



trafic

numéro 102
juin 2014

Manque d'espace

La déferlante de voitures étouffe les villes et agglomérations. De nombreux problèmes seraient résolus, si les gens laissaient leur voiture au garage et prenaient le bus. *Pages 3, 6*

$E = mc^2$

Qui ne connaît pas cette formule ? Et qui sait ce qu'elle signifie ? Vous hésitez ? C'est pourtant simple, comme je vais vous l'expliquer à l'aide du trafic dans les villes et agglomérations.

La densité de la population y est à la hausse, la quantité totale d'êtres humains (m) augmente donc. La plupart des personnes voudraient se déplacer (ou se faire conduire) de plus en plus rapidement et confortablement de A à B, ce que l'on désigne sous le terme de degré de conduite (c). Donc le matin de A à B et le soir de B à A, soit c^2 . Si l'on multiplie les deux facteurs (m et c^2), il en résulte des embouteillages, des bus bondés, des trains en retard et une mauvaise humeur généralisée. Le chiffre obtenu est dès lors aussi souvent désigné comme coefficient d'embouteillage (E). Selon Einstein il est impossible de supprimer des goulets d'étranglement, si nous ne nous attaquons pas à notre degré de conduite c.

Une personne seule dans une voiture équivaut à un degré de conduite 1, tandis que dans un bus (avec 50 passagers), il ne se monte plus qu'à 0,02, pour descendre à moins de 0,01 pour un RER. Les régions densément peuplées (grand m) doivent donc être desservies par des moyens de transport avec un petit degré de conduite (très petit c), afin d'éviter de gigantesques embouteillages (E). Einstein l'avait déjà prédit il y a plus de cent ans.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à lire ce numéro.

Hanspeter Kunz,
vice-président d'actif-trafiC



Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-trafiC.ch, www.actif-trafiC.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-trafiC.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Christian Harb, Philippe de Rougemont, Philippe Koch, Yvonne Gilli **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
Photo page de titre : Regina Kühne **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : octobre 2014

Bétonnage dans les agglomérations

La Confédération entend remplacer le Fonds d'infrastructures limité dans le temps par une solution illimitée dans le temps. Un tel fonds coulerait dans le béton la théorie de la suppression des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales dans les agglomérations. Un non-sens tant économique qu'écologique.

Christian Harb

La Confédération subventionne par le biais du Fonds d'infrastructures les projets de routes, mais aussi les programmes d'agglomération pour la mobilité douce et les transports publics (TP). Ces subides donnent une impulsion à des projets que les cantons et communes ne réaliseraient pas sans cette manne fédérale, ils ont donc parfaitement du sens. Le Fonds d'infrastructures arrivera à terme dans quelques années et devrait être remplacé par un nouveau « Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (NAF) » à durée illimitée.

À première vue, après l'acceptation du fonds pour financer et aménager les infrastructures ferroviaires (FAIF, votation du 09.02.2014) la création d'un modèle analogue pour le trafic routier semble logique. Mais si l'on examine le projet de plus près, on constate que cet argent servirait essentiellement à étendre les capacités routières dans les agglomérations : une aberration.

Les routes nationales n'ont qu'une importance régionale

Étendre les routes nationales ne diminue pas le trafic de transit dans les agglomérations, car le trafic y est surtout « fait maison ». Ainsi, la part du trafic local sur la tangente est de Bâle représente près de 70% du trafic total (Journal de Bâle BaZ 27.03.12). Il en va de même pour le trafic entrant, sortant et intérieur sur les autoroutes autour de Berne (synthèse de la direction des transports bernoise). Ces exemples pourraient être multipliés à volonté. Vouloir supprimer les goulets d'étranglement n'aide donc pas les agglomérations et pourrait même s'avérer contre-productif, car une augmentation des capacités s'accompagne en règle générale d'une hausse de trafic.

La voiture inefficace dans les agglomérations

Les personnes se rendant en ville n'ont

souvent pas réellement besoin de recourir à la voiture. Les grands flux de trafic en ville peuvent être gérés de façon plus efficace. Un passager des TP ou un cycliste utilise dix fois moins d'espace qu'un automobiliste (indication de l'Institut de l'environnement et des pronostics de Heidelberg). Les piétons et passagers des trains sont encore moins gourmands en espace. Prenons une image : un seul train RER de deux étages comprenant 400 places assises décharge une route d'un embouteillage de 2 kilomètres de véhicules privés. Les voitures réclament une part nettement trop importante des espaces publics en ville, une denrée rare par définition. Une extension du réseau d'autoroutes concurrencerait en outre les investissements consentis pour les TP –

une opération plus que douteuse sur le plan des finances.

Une spirale infinie

Jusqu'à aujourd'hui, aucun goulet d'étranglement n'a été durablement supprimé grâce à l'extension d'un tronçon d'autoroute. Ainsi, le tunnel du Baregg près de Bade a été étendu de 4 à 7 voies il y a une dizaine d'années, mais il apparaît à nouveau comme goulet d'étranglement dans les pronostics 2030 de l'ASTRA – tout comme le contournement ouest de Zurich achevé il y a à peine 4 ans. Poursuivre la politique de la suppression des goulets d'étranglements impliquerait donc de doubler la capacité des autoroutes dans les agglomérations tous les 20 à 30 ans...

Photo: Oosoom. en.wikipedia.com



Désarmement au lieu de course aux armements : élimination des goulets d'étranglement par une densification du trafic automobile

Delhi à bout de souffle

Pour des Européens qui n'ont pas visité une métropole d'Asie ces 10 dernières années, le niveau de pollution de l'air atteint dans des villes comme Delhi est difficile à imaginer. A Delhi la pollution de l'air est responsable d'un décès toutes les heures, soit 9 000 décès chaque année. *Philippe de Rougemont*

Me rendant à Delhi en janvier pour rencontrer des partenaires de l'ONG genevoise noé21, j'ai constaté à l'approche de l'avion, par le hublot, un nuage gris-beige voilant la ville. A tel point que je me suis demandé si la vitre était sale. Mais depuis les autres hublots la scène était la même. Était-ce des nuages provenant d'une tempête de sable, un brouillard hivernal ? C'était avant que les médias remplissent des pages avec les nouvelles des mégapoles asiatiques suffoquant sous des niveaux historiquement élevés de pollution. Pendant le trajet entre l'aéroport et la ville, le constat s'est renforcé. La presse locale que je parcourais et les Indiens que je rencontrais pendant le séjour allaient confirmer que la pollution de l'air s'est dramatiquement aggravée ces dernières années.

Des valeurs effrayantes

Quelques semaines plus tard, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) publiait son rapport sur la qualité de l'air. Selon l'agence onusienne, 3,7 millions de décès sont attribuables en 2012 à la seule pollution d'origine extérieure au niveau mon-

dial. Par pollution d'origine extérieure, on entend les autres pollutions que celles causées par l'emploi de charbon et de bois utilisés dans les cuisines peu ou pas ventilées et qui affectent majoritairement les femmes et les enfants. Selon l'OMS, l'inhalation de microparticules les fait pénétrer profondément dans les poumons et causent des maladies cardiovasculaires et pulmonaires mortelles. Leur concentration est mesurée en microgrammes par mètre cube dans l'air ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Le niveau ne devrait pas dépasser $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ selon l'OMS. Pour comparer, souvenez-vous qu'en mars des alertes à la pollution avaient été émises par les services de l'environnement, notamment celui de Genève qui annonçait pour la journée du 13 mars à la station Wilson $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Maintenant revenons à Delhi, où le Center for Science and Environment, une ONG indienne de renommée, mesurait une moyenne de $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de novembre à janvier et des pics à $575 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en janvier 2014 !

Courant pour la climatisation

La cause principale de cette pollution mortelle est le mal-développement et la

corruption qui verrouille ce mal-développement. Les centrales à charbon et les véhicules motorisés remplissent l'air de microparticules et autres polluants atmosphériques. L'électricité est fournie à 90% par des centrales à charbon dont la majeure partie de l'énergie est notablement gaspillée lors de son acheminement et de sa consommation. La climatisation est le principal poste de consommation d'électricité en Inde. L'isolation thermique des bâtiments, leur orientation sur un axe générant moins de besoin de rafraîchissement sont des notions qui commencent à peine à être enseignées dans les écoles d'architecture. Les normes fédérales de construction pour des bâtiments plus économes sont rendues obligatoires au bon vouloir des gouvernements provinciaux et quand ils sont obligatoires (dans 2 états sur 28) leur respect n'est pas vérifié par les autorités. Résultat, le pays prévoit de construire 10 nouvelles centrales à charbon par an pendant les 4 prochaines années. Pour une période de temps encore indéterminée, le rafraîchissement des bâtiments à Delhi continuera à augmenter les niveaux de pollution at-



La pollution atmosphérique a pris des dimensions catastrophiques à Delhi

mosphérique provenant des grosses centrales à charbon qui entourent la capitale.

Une politique des transports exemplaire ?

Dans le domaine des transports, l'Inde a mis en place une politique novatrice en 2000 obligeant les taxis, rickshaws et bus à passer au gaz naturel comprimé (GNC), émettant très peu de particules, générant 25% de CO₂ en moins que le pétrole et réduisant nettement le bruit des moteurs. Cette politique exemplaire n'est malheureusement pas appliquée à l'immense marché des véhicules privés. Un marché dont les chiffres sont renversants: chaque jour ce sont 1400 véhicules supplémentaires qui sont ajoutés à la flotte de 7,5 millions de véhicules encombrant les espaces publics et l'air de la capitale. 7,5 millions, c'est deux fois plus qu'il y a 10 ans. Ces véhicules non seulement peuvent continuer à être exemptés de l'obligation de passer au GNC, mais en plus les clients leur préfèrent les mo-

teurs au diesel, un carburant nettement plus polluant que le pétrole et principal responsable de la présence de particules fines dans l'air. En 2000 seulement 4% des véhicules étaient à moteur diesel. Aujourd'hui la moitié des voitures neuves vendues à Delhi sont des diesel. Même si la construction du métro ultramoderne à Delhi a permis de soulager les rues d'un transport supplémentaire, l'engorgement des rues et de l'air continuent à s'aggraver d'année en année.

Quels remèdes ?

Le remède à ce blocage est connu et réclamé par les ONG indiennes comme le CSE : une planification territoriale et urbaine plus dense pour réduire les distances à parcourir, des routes réservées aux transports en commun et à la mobilité douce. Mais tenir tête aux intérêts privés des industriels du transport et de l'énergie, concurrencer le rêve encore tenace des habitants de posséder sa

voiture, c'est aller à l'encontre de forces têtues. Révéler que les rêves individuels, si réalisés à large échelle, constituent un enfer commun, c'est aller à l'encontre du rouleau compresseur de la publicité omniprésente. L'attention du public et des médias a largement traité la pollution atmosphérique en termes de menace climatique. A tel point que nous avons perdu d'esprit la menace immédiate et régionale de la pollution de l'air sur la santé. A Delhi comme dans les villes suisses, la solution est de penser en termes de déplacements de personnes, pas de circulation de véhicules motorisés. La solution est de considérer les villes comme des espaces de vie au lieu de routes entourées d'immeubles. La Suisse aussi a eu sa période d'amour du tout à la voiture. La preuve que l'on revient de tout, c'est le nombre de ménages sans voitures à Genève: il est passé de 29% en 2000 à 41% en 2013. Comptons-y, à Delhi non plus, rien n'est permanent.



La situation est tout aussi inquiétante dans d'autres métropoles asiatiques (ici Shanghai)

Sus aux tigres de papier

La réalisation des initiatives des villes prend du retard. Même les gouvernements à majorité rose-verte manquent de volonté politique pour l'imposer. *Philippe Koch*

Six villes et cantons ont accepté les initiatives des villes ou leurs contre-projets entre mars 2010 et septembre 2011. La teneur des initiatives varie suivant les villes, mais leur orientation est la même : le transfert modal de la voiture vers des moyens de déplacement plus écologiques. À Bâle-Ville, Zurich et Winterthur, le trafic individuel motorisé (TIM) doit diminuer d'ici 2020 (ou 2025) de 8 à 10%. À St-Gall, les transports publics et la mobilité douce devraient résorber la future croissance du trafic et à Genève la mobilité douce augmenter suite à de meilleurs aménagements pour les piétons et cyclistes. Il est encore trop tôt pour savoir si les objectifs seront atteints, mais les premiers signes semblent indiquer au moins que le TIM stagne dans les villes concernées.

Les mesures sont connues, mais le courage politique fait défaut

On peut malheureusement déjà prédire que les autorités manquent de courage politique pour mettre concrètement en œuvre l'Initiative des villes. Elles préfèrent élaborer et imprimer de belles conceptions. On le sait, les concepts sont souvent des tigres de papier, mais la réalité, elle, est plus exigeante. Les

mesures à prendre sont connues depuis belle lurette : réduire le nombre de places de stationnement en ville et maîtriser le trafic automobile à l'entrée des villes.

Le Conseil administratif de Winterthur a calculé qu'une meilleure gestion des places de stationnement sur l'ensemble de la ville permettrait de réduire la part modale du trafic individuel motorisé (TIM) de 10 à 20% à moyen terme. Les planificateurs des transports arrivent peu ou prou au même résultat à Bâle. Le trafic automobile n'est pas une fatalité : il est gérable et on peut donc aussi le réduire.

La peur de la confrontation

Les gouvernements semblent avoir de la peine à passer du papier au terrain. Tant le lobby routier que certains commerçants s'opposent à toute mesure en vue de réduire le trafic automobile. Et même des gouvernements à majorité rose-verte craignent la confrontation ouverte. Les négociations et la recherche d'un consensus improbable retardent la mise en œuvre des initiatives. Le gouvernement bâlois vient de retirer un projet de système de circulation pour le centre-ville qui aurait déchargé ce dernier d'une grande partie du TIM – une pièce essentielle du puzzle a été sacrifiée sur l'autel

du sacrosaint consensus.

La donne politique s'est modifiée ces dernières années dans quelques villes et cantons. À St-Gall, Genève, Winterthur et Zurich, le Département de la mobilité est passé aux mains de la droite. Le dogme bourgeois des « solutions pragmatiques », d'une « vision globale » et de la promotion du moyen de transport « le plus adéquat » ne présagent rien de bon. En effet, la voiture ne saurait jamais être en ville le moyen de transport le plus adapté (à l'exception du trafic des artisans), car elle nécessite trop de place, produit trop d'émissions nuisibles et n'est pas efficace. Mais tant que le TIM domine, la mobilité piétonne et cycliste ne pourront pas déployer tout leur potentiel.

Nouvelles stratégies

Critiquer le manque d'activités des autorités n'est qu'un volet. Par ailleurs, actif-trafiC veut montrer quels projets permettent d'atteindre les objectifs visés, comme par ex. les quartiers sans voitures, l'introduction d'une zone à trafic limité sur le modèle de Turin etc. et surtout étendre les exigences des Initiatives des villes aux communes suburbaines et à la périphérie des agglomérations.



actif-trafiC rappelle que la réalisation de l'initiative des villes tarde à venir : remise d'un kit de démarrage au Conseiller d'Etat Luc Barthassat, action escargot à Zurich

« Faire du sur-place ne me correspond pas »

La nouvelle co-présidente d'actif-trafiC Aline Trede explique à Yvonne Gilli (co-présidente sortante) comment elle perçoit actif-trafiC, pourquoi une vision d'avenir est nécessaire et les raisons pour lesquelles elle se réjouit d'exercer son nouveau mandat chez actif-trafiC. *Interview: Yvonne Gilli*

Yvonne Gilli : Chère Aline, d'abord un grand merci d'avoir accepté de postuler pour la co-présidence d'actif-trafiC et félicitations pour ton élection à l'unanimité ! Que signifie cette élection pour toi ?

Aline Trede : Je me réjouis d'exercer ce nouveau mandat et de rencontrer de nombreuses personnes motivées. Au Conseil national, je m'impatiente souvent à cause de la lenteur de la politique ; j'apprécie donc de faire partie d'un groupe qui agit et ne fait pas que parler.

Comment vois-tu actif-trafiC ?

C'est une association un peu différente, non conventionnelle, nageant à contre-courant contre le sempiternel train-train, le tout dans une certaine décontraction.

Le changement de présidence est accompagné d'un changement de génération. Nous représentons toutes deux les Verts au Conseil national. Mais mes enfants sont déjà presque des adultes, alors que ton fils vient d'avoir deux ans. Cela influence certainement ta perspective en matière de politique de transports. Quels environnement et mobilité souhaites-tu pour ton fils ?

Je souhaite qu'il ait le droit d'utiliser tout moyen de transport qui lui plaît. Je ne veux pas lui imposer trop tôt des restrictions. Il fait du vélo, du « bobby car », prend le bus, le train et roule aussi parfois en voiture. Comme nous vivons en ville, nous nous déplaçons souvent à vélo et il adore la remorque vélo – aussi pour y dormir.

Tu as pris actif-trafiC au mot et soumis des propositions peu conventionnelles. Il s'agirait de supprimer les voitures de première classe dans certains trains durant les week-ends.

Nous devons proposer des solutions novatrices. Le système des transports publics est presque arrivé à saturation. Nous ne pourrions pas continuer de construire à l'avenir toujours plus de

rails et de routes car l'espace fait défaut. Les infrastructures sont conçues pour les heures de pointe, lorsque les flux de pendulaires sont importants. Des classes plus flexibles lors des heures plus creuses permettraient de mieux exploiter le potentiel du matériel roulant existant. Cette idée n'est certes pas la panacée, mais la discussion suscitée par ma proposition a déjà permis de remettre en question certains préjugés.

Par le passé, actif-trafiC a eu le courage de s'engager pour sa vision d'une mobilité compatible avec l'être humain (division du trafic motorisé par deux, initiatives des villes) et d'influencer ainsi aussi la politique dans les faits. Quelles devraient être les exigences d'actif-trafiC à l'avenir ?

Nous avons toujours besoin de visions

d'avenir courageuses, sinon nous n'obtiendrons pas de résultats. Personnellement, je suis attachée à la vision d'une ville entièrement libérée des voitures. Dans de nombreuses villes centre, près de la moitié des ménages ne possèdent pas de voiture privée. Il faut favoriser d'autres formes de déplacement et un autre usage des moyens de transport. Et n'oublions pas le transport aérien, qui tue les infrastructures des liaisons ferroviaires internationales et est néfaste pour le climat. La réalité montre que sans exigences visionnaires et radicales nous n'avancions pas. Or, faire du sur-place ne correspond pas à ma nature !

Yvonne Gilli (Les Verts, Conseillère nationale SG) était co-présidente d'actif-trafiC jusqu'au mois de mars 2014

Aline Trede (Les Verts, Conseillère nationale BE) lui a succédé en tant que co-présidente d'actif-trafiC



Yvonne Gilli en randonnée de ski au printemps et Aline Trede à la voile



« Faire du sur-place
ne me correspond
pas ! »

En point de mire

Devenir actif

Notre nom annonce déjà la couleur : nous voulons être actifs – avec votre aide. Pour coordonner l'ensemble de nos activités en Suisse, nous ne disposons en effet que de 2,1 emplois à temps plein (payés) – et pourtant nous menons de nombreuses activités de front. Sans le grand engagement des activistes qui collaborent dans des groupes de travail et ponctuellement à des actions, tout cela ne serait pas possible. Si vous désirez vous engager, n'hésitez pas à nous contacter, les idées originales et les bonnes volontés sont toujours les bienvenues.

Contact : info@actif-traffic.ch

Agenda

La ville est à vous !

Quand s'installe le beau temps, La Ville est à vous revient dans douze quartiers de la ville de Genève. actif-traffic participera avec un sondage sur les « points noirs » pour les piétons en juin et en septembre à une de ces fêtes de rue. Nous sommes encore à la recherche de bénévoles pour nous donner un coup de main (week-ends du 7 et 8 juin ; 14 et 15 juin ; 30 et 31 août ; 20 et 21 septembre). Merci de vous annoncer à : info@actif-traffic.ch. Le programme complet se trouve sur : <http://www.ville-ge.ch/lavillestavous/>

Ve 19 septembre 2014

Park(ing) Day

Le Park(ing) Day est une manifestation fêtée dans le monde entier. Des activistes, des artistes, des citoyennes et citoyens transforment lors de cette journée temporairement des places de stationnement en espaces publics conviviaux. Cette année, le Park(ing) Day devrait se dérouler dans diverses villes suisses. Des informations plus détaillées suivront cet été. Vous trouverez des photos de manifestations des dernières années sous : parkingday.org

actif-traffic
En avant toute !