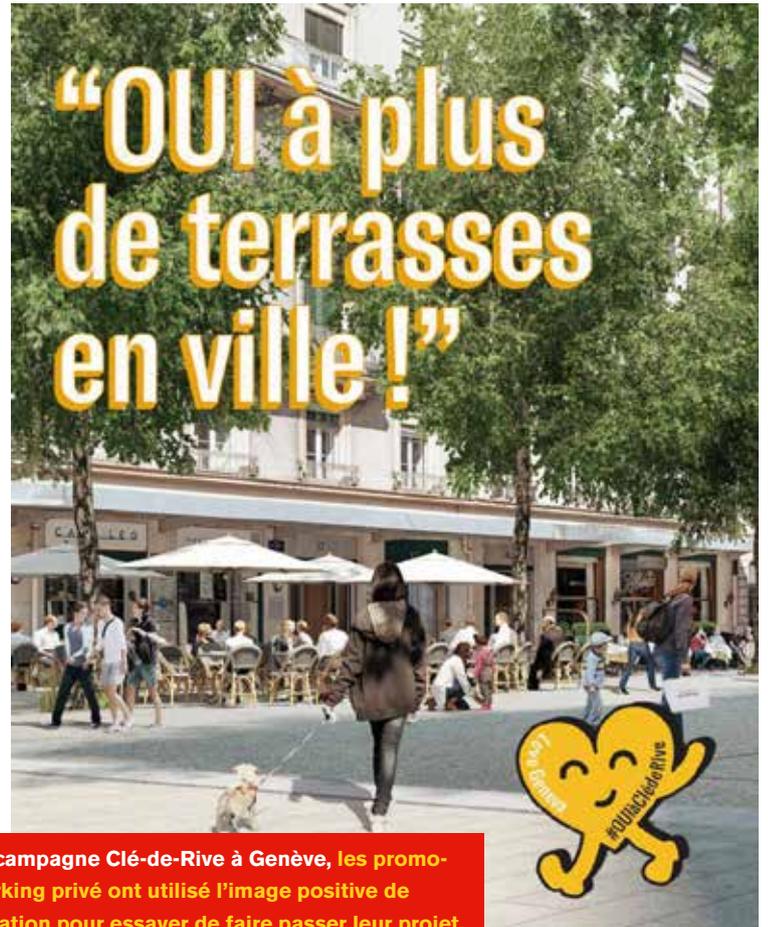
# Les piéton·nes : une monnaie d'échange ?

Contrairement aux automobilistes, et dans une moindre mesure aux cyclistes, qui possèdent souvent la conscience d'être des modes de transport à part entière, les piéton·nes le sont souvent à l'insu de leur plein gré. Une lacune de vision collective et politique qui permet trop souvent à leur cause d'être instrumentalisée... jusqu'à perdre son sens ? Thibault Schneeberger

En effet, si tout le monde n'a pas un vélo, un permis de conduire ou un abonnement de transports publics, toute le monde est un·e piéton·ne, à un moment ou un autre, même brièvement. C'est probablement ce caractère si universel et la simplicité élémentaire de ce mode qui fait que la « conscience d'être piéton·ne » est si peu répandue. Pas étonnant que la marchabilité et la piétonnisation fassent l'objet de si peu d'attention... sauf malheureusement quand elles peuvent être instrumentalisées par les défenseur·euses du trafic motorisé.

## Hypocrisie piétonnière

En mars 2021, les votant·es en Ville de Genève refusaient à 64% le projet Clé-de-Rive : un parking de 500 places dans l'hypercentre en échange d'une piétonnisation du secteur. actif-trafiC s'est engagé avec vigueur pour combattre ce projet de parking privé anachronique. Les défenseur·euses du projet ont quant à eux, durant la campagne, évité toute mention trop explicite du parking, préférant évoquer un « hub de mobilité », leur communication étant centrée uniquement sur les bienfaits du projet en surface « pour les piéton·nes ». Ironiquement, ce sont ces mêmes milieux, le reste de l'année, qui s'opposent et recourent contre les suppressions de places de parking et contre toute modération du trafic qui bénéficierait justement aux piéton·nes... On se souvient aussi du vote de 2016 sur la traversée du lac, où le PLR a défendu ce projet autoroutier avec



**Pendant la campagne Clé-de-Rive à Genève, les promoteurs du parking privé ont utilisé l'image positive de la piétonnisation pour essayer de faire passer leur projet.**

Facebook, Oui à Clé de Rive

une affiche représentant une improbable rue intégralement couverte de gazon : les piéton·nes n'intéressent donc certains-es que comme monnaie d'échange.

Même schéma, cet automne, avec le contournement H18 à La Chaux-de-Fonds. Pour faire passer la pilule, cette nouvelle route fait l'objet de mesures d'accompagnement avec la requalification de plusieurs rues au centre-ville en faveur des piéton·nes. Un marché de dupes auquel les référendaires ne se sont pas fait prendre. Tout comme certain·es s'intéressent à la sécurité des piéton·nes uniquement lorsqu'il s'agit de fustiger les cyclistes indiscipliné·e·s, la cause piétonne n'est jamais défendue aussi largement que lorsqu'il est possible de l'instrumentaliser pour défendre des projets routiers.

## Au fond, pourquoi piétonniser ?

Trop souvent, la question des objectifs de la piétonnisation est occultée. Ainsi, lors de la campagne Clé-de-Rive, l'objectif des aménagements en surface n'a que trop peu été questionné. Le but du projet était-il d'améliorer la qualité de vie des habitant·es

ou plutôt d'augmenter les profits des magasins en renforçant l'effet « centre commercial à ciel ouvert » ? Même si un apaisement du secteur serait indéniablement préférable à la situation actuelle, devrions-nous défendre de manière a-critique une piétonnisation qui s'inscrit dans une logique purement marchande et touristique au risque de favoriser une forme de gentrification ?

Ne devrait-on pas, au contraire, défendre en priorité des projets de piétonnisation par et pour les habitant·es, au service de leur qualité de vie, dans des rues de quartier pas ou peu commerçantes ? L'objectif devrait être d'améliorer les déplacements à pied du quotidien pour toutes et tous – trajets scolaires, accessibilité aux services de proximité, etc. – mais aussi la création d'espaces publics de qualité qui invitent à y séjourner, à y jouer et à développer les liens sociaux... et pas seulement le shopping. Contre la logique qui cherche à assimiler piéton et consommateur, une re-politisation – au sens noble du terme – des luttes piétonnes est nécessaire.

# Marchabilité et santé : et de deux !

La seconde phase du projet « Marchabilité et santé – comparaison entre des villes suisses » a débuté. Cette fois-ci c'est au tour des plus petites villes de démontrer à quel point elles sont favorables à la mobilité piétonne. Veronika Killer

L'étude « Marchabilité et santé – comparaison entre des villes suisses » a examiné entre 2018 et 2020 à quel point 16 villes suisses (dont les 5 « grandes ») dans trois régions linguistiques sont favorables à la marche en ville. Il s'agissait de la première comparaison de la marchabilité entre diverses villes suisses. Les résultats ont montré des déficits nets en matière d'infrastructures, de la gestion politique et de la planification de la mobilité piétonne, ainsi que l'insatisfaction de la population. Cependant, tout déficit rime aussi avec un potentiel d'amélioration. En corrigeant les plus graves défauts, il est possible d'inciter la population à se déplacer davantage à pied.

actif-traffic a commencé durant l'automne 2020 une seconde comparaison de la marchabilité entre diverses villes. Cette phase-ci concerne les petites villes et les communes d'agglomération. En effet, si la mobilité piétonne jouit déjà d'une certaine reconnaissance en tant que moyen de transport dans les grandes villes, dans les communes d'agglomération ce mode de

déplacement risque de passer aux oubliettes, car beaucoup de ménages possèdent une voiture particulière garée devant le palier de porte. Il faut donc impérativement rappeler le potentiel de la marche pour lutter contre la sédentarisation et pour lisser les pics de trafic motorisé aux heures de pointe.

Les 15 communes d'Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Lyss, Meyrin, Nyon, Olten, Renens, Sion, Thoune et Uster participent à cette seconde étude. L'équipe de projet constituée par actif-traffic, Mobilité piétonne Suisse et la HES de Rapperswil évaluera à quel point ces villes sont favorables à la marche.

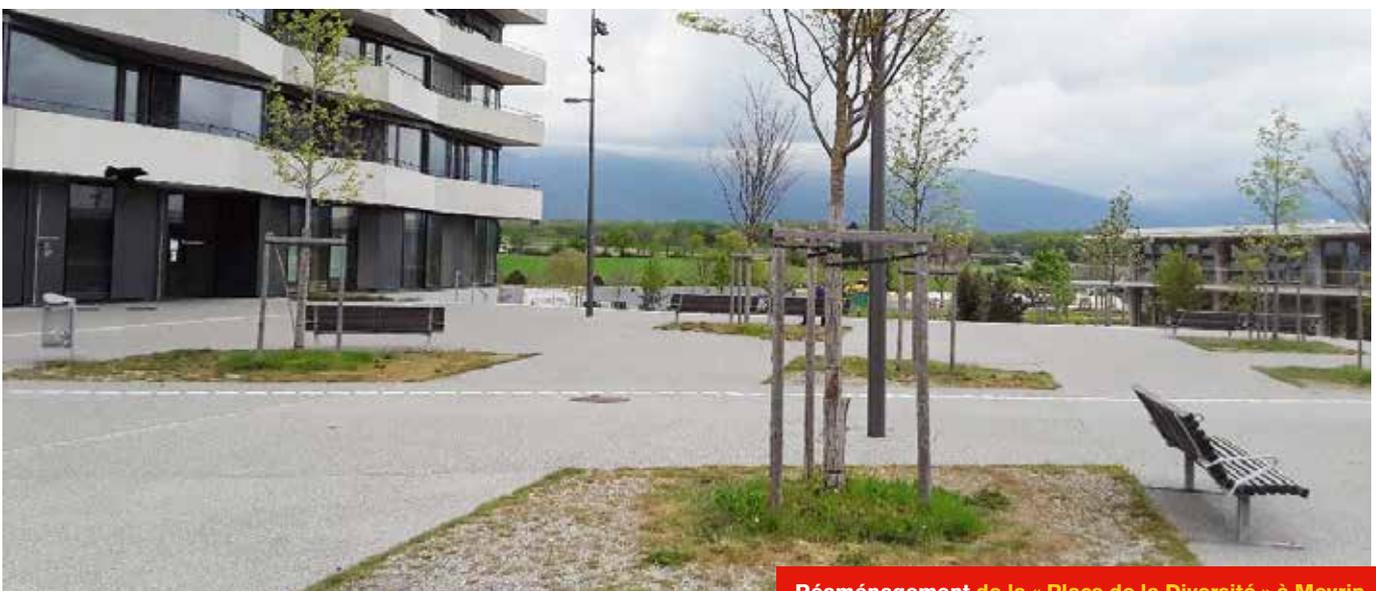
La seconde phase vise également à optimiser les outils utilisés, afin de propager leur utilisation la plus large possible. L'objectif est de permettre aux services communaux ou d'autres spécialistes de répéter le test et de pouvoir ainsi juger de l'évolution de la commune en question. En outre, l'étude s'intéressera à l'intégration du test dans les flux de processus

## La marche à pied présente incontestablement de grands avantages :

- **Protection du climat et de l'environnement :** une part modale plus élevée de mobilité piétonne entraîne une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants locaux. De plus, la marche est un mode de transport efficace et peu gourmand en espace urbain.
- **Amélioration de la santé publique :** les marcheuses et marcheurs entretiennent leur forme physique et vivent plus longtemps en bonne santé.
- **Avantage pour l'économie nationale :** l'Office fédéral du développement territorial évalue les avantages externes de la mobilité piétonne à 900 millions de francs suisses par an.
- **Avantage pour la société :** Les marcheuses et marcheurs sont plus attentifs à leur environnement, sont des acteurs sociaux et ils participent à l'animation des espaces publics.

existants des cantons et des communes. L'Office des transports du canton de Zurich fournit les conseils nécessaires sur cette question afin d'assurer une comparaison de qualité sur le long terme.

L'étude est soutenue par le canton de Zurich, les 15 communes partenaires, SuisseEnergie et la Fondation Corymbo.



Veronika Killer

Réaménagement de la « Place de la Diversité » à Meyrin.

# À Genève, du chemin reste à parcourir

En prévision de la campagne de votation, retour sur les points clé qui font de Climat Urbain une initiative aussi ambitieuse que nécessaire, et sur les obstacles auxquels nous devons nous confronter. Nataniel Mendoza

« Il faut davantage d'arbres dans nos villes. » Cet été, nous avons souvent entendu cette phrase de la bouche des 8286 citoyens qui ont signé l'initiative. Dans un canton où la végétation est rare et les voitures nombreuses, les habitant·es ont envie de quartiers plus verts et accueillants. Un bon exemple en est la rue Dancet, à Plainpalais, véritable parking à ciel ouvert au milieu d'un quartier populaire, attendant à une école primaire et à deux pas de l'Université. Lors de nos stands de signatures, nous mettions en avant un photomontage montrant à quoi pourrait ressembler cette rue de quartier de 40m de large si l'on remplaçait les surfaces de stationnement par des arbres, des trottoirs, des bancs et des jeux pour enfants. Inutile de dire que la proposition a fait mouche. C'est toute la force de cette initiative : il ne s'agit pas seulement de se préparer au dérèglement climatique, mais aussi d'améliorer la qualité de l'espace public, notre bien commun.

## Un lobby à rebours du bon sens

Aussi alléchante que soit notre proposition pour toute une partie de la population, nous savons d'ores et déjà que nos principaux opposants pour la campagne à venir

seront les milieux de défense de l'automobile. Historiquement très puissant à Genève, le lobby du quatre-roues fait systématiquement opposition à chaque projet de suppression de places de parking en surface ou de réduction du gabarit des voies de circulation. Une méthode qui a payé puisque les autorités préfèrent se casser la tête à essayer de faire cohabiter cyclistes et piétons sur des espaces confinés au lieu de se rendre à l'évidence : l'espace est abondant, il suffit d'aller le chercher sur la chaussée et le stationnement.

Ceci est d'autant plus absurde que dans son plan climat cantonal, le Conseil d'Etat s'est récemment fixé un objectif de réduction de 40% du trafic individuel motorisé d'ici 2030. actif-trafiC se demande comment les autorités comptent parvenir à un tel résultat en continuant la politique du micro-pas, à l'image de la ridicule nouvelle piste cyclable mono-directionnelle du pont du Mont-Blanc qui relie deux pistes bi-directionnelles, obligeant donc les cyclistes se rendant de la rive droite à la rive gauche à traverser sept fois le flux de voitures avec un temps de parcours quatre fois supérieur que le même trajet en sens

inverse. Il suffisait pourtant de prendre une des cinq voies au trafic individuel motorisé de ce pont de 20 mètres de large pour réaliser un aménagement réellement incitatif (retrouvez notre vidéo à ce sujet sur [actif-trafic.ch](http://actif-trafic.ch)). Les expériences du printemps 2020 ont démontré le succès de ce type d'aménagement avec une augmentation du nombre de cyclistes de plus de 20% en quelques mois.

## Pour un changement profond

Pour concrétiser la transition énergétique, il faut des actions et des messages clairs et forts. C'est ce que fait l'initiative Climat Urbain en fixant l'objectif de transformer 1% de la voie publique chaque année pendant 10 ans. En outre, cela permet de s'attaquer à la racine du problème : l'affectation déséquilibrée de l'espace public. Le texte prévoit les outils pour y parvenir, comme la suppression du principe de compensation du parking lors de la mise en œuvre de l'initiative, ou la création d'une commission consultative publiant des rapports d'avancement. Dans les villes genevoises, les deux tiers de la voie publique sont dédiés à la voiture. Le temps est venu de rendre la ville à ses habitant·es.



Défilé pour le dépôt de l'initiative Climat Urbain à Genève avec le danseur Footwa d'Imobilité.

Eric Roset

# Les initiatives Climat Urbain sont déposées !

**34'186** : c'est le nombre de citoyen·nes qui, par leur signature, exigent que les rues de Saint-Gall, Bâle, Genève, Winterthur et Zurich soient transformées pour une meilleure qualité de vie. La préparation des campagnes de votation bat son plein. Daniel Costantino

Les initiatives Climat Urbain proposent des mesures concrètes et sans nouvelles taxes pour rafraîchir les villes en proie aux îlots de chaleur et pour développer les mobilités durables. Cet été, elles ont été déposées dans les villes de Genève, Bâle, Winterthur et Zurich. Désormais, le processus politique commence. Comment les initiatives sont-elles reçues par nos politicien·nes ? Nous espérons que les parlements sauront reconnaître l'opportunité qu'offrent ces textes et les soutiendront.

Presque toutes les villes ont fait des plans pour faire face à l'augmentation prévue de la chaleur et des précipitations. On y trouve des mesures certes judicieuses, mais un élément très important fait systématiquement défaut : des objectifs contraignants et clairement quantifiés. Les initiatives Climat Urbain pallient ce manque en précisant combien d'espace doit être pris sur le trafic automobile et alloué aux piéton·nes, cyclistes, transports publics et à la végétation. Les villes sont libres de choisir où exactement elles opéreront ces transformations, afin que la rénovation et

les travaux de maintenance des routes puissent être combinés à la mise en œuvre.

## Saint-Gall reconnaît les bienfaits des initiatives Climat Urbain

À Saint-Gall, l'initiative a déjà été déposée en novembre 2020. Huit mois plus tard, le Conseil municipal annonçait qu'il reconnaissait les bienfaits attendus par l'initiative. À première vue, cela semblait prometteur... mais nos espoirs ont été douchés lorsque le conseil a rejeté Climat Urbain en faveur d'un contre-projet vidé de sa substance. Ce dernier ne tient pas compte de la responsabilité indéniable du trafic automobile dans les émissions de CO<sub>2</sub>. À la place, le contre-projet se contente de vouloir limiter le réchauffement de la ville en choisissant des matériaux de construction adaptés, des façades plus lumineuses et en recouvrant les bâtiments de verdure. Le texte précise que les espaces verts et les zones non imperméabilisées doivent être préservés et étendus, sans toutefois avancer d'objectifs mesurables. La pièce maîtresse de l'initiative – la transformation

## Arbres et mobilités durables

Dans les villes suisse-allemandes, les initiatives Climat Urbain d'actif-traffic sont déclinées en deux textes différents : l'initiative «pour l'avenir» et l'initiative «pour un air sain». La première encourage une mobilité tournée vers l'avenir en spécifiant que chaque année, 0,5% de la surface des routes doit être transformée en espace pour les transports publics, la marche et le vélo. La seconde veille à ce que nous restions au frais dans nos villes, en transformant chaque année 0,5% de la surface des routes en espaces végétalisés. À Genève, les deux textes sont regroupés dans une seule initiative.

de l'espace routier – est quant à elle totalement ignorée ! actif-traffic refuse catégoriquement ce texte !

Et ce n'est pas tout. L'initiative a également été écartée pour le coût élevé qu'elle aurait engendré. Pourtant, le texte saint-gallois considère le marquage au sol de bandes cyclables comme une transformation valable – une mesure à faible coût. Par ailleurs, le Conseil municipal ignore délibérément qu'un seul événement climatique extrême occasionne des coûts nettement plus élevés que les mesures de protection du climat. Avec son contre-projet, le gouvernement entérine simplement des mesures déjà décidées. Mais cela ne suffit pas, il est urgent de s'attaquer à l'emprise de la voiture en promouvant ses alternatives soutenables : la marche, le vélo et les transports publics.



Aidez-nous à rendre visible l'initiative Climat Urbain: commandez gratuitement un drapeau et/ou un triangle vélo! [actif-traffic.ch/commande](http://actif-traffic.ch/commande)



Des zurichois-es engagé-es déposant les initiatives Climat Urbain.

**Conférence-débat**

**Nature ou voiture? Remettre l'arbre au milieu de la ville**

avec Mathieu Pochon

Ingénieur en environnement EPFL

Mercredi 17 novembre 2021

19h30 · Maison des Associations

Salle Equitable 15 · rue des

Savoises · 1205 Genève

organisation: actif-trafiC



Pour concrétiser la transition énergétique, il faut des actions claires et fortes. C'est ce que proposent les initiatives Climat Urbain en fixant l'objectif de transformer 1 % de la voie publique chaque année pendant 10 ans. Cela permet de s'attaquer à la racine du problème : l'affectation déséquilibrée de l'espace public.

**Vous souhaitez vous engager à nos côtés pour l'initiative Climat Urbain et participer à nos actions?**

**Contactez-nous en écrivant à [info@actif-traffic.ch](mailto:info@actif-traffic.ch)**

**actif-trafiC**  
**En avant toute!**