

Buchtip: „Virus Auto“ von Hermann Knoflacher Nicht Autohasser sondern Menschenverstehender...

Prof. Hermann Knoflacher, der renommierte österreichische Verkehrsplaner und –experte an der TU Wien ist bekannter Autokritiker und der Erfinder des Gehzeugs. In seinem Ende 2009 erschienenen Buch erklärt er die Gesellschaft als vom „Virus Auto“ befallen. So würden Strukturen meist nicht für die Lebensqualität der Menschen sondern für einen optimierten Autoverkehr geschaffen. Hermann Knoflacher sieht sich jedoch keineswegs als Autohasser sondern vielmehr als Menschenverstehender. In „Virus Auto“ analysiert er sowohl für autokritische als auch für autoliebende Leser facettenreich unsere autovernarnte Gesellschaft und erzählt Neues, Interessantes und Amüsantes. Neben dem Buchtip möchten wir Ihnen mit diversen Interviews und Artikeln aus den letzten Monaten einen kleinen Einblick in die spannende und zukunftsorientierte Gedankenwelt des Wiener Verkehrs-„Revoluzzers“ geben. Am 26. April 2010 ist Hermann Knoflacher in einer umverkehr-Veranstaltung an der Uni Basel zu erleben. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Buchtip „Virus Auto“:

www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1044761

Radio-Interview:

www.dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1079408/

Referat SES-Kongress www.energiestiftung.ch/service/fachtagungen/fachtagung09/
umverkehr-Veranstaltung in Basel: www.umverkehr.ch/content/view/576

«Virus Auto – L’histoire d’une destruction» Le dernier ouvrage d’Hermann Knoflacher

Le professeur Hermann Knoflacher, planificateur et expert en transports de renommée à l’Université technique de Vienne (TU Wien), est connu pour ses déclarations critiques envers l’automobile. Dans son dernier ouvrage, paru fin 2009, il déclare notre société infectée par le «Virus Auto». Ainsi, de nouvelles infrastructures seraient en général créées pour optimiser le trafic automobile au lieu d’augmenter la qualité de vie de l’homme. Bien que sa vision puisse paraître très négative face à la voiture, Hermann Knoflacher ne se voit en aucun cas comme quelqu’un qui déteste les voitures, mais comme quelqu’un qui comprend l’être humain. Dans «Virus Auto», il livre une analyse avec de multiples facettes, destinée autant au lecteur critique vis-à-vis de la voiture que celui qui la vénère. L’auteur ayant la plume facile et amusante, la lecture est non seulement intéressante et instructive, mais également aisée et agréable. En plus de cette recommandation de lecture, notre dossier vous permet de découvrir des interviews et articles récents au sujet du spécialiste autrichien et de sa vision de l’avenir de la mobilité. (langue: allemand, français)

Pour plus d’informations:

Recommandation bibliographique «Virus Auto» (en allemand):

www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1044761

Interview radio (en allemand):

www.dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1079408/

08.04.2010

Hermann Knoflacher: Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung

30.10.2009

Ueberreuter Verlag, September 2009. Eine Rezension

Das neue Buch des Verkehrsexperten Hermann Knoflacher analysiert in einem faszinierend weiten Bogen die verschiedenen Facetten unserer autovernarnten Gesellschaft. Knoflacher betrachtet vertraute Dinge aus einer neuen Blickrichtung und öffnet dem Leser die Augen. Ein spannendes und äußerst lesenswertes Buch!

Anfangs wundert sich der Leser vielleicht, dass Knoflacher sehr weit ausholt, bis zu den ersten Feuerstellen und den antiken Mythen. Bald wird klar, worauf er hinaus will: Die eindringlichen Bilder von Prometheus und von der Büchse der Pandora spiegeln sich im Wunderding Auto, das unbegrenzte Mobilität schenken sollte und nun unsere Lebenswelt mit Abgasen, Lärm, Staus, Autobahnlandschaften und kreisenden Parkplatzsuchern durchwuchert.

Hirnlähmung

Knoflacher verblüfft den Leser mit so unerwarteten Fragen wie jene, warum es in der Natur keine rotierenden Räder gibt. Und dann breitet er die vielen Facetten unserer Auto-Gesellschaft vor den Augen des Lesers aus:

- etwa die ungeheure Beschleunigung unseres Lebens und deren Auswirkungen,
- weiters das ständige Wachsen von Österreichs Beton- und Asphaltdecke (diese wächst täglich um 21 Hektar!!),
- die Gewichtszunahme der Autos,
- die Weltanschauung der autovernarnten 50er Jahre,
- und schließlich erzählt Knoflacher von einem Besuch in New York, wo sein Hotel zu Fuß über Gehsteige nicht mehr erreichbar war.

Knoflacher warnt davor, große Infrastrukturnetze, die der Öffentlichkeit dienen, zu privatisieren. Er verweist unter anderem auf Los Angeles, das 1939 das größte Straßenbahn- und S-Bahn-System der Welt hatte. Später kauften ein KFZ-Hersteller, ein Treibstoff-Konzern und ein Reifenhersteller die privatisierten Öffis auf und legten sie schrittweise still. Heute ist dort ein Fortkommen ohne KFZ kaum möglich. Mit wunderbar spitzer Feder bringt er Fehlentwicklungen auf den Punkt: „Diese Ideologie [der schrankenlosen Privatisierung] wurde von den Ökonomen im Neoliberalismus zur vollen Blüte gebracht und führte in der Politik Ende des 20. Jahrhunderts zu einer weit verbreiteten Hirnlähmung.“

Fadenwürmer

Schon eine Teilprivatisierung könne zur Zerstörung des Ganzen führen, sagt Knoflacher: Die ÖBB beispielsweise wurden in zahllose Unterbereiche zergliedert, wobei die Teilbereiche einander mit enormem Arbeits- und Finanzaufwand gegenseitig sämtliche Leistungen verrechnen. Jedes Einzelsystem will sich optimieren und profilieren. Dass das nicht funktioniert, weiß die Evolution schon seit dem Entstehen der Fadenwürmer (Nematoden), meint Knoflacher schmunzelnd. Denn schon die Fadenwürmer haben eine gemeinsame gehirnlähnliche Steuerungszentrale.

Immer wieder lockert Knoflacher das Buch mit Anekdoten auf: Etwa von einem Radfahrer, der in einem Luxushotel abgewiesen wurde. Als hinter ihm der Chauffeur samt Limousine eintraf, der den radelnden Generaldirektor begleitete, wollte sich der Hoteldirektor entschuldigen, doch es war schon zu spät. – Hier geht es nicht um die Pointe, sondern vielmehr um die Frage, wie ernst und wichtig Radfahrer und Fußgänger in unserer Gesellschaft genommen werden.

Als Knoflacher 1975 dem zuständigen Wiener Stadtrat vorschlug, ins neue Verkehrskonzept auch den Radverkehr aufzunehmen, stieß er auf Unverständnis: „Was wollen Sie, ich musste im Krieg von Wien nach Prag mit dem Fahrrad fahren. Das hat mir gereicht“, so der damalige Stadtrat.

Betonschlauch

Vieles hat sich seither geändert, es gibt Radwege, gleichzeitig ist aber der KFZ-Verkehr geradezu explodiert. Endlich, muss man als Leser glücklich seufzend feststellen, hinterfragt jemand, nämlich Knoflacher in seinem Buch, die Ideologie des ständigen Wachstums. Gerade heute, wo Politiker ständig „von der Krise“ reden und hinzufügen, „das Wachstum“ werde uns da schon herausholen.

Der Verkehr nahm gewaltig zu, nicht aber die Anzahl der Wege, sondern meist nur die Länge der Wege, analysiert Knoflacher. „Mobilität ist immer Ausdruck eines Mangels am Ort“, wird zuweilen definiert. Wenn der Wohnort sich also als ungeeignet für Freizeit und Arbeit erweist, unattraktiv ist, verlängern sich die Fahrstrecken. Und der Verkehr macht die Landschaften wiederum erneut unattraktiver.

Im folgenden, brisanten Teil des Buches geht es um die Zerstörungen der Lebensumwelt durch den Verkehr. Vielleicht hätte man sich diese Themen schon etwas weiter vorne gewünscht, sie sind ja die zentralen Konfliktpunkte der heutigen Verkehrspolitik.

Der Kärntner Knoflacher schildert hier das einst wunderschöne nördliche Wörtherseeufer, wo sich die Touristen heute an die Abgase der Autobahn bereits teilweise gewöhnt haben. Er erwähnt Gewerbepark-Landschaften in Niederösterreich entlang von Autobahnen, die fast schon an ähnliche Gegenden in Nevada erinnern. Und er schreibt über den „abscheulichen Betonschlauch“ bei Klosterneuburg, für den ein Teil des Naturschutzgebietes der Klosterneuburger Au unterhalb vom berühmten Barockstift geschlägert worden ist.

Wo einst auf der Parndorfer Platte der streng geschützte Steppenvogel Großtrappe brütete, befindet sich heute das riesige Factory Outlet Center neben der Ostautobahn. Die Liste ist lang.

Leichenschminken

Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung

Die Zahlen, die Knoflacher liefert, sind verblüffend: Pro Tag werden auf jedem Autobahnkilometer (bei angenommenen 20.000 Fahrzeugen) ungeheure zwei Tonnen Erdöl verbrannt und als Abgase in die Umgebung abgegeben. In einer 5 Kilometer langen Gemeinde sind dies rund zehn Tonnen täglich! Trotzdem wollen viele Bürgermeister noch immer „eine Autobahn für ihre Gemeinde“, wundert sich Knoflacher.

Dabei ist auch die Hässlichkeit der Fahrbahnen und Parkplatzflächen ein Thema: Manche Gemeinden in Niederösterreich bekommen vom Landeshauptmann eine Fassadenrenovierung mitfinanziert, doch dahinter lebt das Dorf nicht mehr. Wirtshaus, Greissler, Post, sie alle mussten schließen, weil die ausufernde Mobilität dazu führte, dass man dort, wo man wohnt, nicht mehr „lebt“, nicht mehr isst, einkauft und einander trifft. „Leichenschminken“ nennt Knoflacher diese Fassadenrenovierung in toten Dörfern.

Als Mittel gegen die Verkehrslawine werden heute meist nur verbesserte Motortechnik und Abgastechnik genannt. Das Grundübel, die ausufernde Mobilität, wird kaum hinterfragt, kritisiert Knoflacher. Die Natur zeigt uns, dass in geschlossenen Systemen (wie es die Erde ist) ein kontinuierliches Wachstum irgendwann zu einem katastrophalen Zusammenbruch führt.

Optimierter Autoverkehr

Knoflacher vergleicht die Ausbreitung des Autoverkehrs mit einer Virusinfektion. Anfangs klingt der Vergleich merkwürdig, doch je genauer man hinsieht, desto mehr Parallelen werden sichtbar: Wenn eine Zelle von einem Virus befallen wird, arbeitet sie nicht mehr für den Körper, sondern für die Virusverbreitung. In ähnlicher Weise entwickelt eine Gesellschaft, die vom „Auto-Virus“ befallen ist, nicht mehr Strukturen für die Lebensqualität der Menschen, sondern Strukturen für einen optimierten Autoverkehr.

Auch wenn exakte Zahlen wohl schwer berechnet werden können, gelangt Knoflacher anhand von diversen Studien zur Schlussfolgerung, dass weltweit jährlich rund drei Millionen Menschen vorzeitig durch den Autoverkehr sterben (Unfälle, Abgase, Lärmwirkungen), während 50 Millionen Menschen langfristige Schäden verschiedenster Art davontragen.

Die derzeitige „Krise“ wäre eine Chance für eine innovative Trendwende im Verkehrswesen gewesen. Doch anstatt das System nachhaltig zu ändern, bewilligten europäische Staaten riesige Fördermaßnahmen, um alte durch neue Autos zu ersetzen („Schrottprämie“). More of the same, sozusagen.

Flussoase statt Autobahn

Zuletzt skizziert Knoflacher verschiedene Strategien, wie man den Verkehr in Großstädten innovativ und menschenverträglich gestalten könnte. Anhand von Beispielen zeigt er, wie dies in anderen Weltgegenden schon teilweise gelungen ist.

Das verblüffendste Beispiel ist wohl eine riesige 11-Millionen-Stadt in Asien: Zwischen 1958 und 1976 wurde ein Fluss zubetoniert und eine gigantische Stadtautobahn errichtet, auf der bis vor wenigen Jahren täglich 220.000 KFZ unterwegs waren. Der Bürgermeister, übrigens zuvor in seinem Zivilberuf CEO eines Autokonzerns (!), ließ jedoch die altersschwach gewordene Autobahn 2003 ersatzlos (!) abreißen. Ein Fluss, jahrzehntelang unter der Autobahn „begraben“, wurde freigelegt, 16 Busrouten ersetzen den PKW-Verkehr, der Fluss wurde 2005 zu einer Erholungssoase, und die Wirtschaft im Stadtviertel blühte auf. Im Frühjahr 2008 wurde dieser Bürgermeister zum Staatspräsidenten gewählt.

Die Stadt ist Seoul in Südkorea, der Fluss hat den schwierigen Namen Cheonggyecheon, der Ex-Bürgermeister ist Lee Myung-bak, zuvor war er bei Hyundai, jetzt ist er Präsident von Südkorea.

„Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung“ von Hermann Knoflacher ist ein erstaunliches Buch, absolut lesenswert, sowohl für autokritische Leser, die hier jede Menge Neues und Amüsantes finden werden, als auch für Autoliebhaber, die ihren Lebensstil nach dieser Lektüre vielleicht ein wenig hinterfragen werden. Das Buch ist weitaus spannender, als der etwas trocken formulierte Klappentext vermuten lässt. Ein Pflichtbuch für jeden Bücherschrank.

"Virus Auto: Die Geschichte einer Zerstörung"

19,95 EURO

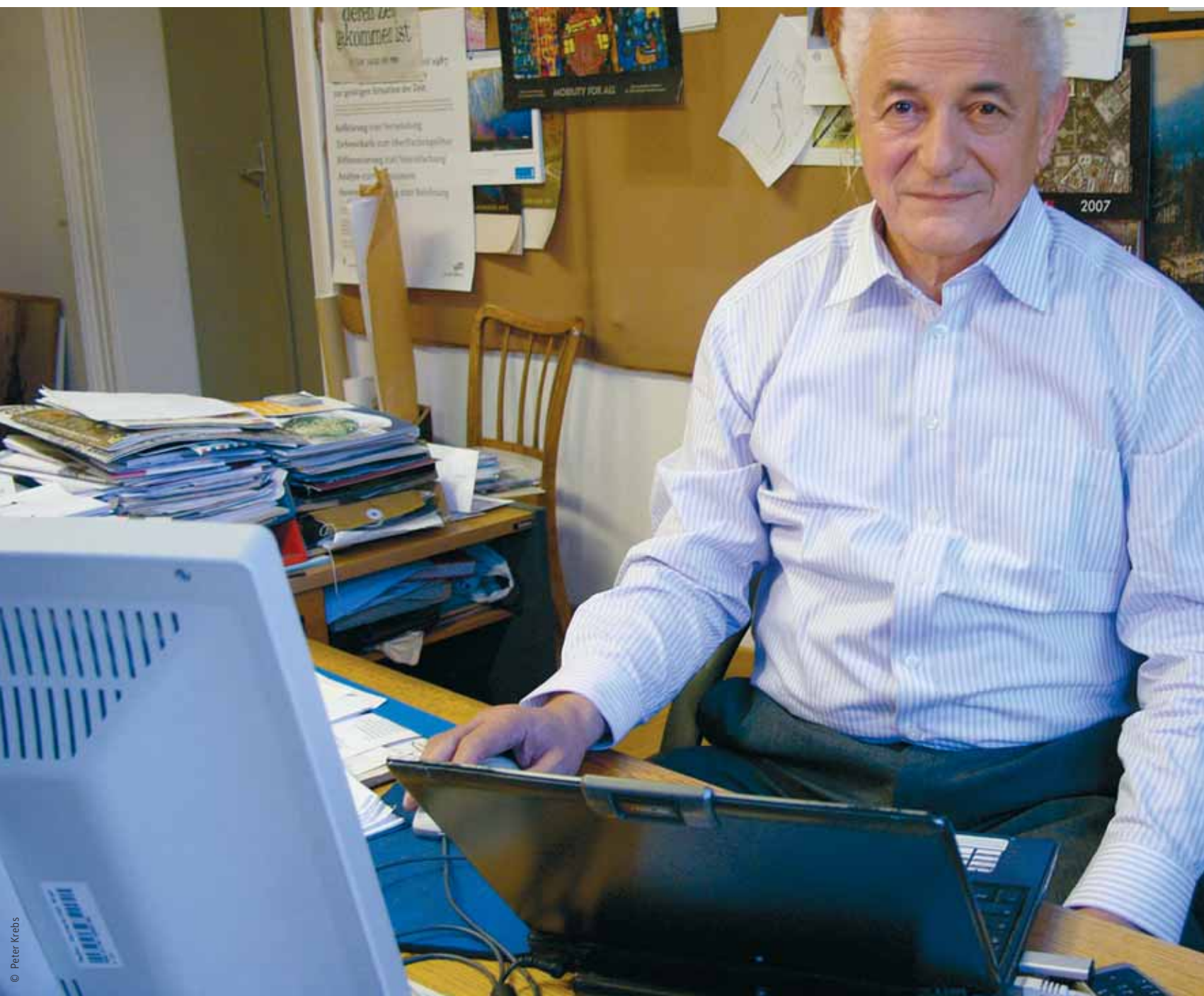
ISBN-10: 3800074389

ISBN-13: 978-3800074389:



Linktipp: Hermann Knoflacher wurde im Oktober 2009 von oekonews zum Helden des Monats gekürt, eine Auszeichnung, die nur wenige Male im Jahr vergeben wird.

Verwandte Artikel:



Hermann Knoflacher

L'automobile change notre échelle des valeurs

Célèbre planificateur viennois des transports et professeur, Hermann Knoflacher se défend d'être contre la voiture. Mais il est persuadé qu'une bonne organisation permettrait de ne plus avoir recours qu'à trois pour cent des trajets parcourus en auto.



Hermann Knoflachner, professeur émérite dans son bureau à l'université technique de Vienne.

Magazine ATE: Je suppose qu'à Vienne, vous vous déplacez essentiellement à pied.

Hermann Knoflachner: Je prends tous les jours le métro et marche beaucoup. Mais, étant assez fainéant, je circule aussi à vélo – depuis 1956 pour être précis.

Les fainéants roulent à vélo?

Tout à fait. Cela leur permet d'économiser beaucoup d'énergie par rapport à la marche à pied. Je faisais déjà du vélo quand j'étais étudiant. C'était courant à l'époque et il y avait même deux râteliers à bicyclettes devant l'université. Ils ont cependant été enlevés par la suite parce qu'il y avait de moins en moins de cyclistes. Mais j'ai continué pendant des dizaines d'années à sillonner Vienne à vélo. Les gens me reconnaissent même de dos.

Si vous étiez vraiment fainéant, vous prendriez la voiture, non?

J'ai commencé à avoir des problèmes avec la voiture depuis le début des années 1990. Je me suis dit que l'air que j'inhalais dans ma voiture était vraiment exécrable. Puis j'ai réalisé mes premières analyses de l'air. C'est horrible ce que nous inspirons.

Vous soutenez un concept de trafic qui n'est plus centré sur l'automobile. Est-ce la conséquence de vos analyses de l'air?

Non, ça remonte plus loin. A la fin des années 1960, j'ai constaté que la corporation dont je faisais partie, les planificateurs de trafic, ne reposait sur aucune base scientifique. J'ai tenté de trouver des fondements qui n'existaient cependant pas. Puis j'ai progressivement approfondi mes connaissances. Je me suis également penché sur l'humain et son évolution. Vers le milieu des années 1970, j'ai réussi à prouver que notre comportement le plus intime était fondamentalement modifié par l'automobile.

Dans votre dernier ouvrage, vous donnez un nom à ce phénomène: «Virus Auto».

L'automobile agit sur nous un peu comme un virus sur une cellule. Elle est couplée à nous au niveau de l'énergie, au niveau d'évolution le plus bas. La machine pénètre dans notre cerveau. En nous identifiant avec la voiture, nous changeons tout le système des valeurs.

Un point central de votre théorie concerne la thèse selon laquelle la mobilité ne progresse pas.

Du moins par rapport au nombre de trajets.

Nous savons aujourd'hui qu'il n'est pas modifié par l'automobile. L'augmentation des trajets parcourus en voiture entraîne toujours une diminution des trajets parcourus à pied, à vélo ou avec les transports publics. Tous les trajets accomplis hors de ses murs sont liés à une utilité. On les entreprend parce que l'on ne trouve pas chez soi ou à proximité ce dont on a besoin. La mobilité externe est toujours un signe d'absence ou d'insuffisance d'une structure locale bien organisée. La mobilité conventionnelle n'est pas liée à des buts précis, elle est donc littéralement inutile.

Dans le langage courant, la mobilité n'est pas comprise par rapport au nombre de trajets mais comme somme des distances parcourues.

C'est un poisson d'avril. Le but d'un poisson d'avril est d'envoyer un contemporain mentalement moins mobile sur un long chemin qu'un être plus intelligent parcourrait plus vite. Cette manière d'envoyer balader quelqu'un est la base des transports traditionnels. Une longue route ne signifie pas pour autant une grande dépense. Dans la bible, déjà, Dieu a puni Adam et Eve pour le péché originel en les chassant du paradis et en leur imposant une longue errance.

Aujourd'hui, les gens ne considèrent plus vraiment les longs voyages comme une punition. Ils aiment prendre l'avion pour se rendre au bout du monde.

Une fois arrivées à destination, ces personnes cherchent à nouveau la proximité et se regroupent. Et si elles devaient payer les frais complets de leur voyage, y compris les dommages

Etant assez fainéant, je circule aussi à vélo – depuis 1956 pour être précis.

qu'elles causent sur l'environnement, elles ne voleraient plus aussi loin. Sans compter qu'il est tout à fait possible de voyager à l'intérieur, à proximité, ce qui est beaucoup plus intéressant. Mais on les en a désaccoutumés parce que l'on préfère les enfermer dans de la tôle.

Tendance confirmée: les distances parcourues ont énormément augmenté au cours des dernières décennies.

Il y a en effet eu une augmentation énorme. Mais pas seulement par rapport aux distances parcourues par les gens qui aiment les déplacements. Aujourd'hui, la majorité des trajets

est effectuée par des personnes qui n'ont aucune envie de voyager mais qui y sont obligées.

Comment en est-on arrivé là?

L'idée fausse que la vitesse permet de gagner du temps a donné naissance à des systèmes de transport rapides. Mais il n'existe pas au sein de ce système d'économies sur la durée du voyage. Celle-ci reste en effet constante. Au fond, ce n'est pas la durée qui reste constante mais la dépense d'énergie que nous fournissons. Nous dépensons en moyenne entre 12 et 14 pour cent de notre propre énergie pour la mobilité physique. C'est là la vraie constante.

La vitesse accrue n'apporterait donc aucun progrès?

Avec la vitesse, nous ne faisons que prolonger la longueur du trajet. A cette même fin, nous consommons des quantités de plus en plus importantes d'énergie et produisons du gaz d'échappement, du bruit et des accidents. Le système est de moins en moins efficace. C'est une régression.

Les voies de transport rapides ont pourtant permis de créer de nouvelles structures spatiales.

Deux effets bien visibles en sont la conséquence: d'un côté le mitage, surtout par rapport à l'habitat, de l'autre la concentration des activités économiques.

Un système de circulation lente, comme le piéton, nécessite la proximité de toutes les destinations. Ainsi naît une multitude de destinations correspondant à autant d'emplois, comme

c'était le cas autrefois dans les villages. Si j'augmente la vitesse, un investisseur pourra offrir des emplois et des possibilités d'achat à un lieu avantageux et décentralisé du fait que les gens peuvent dorénavant se rendre chez lui. Mais le pouvoir d'achat sur place est insuffisant et les petits commerces font faillite. Ainsi, le nouvel investisseur contrôle le système. Un problème se pose alors: si le prix de l'essence augmente, ces structures ne tiendront plus. Les Etats-Unis, surtout, seront alors confrontés à de grosses difficultés.

En Europe également, l'automobile et les autoroutes ont créé des structures qui reposent sur l'utilisation de la voiture. Avec pour conséquence une sorte de trafic forcé.

Tout à fait. Dès que vous êtes obligé d'utiliser la voiture, il en résulte un trafic forcé.

Le fameux libre choix du moyen de transport serait donc souvent limité à l'automobile?

Souvent même pas à l'automobile, parce qu'on se retrouve coincé dans les embouteillages. Nous ne pouvons pas choisir le moyen de transport librement.

Qu'en est-il du choix entre la voiture et les transports publics?

Il n'existe que lorsque les distances du trajet jusqu'au moyen de transport sont de la même longueur au point de départ et à l'arrivée. C'est-à-dire quand je dois marcher au moins aussi loin jusqu'au lieu de stationnement de la voiture que jusqu'à la station de transports publics. Si la voiture est garée devant chez moi, j'en deviens la victime. Notre structure physique est nettement plus forte que la raison. Chaque fois que je passe devant la voiture, elle me dit: tu es stupide. Sauf quand je sais que je ne trouverai pas de place pour me garer une fois arrivé à destination. C'est exactement ce que nous pratiquons ici, à l'Université technique de Vienne. Nous avons débarrassé toutes nos cours intérieures des voitures.

Vous recommandez de faire la même chose dans les quartiers résidentiels.

Il est fort sensé de libérer les gens de cette contrainte. En reléguant les voitures à la périphérie, la diversité et la qualité de vie se

Si la voiture est garée devant chez moi, j'en deviens la victime. Notre structure physique est nettement plus forte que la raison.

retrouvent renforcées dans les quartiers. L'homme redevient alors libre. Dans toute l'Europe, on continue aujourd'hui à suivre le principe de l'ancienne «ordonnance du Reich sur les garages» adoptée en 1939 par Hitler. Elle stipule qu'il faut réserver suffisamment de places pour les automobiles aux abords des usines et des habitations. C'est ainsi que s'est implanté le virus de l'automobile. Nous prescrivons des «espaces vitaux» pour l'automobile devant chez soi, au lieu de travail et devant les centres commerciaux, mais non pour l'homme lui-même. C'est absurde. Aucun insecte ne sacrifierait l'espace vital pour ses descendants.

Mais il ne sera pas facile d'abolir l'obligation de places de stationnement et de repousser les voitures à la périphérie. En Suisse, cette décision devrait être prise par chaque canton



Hermann Knoflach démontre la consommation de surface d'une seule voiture en ville.

et chaque commune.

Les cantons qui le font s'adjugent un énorme avantage par rapport à la concurrence. Premièrement, ils créent des emplois, deuxièmement, ils maintiennent le pouvoir d'achat, troisièmement, ils font des économies dans la santé et quatrièmement, ils rendent la population plus heureuse, c'est incontestable. On ne prive personne de voiture. Elle est simplement stationnée 300 mètres plus loin.

Pourtant, on peut s'attendre à une forte résistance. Les gens doivent renoncer à un privilège qu'ils considèrent comme normal. Quels avantages aurait un environnement sans voitures pour la population?

Les avantages sautent aux yeux. On peut dormir la fenêtre ouverte, profite d'un air plus pur et peut se déplacer en toute sécurité. Le choix de commerces est de plus en plus vaste, il y a davantage de contacts sociaux. Et plus besoin de prendre la voiture aussi souvent. Les enfants peuvent jouer dans la rue – même au foot. On voit renaître ce qu'on pourrait appeler la patrie. Ce serait une idée judicieuse pour l'UDC. Mais si l'UDC est favorable à la voiture, elle est contre la patrie. Sans compter qu'on peut faire de grandes économies. L'infrastructure et le système social sont moins chers et les transports publics nécessitent moins de subventions parce qu'ils sont mieux fréquentés.

Pour résoudre le problème des transports il ne suffit donc pas d'atteindre un flux de trafic optimal. Doit-on davantage s'occuper du trafic immobile?

Le trafic immobile est la clé de tout. Aux heures de pointe, nous enregistrons autrefois dans les rues de Vienne une vitesse moyenne de 1,4 à 1,7 km/h. Puis j'ai participé à la planification

du transport et nous avons réussi au fil des ans non seulement à créer de vastes zones piétonnes mais aussi à éliminer 12000 places de parc en ville. Aujourd'hui, la vitesse moyenne du trafic automobile est de 15km/h. Ce qui reste du trafic motorisé circule avec plus de fluidité. Mais le trafic routier est en recul. Dans le centre ville, seuls 6 à 7 pour cent des achats sont encore effectués en voiture. Le reste est fait à pied, à vélo ou avec les transports publics.

Vous avez toujours participé activement et continuez à participer à l'élaboration de plans de trafic à Vienne et dans d'autres villes autrichiennes. Cela vous permet-il de faire fructifier vos connaissances et d'en vérifier la crédibilité?

Je le fais tout le temps. Je donne des conseils dans les villes depuis 30-40 ans. Et les patients que je soigne sont toujours réexaminés par la suite. Je m'intéresse à ce qui en résulte. Il est vrai que j'en ai la responsabilité. Lorsque j'ai autrefois prescrit aux Viennois 620 kilomètres de pistes cyclables en guise de première thérapie, j'ai dû fournir des arguments solides. Je suis hostile aux idéologies. Toute ma vie, je n'ai rien fait d'autre que de réaliser des utopies reposant sur des bases scientifiques fiables. Connaissant les systèmes, je ne les considère donc pas comme des utopies.

Il semble que la circulation cycliste suive la même règle que le trafic automobile: une offre concrète, comme la construction de pistes cyclables à Vienne, est largement utilisée.

Il existe aujourd'hui à Vienne un réseau de 620 kilomètres de pistes cyclables. Rouler à vélo est de nouveau courant et les cyclistes représentent aujourd'hui un pouvoir politique.

La croissance du trafic routier est trop souvent encore considérée comme une fatalité. Comme il y a de plus en plus de trafic automobile, on construit de plus en plus de

Je réalise des utopies reposant sur des bases scientifiques fiables.

routes. En Suisse également, l'aménagement de nouvelles voies d'autoroutes et de routes de contournement se poursuit.

C'est absolument irresponsable. Il faut démolir des autoroutes, non les étendre. La capitale sud-coréenne Séoul a prouvé que ça fonctionne. Etant donné que la production pétro-

lière a atteint son pic maximal, les investissements dans des routes supplémentaires est du pur gaspillage.

L'économie de la construction ne sera pas contente si on arrête de construire des routes.

Je n'ai pas peur pour le secteur de la construction. Si nous commençons à transformer à nouveau les voies de transport en espaces vitaux et si nous réorganisons le problème de stationnement, la branche de la construction aura encore du pain sur la planche pour les 30 prochaines années afin de réaliser des projets intelligents. On investirait alors dans des structures adaptées au futur.

Pour faire face au pic de pétrole et du changement climatique, l'industrie automobile annonce aujourd'hui de nouvelles technologies se passant de carburants végétaux, comme les moteurs électriques et les cellules combustibles. Ne seraient-ce pas là des solutions judicieuses?

Elles ne viennent à bout ni des problèmes de stationnement, ni du bruit, ni de la sécurité. On ne fait que détourner la question vers une solution un peu meilleure, mais qui soulève toutes sortes d'autres questionnements.

En tant que professeur, vous vous êtes fait connaître par vos méthodes non conventionnelles. Par exemple avec ce «train piéton» qui visualise l'espace qu'un individu occupe avec sa voiture.

C'est extrêmement efficace pour montrer les sottises que font les planificateurs du trafic. L'exemple révèle la consommation individuelle de surface et montre en même temps que toute la culture repose sur le bipède qu'est l'homme. Si vous considérez l'homme en tant que bipède, vous attendez de lui un comportement social. Mais lorsqu'il est assis derrière son volant, le cerveau zappe et vous acceptez ce comportement asocial, voire criminel. Si je rends quelqu'un malade avec des gaz d'échappement toxiques, c'est un acte criminel.

L'automobile représente un lobby puissant et jouit toujours d'une grande estime. Votre attitude vous expose-t-elle à des attaques?

Plus tant que ça, mais c'était en partie très virulent autrefois. Il y a même eu des menaces de mort. Dans les années 1970, notre attitude était révolutionnaire. Aujourd'hui, c'est plus ou moins le mainstream. On discute sérieusement sur des villes sans voitures. Même les marques automobiles réfléchissent à l'époque où il n'y

aura plus d'autos. Mais je ne critique pas la voiture. Je continue moi-même à l'utiliser de temps en temps, par exemple quand je transporte du bois ou du fumier pour le jardin. L'auto est un objet qu'il s'agit d'organiser de manière à ce qu'elle cause dans le système le moins de dommages et le plus d'utilité.

Mais vous êtes favorable à une réduction massive du trafic automobile.

Si vous suivez mes conseils pour organiser la mobilité, vous n'aurez plus besoin que de trois pour cent des trajets parcourus en voiture. Vous pouvez reconquérir 70 pour cent de la surface des routes pour en faire de nouveaux espaces vitaux à usage différé. Et vous serez tout aussi heureux qu'aujourd'hui.

Interview: Peter Krebs



© Peter Krebs

Croissance du trafic et mobilité douce

Le professeur émérite Hermann Knoflacher (né en 1940) a dirigé à partir de 1985 l'Institut de planification et de technique du trafic de l'Université technique de Vienne. Son enseignement reposait principalement sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme ainsi que sur les influences de la mobilité. Il a ainsi largement contribué au concept de la mobilité douce. Depuis 2004, Hermann Knoflacher est président du Club of Vienna qui s'occupe des causes de la croissance. Il est par ailleurs un représentant global des piétons auprès des Nations Unies. Il a collaboré à la planification du trafic dans de nombreuses villes autrichiennes et entre autres parachevé le plan de développement du trafic à Vienne. Hermann Knoflacher est l'auteur de nombreux ouvrages, le dernier paru étant intitulé «Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung» (Verlag Ueberreuter, Vienne 2009).