



# Le C a t r

numéro 125  
avril 2020

## **Initiatives climat en ville**

Durant dix ans, un pourcent de la surface routière devra être transformé en espaces verts ou en espaces affectés à la mobilité douce et aux transports en commun.

*Pages 3-4*

# Penser à long terme – agir à court terme

L'hiver est-il déjà passé ? Non, il n'est jamais venu. Un hiver sans neige (ou presque)?! Oui. Il fallait s'y attendre, à plus ou moins longue échéance. Pourtant, cela m'a sérieusement inquiété, cela est-il appelé à devenir la règle ? Il semblerait que oui.

Peu après, j'ai appris que dans les montagnes encore où la couche de neige était trop mince, des hélicoptères apportaient le précieux or blanc, par tonnes. Pourquoi cela ? « Cela en vaut la peine » et « sinon nous perdrons 60 emplois », répondent les responsables des stations. Ils savaient pourtant que leur action ne faisait qu'ajouter encore au problème, puisque les vols d'hélicoptères émettent beaucoup de CO<sub>2</sub>.

Et les emplois ne seront de toute façon pas pérennes. Il a quelques années, une groupe forestier canadien a voulu abattre les derniers restes d'une forêt pluviale sous prétexte que, sans cette intervention, des centaines d'emplois seraient menacés. Or, les bûcherons se sont retrouvés six mois plus tard au chômage – après la coupe de la forêt.

Un exemple parfait de pensée à court terme, mais malheureusement – et de loin – pas le seul. La pensée à court terme est la cause essentielle du réchauffement climatique. Si nous pensions à plus long terme, nous nous rendrions compte de l'absurdité de certaines de nos actions.

Mais l'action à court terme fait parfois aussi sens, quand il s'agit de réaliser des idées résultant d'une pensée à long terme. L'action sera d'autant plus efficace qu'elle se déroule dès à présent. Je vous souhaite de prendre du plaisir à court et à long terme à la lecture de ce magazine d'actif-trafiC !

Hanspeter Kunz  
Vice-président d'actif-trafiC



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

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80-67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch  
**Newsletter** : s'annoncer à info@actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz  
**Contributions** : Daniel Costantino, Silas Hobi, Andréa von Maltitz **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz  
**Relecture** : Thibault Schneeberger **Photo-titre** : Subotica, la Serbie **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé  
**Prix d'abonnement** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : juin 2020

# « Le climat n'attend que toi ! »

Le changement climatique est une réalité. Les canicules sont en augmentation constante. Pour protéger la population des effets négatifs du changement climatique et promouvoir les modes de transport respectueux du climat, actif-trafiC lancera des « initiatives climat » dans plusieurs villes suisses. Daniel Costantino

28 degrés Celsius. Voilà la température minimale dans mon appartement pendant la nuit durant quatre semaines durant l'été 2018 ! Avec une telle chaleur, on peine à dormir et l'on n'est plus aussi efficace durant la journée. Les nuits tropicales sont dues à la canicule durant les journées. Or, les scientifiques prévoient une augmentation des jours caniculaires à l'avenir. Il faut en protéger la population. Mais comment ?

## Climatisation verte

Les dispositifs de climatisation les plus efficaces et le meilleur marché sont indéniablement les arbres. D'une part, leur ombre protège le sol d'un réchauffement trop fort, et d'autre part, ils refroidissent les environs grâce à l'évaporation dans leur couronne. En outre, la qualité de séjour est accrue (plus d'arbres en villes améliorent la santé publique – comme le montrent moult études) : les arbres nettoient l'air pollué, stockent le CO<sub>2</sub> et améliorent la biodiversité. Nos initiatives entendent libérer une partie du sol goudronné et ainsi créer plus de place pour la végétation en ville. Les périodes de canicule seraient moins étouffantes à l'avenir, sans parler de la présence agréable et apaisante de la végétation.

## Réduire le trafic

L'autre objectif de nos initiatives est bien sûr de minimiser l'un des principaux moteurs du changement climatique. En effet, le rythme de la réduction du CO<sub>2</sub> en matière de transport routier est clairement insuffisant. La Suisse figure depuis 1990 avec l'Autriche et la Belgique parmi les pays avec les émissions les plus élevées pour les voitures. Les objectifs climatiques n'ont pas été atteints – et de loin !

Le moyen le plus efficace pour atteindre des déplacements neutres en carbone est de les éviter. Pour le reste, il faut donner assez de place aux modes de transport favorables au climat et peu gour-

mands en espace – en clair à la marche, au vélo et aux transports en commun. Si à Genève nous prévoyons de lancer une seule initiative, en Suisse alémanique, nous lancerons deux initiatives distinctes, l'une portant sur la place à accorder à la végétation, l'autre la place à faire pour la mobilité douce et les transports publics.

## Changement de paradigme

Les initiatives pour le climat provoqueront davantage qu'un petit changement. L'espace routier devrait être transformé peu

à peu, selon l'esprit du slogan « Changeons le système, pas le climat ». Les exigences formulées dans nos initiatives obligeront les responsables politiques à agir et renforceront les mesures envisagées par les autorités. Il faut agir maintenant, car les arbres plantés aujourd'hui auront besoin de vingt à trente ans pour jouer efficacement leur rôle de climatiseurs. C'est maintenant que nous devons poser les jalons pour l'avenir. Le moment est propice, profitons-en ! Le climat n'attend que nous !



**Même de petites plantes peuvent déployer une force énorme – les initiatives climat y arriveront-elles aussi ?**

# Dans les starting blocks!

Exactement dix ans après le succès de l'initiative des villes à St-Gall, actif-trafiC lancera dès ce printemps des « initiatives climat » dans plusieurs villes. Concrètement, il s'agit de transformer durant dix ans un pourcent de la surface de voirie en espaces verts ou en surfaces affectées à la mobilité douce. Ces initiatives contribueront ainsi à la protection du climat et à l'adaptation de nos villes au changement climatique. Silas Hobi

La décision de l'Assemblée générale extraordinaire d'actif-trafiC a été prise à l'unanimité. En 2020 et 2021, nous lancerons dans diverses villes suisses des initiatives climat, pour d'une part transformer des surfaces consacrées en ce moment au trafic automobile en surfaces pour la mobilité douce et les transports publics et, d'autre part, transformer des surfaces de bitume en espaces verts.

## Des espaces verts, pas des déserts de bitume

Malheureusement, le réchauffement climatique a déjà pris une telle ampleur que la limitation des émissions de CO<sub>2</sub> à elle seule s'avère insuffisante. Nous devons faire face aux conséquences de la catastrophe climatique : les périodes de canicule, telles que celles de 2003 et 2018, risquent de se répéter à un rythme plus soutenu. Or, la chaleur estivale extrême représente un risque sanitaire important

pour la population. Selon l'Office fédéral pour l'environnement (OFEV), on a constaté une sur-mortalité de 1000 personnes durant l'été 2003 et de 800 personnes en 2015. Les villes sont particulièrement touchées par ce phénomène. L'OFEV demande à ce que les villes et agglomérations soient aménagées de manière à offrir une bonne qualité de vie – même sous la canicule. C'est exactement ce que nous visons avec nos initiatives.

## Des villes où il fait bon vivre

Concrètement, les initiatives des villes entendent transformer pendant dix ans chaque année 1% de la surface routière. Une bagatelle, direz-vous ? Que nenni ! La surface routière de Bâle-Ville, par exemple, représente 450 hectares. Avec l'acceptation des initiatives, au final, 45 hectares devraient être transformés, au bénéfice de la mobilité écologique et des espaces verts ! Actuellement, l'ensemble

des places de stationnement publiques dans les rues y représente environ 30 hectares. Regardons ce qui se passerait à Zurich après l'acceptation des initiatives : il faudrait transformer 110 hectares en l'espace de 10 ans, ce qui modifierait fortement le paysage urbain. La qualité de séjour sur les routes urbaines s'améliorerait grandement et la pollution atmosphérique diminuerait. En bref, nos initiatives rendront les villes plus conviviales !

## Moment propice

actif-trafiC est actuellement en contact avec des associations amies à Bâle, Genève, Lucerne, St-Gall, Winterthur et Zurich, afin de lancer les initiatives de manière coordonnée avec un large soutien. Le moment s'y prête bien, avec l'inquiétude généralisée quant au réchauffement climatique. Avec nos initiatives, nous revendiquons des mesures concrètes pour améliorer l'espace urbain.



L'aspect visuel des rues changera fortement après l'acceptation de nos initiatives : Là où l'asphalte et les voitures dominaient, la végétation et la vie reprendront le dessus.

Photo: Rombo Sàrl

# Oui à la piétonnisation, non au parking

actif-trafiC dit non à un « aspirateur à voitures » au centre de la ville de Genève. Ensemble avec d'autres associations en faveur de la protection de l'environnement actif-trafiC a participé à la récolte de 6'400 signatures contre un parking démesuré. Andrea von Maltitz

Après une valse-hésitation de près de 20 séances de la commission préparatoire, la droite élargie du Conseil municipal de la ville de Genève a fait le forceps et avalisé le projet Clé-de-Rive. Ce projet comporte un grand parking souterrain de près de 900 places, et entend libérer en contrepartie le rond-point de Rive et ses environs de l'emprise des véhicules stationnés en surface. Tout est bien qui finit bien - par un bon compromis helvétique (oui aux voitures, mais stationnées en sous-sol) ?

## Succès populaire du référendum

Malheureusement non, car ce projet non seulement ne réduit pas, mais augmente même le nombre de places de stationnement au centre-ville ! Ceci alors que le nombre de ménages possédant une voiture en ville de Genève et donc les besoins en places de stationnement ne cesse de diminuer depuis des années !

Le comité unitaire a réuni jusqu'au 13 janvier 2020 près de 6400 signatures contre le projet Clé-de-Rive, soit le double du nombre nécessaire de 3'200 parafes, alors que

la récolte a eu lieu pendant les fêtes. Ce succès populaire montre combien la population de la Ville de Genève est opposée à ce projet d'un autre temps. Pourtant la Loi cantonale pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) permettrait de diminuer jusqu'à 20% le nombre de places de stationnement en zone 1 (hypercentre) et ordonne d'y prioriser les modes doux (marche et vélo) et les transports publics. Or, les près de 900 places de stationnement (voitures, motos et scooters) inciteront les conducteurs de véhicules à moteur à venir jusqu'au centre de la ville, au lieu de se garer en périphérie, le long du Léman Express.

## Recours contre le référendum

Le PLR Ville a fait recours contre le référendum, sous prétexte que les référendaires n'ont utilisé un seul formulaire pour récolter les signatures, alors que le projet est constitué de trois délibérations. Or, les référendaires avaient consulté auparavant le Service des votations pour s'assurer de la recevabilité du référendum. Dès lors, les points de forme et de fond sur lesquels le

PLR s'appuie pour motiver son recours et contourner la votation populaire sont très fragiles. Est-ce pour esquiver le débat politique de fond et par crainte de perdre en votation populaire ?

## Suppression de parkings au centre

Pour l'instant il est difficile de toucher aux places de parking en surface, car toute suppression est combattue par le TCS. L'année dernière, le Grand Conseil a voté à une très confortable majorité une modification de la loi permettant un assouplissement plus substantiel de ce principe, dans l'espace public. Malheureusement le TCS a fait aboutir un référendum, raison pour laquelle nous voterons sur le sujet le 17 mai. La modification prévoit de supprimer jusqu'à 4'000 places de stationnement dans l'hypercentre et le centre, ce qui simplifierait la réalisation de nombreux projets de mobilité douce (piétonnisation, pistes cyclables, élargissement de trottoirs, etc.) et améliorerait la fluidité des transports publics. actif-trafiC vous recommande donc vivement de voter OUI le 17 mai !



Remise du référendum de Clé-de-Rive au Service des votations

# Retour au fond du placard

Le projet rétrograde du tunnel de Rosengarten à Zurich, qui menaçait d'amener encore davantage de trafic vers le centre, a essuyé un échec retentissant lors de la votation cantonale du 9 février dernier. actif-traffic s'est fortement engagé lors de la campagne et est partie prenante de ce succès. Il s'agit désormais de protéger efficacement la population du quartier de la déferlante de voitures. Silas Hobi

actif-traffic a lancé la campagne il y a un an déjà, avec une séance d'information contre ce projet très coûteux. Des tables rondes bien fréquentées ont suivi. Nous avons également soutenu activement la récolte de signatures pour le référendum. La campagne aura été notamment marquée par une action bien relayée par les médias et les réseaux sociaux : une vidéo ludique avec un aspirateur (à monnaie). Il y eut aussi bien sûr des distributions de flyers et des envois de cartes postales. Résultat : plus de 60% de la population du canton de Zurich a refusé ce projet d'un autre temps !

## La population du quartier opposée au projet

En ville de Zurich, le désaccord avec la politique des transports du canton était encore plus flagrant avec plus de 70% de NON. Dans le quartier de Wipkingen, directement concerné, le front du refus a même atteint les trois quarts des votant·e·s ! Un signal clair pour les partisans du projet, qui n'ont cessé de vanter de prétendus « avantages » pour le quartier, invoquant la « réparation du tissu urbain », la « vie de quartier » et une « réduction du bruit routier ». Pourtant les

ouvrages prévus tels que les immenses portails d'entrée et de sortie du tunnel, la destruction de plusieurs immeubles locatifs et la perte d'espaces verts auraient provoqué tout le contraire : la destruction du tissu urbain, une dégradation visuelle du quartier et surtout une augmentation du trafic ! Il est d'autant plus réjouissant que la population n'ait pas suivi les mots d'ordre du gouvernement et du Grand Conseil et émis son veto contre un projet dépassé. Aujourd'hui il faut miser sur des solutions porteuses d'avenir contre les problèmes de circulation dans l'espace urbain.

## 30 km/h, fermetures de voies, passages piétons

Des solutions doivent être mises en place rapidement. Selon les exigences de la Confédération, la ville a l'obligation de protéger la population du bruit routier excessif. L'introduction du 30 km/h est la mesure la plus efficace. Pour atteindre cet objectif, cette réduction de la vitesse sur l'axe Rosengarten devrait être accompagnée par diverses autres mesures, telles que la fermeture de voies, la création de passages piétons et la mise en place de feux de signa-

lisation garantissant le respect du 30 km/h. Espérons que le canton ne s'y oppose pas après un résultat de votation aussi limpide. Il peut s'appuyer sur l'article 104 de la Constitution zurichoise, qui permet une réduction des capacités du trafic automobile, pour autant que cette réduction soit compensée dans le réseau routier avoisinant. L'inauguration du troisième tube au Gubrist dans les années à venir offrirait les conditions idéales pour l'introduction du 30 km/h sur la route de Rosengarten.

## Feu vert pour les modes de transport respectueux du climat

Exception faite de cette route, le gouvernement de la ville ferait bien de clarifier la situation par rapport à cet article 104 de la Constitution zurichoise. En effet, cette disposition nuit par ailleurs à la mise en œuvre d'une politique des transports favorable au climat. L'extension des TP et un réseau de pistes cyclables sûres devront se faire partiellement aux dépens de la voirie pour les voitures. Mais c'est seulement ainsi qu'il sera possible de réaliser les mesures nécessaires, de protéger les habitant·e·s du bruit routier et de rendre le quartier à nouveau attrayant.



Des membres du groupe régional zurichois d'actif-traffic enfouissent symboliquement 1,1 milliard à la route de Rosengarten.

Photo: Sina Grätzer

# Un coup dans l'eau

L'attaque contre l'initiative des villes d'actif-trafiC à Bâle a lamentablement échoué. Au lieu de la démanteler, le peuple a décidé qu'en 2050 seuls les véhicules favorables au climat et économes en ressources seraient admis dans la ville. La voiture sous sa forme actuelle n'en fait pas partie. Silas Hobi

Après Lucerne et Saint-Gall, la troisième attaque contre une initiative des villes d'actif-trafiC a été refusée, et ce très clairement. À Bâle, l'initiative « On se déplace mieux ensemble » a été refusée avec 66% de non. Cette initiative entendait supprimer l'objectif de réduire de 10% le trafic automobile, fixé dans la loi depuis l'acceptation du projet d'actif-trafiC. Le 9 février 2020, ce sont près de 10% de plus des votant·e·s par rapport à 2010 qui se sont prononcés en faveur d'une mobilité durable.

## Un contre-projet de qualité

Puisque la population a accepté le

contre-projet du Grand-Conseil, l'objectif de réduction de 10% sera certes supprimé, mais sans grands dommages, car l'objectif ne s'appliquait que jusqu'à fin 2020 et parce que le contreprojet indique la direction à suivre pour atteindre une mobilité écoresponsable. En effet, le contreprojet prévoit que les déplacements dans le canton de Bâle-Ville en 2050 devront se faire uniquement avec des modes de transport pauvres en émissions, ménageant le climat et les ressources. Une fois de plus, durant la campagne de votation, les tenants de l'initiative ont agité l'épouvantail de la suppression de la voiture et l'interdiction

des véhicules propulsés au diesel et à l'essence. Pourtant, cela serait-il si catastrophique au moment où se développe l'économie du partage et alors que plus de la moitié des ménages ne possède pas de voiture à Bâle ? Quoiqu'il en soit, la population ne s'est pas laissée prendre au piège et a accepté le contre-projet avec 53% de Oui.

## Déferlante de voitures à Bâle ?

Cette votation a permis de remettre les pendules à l'heure dans la politique des transports à Bâle. En effet, ces dernières années, l'initiative routes, le tram Erlenmatt et le périphérique vélo, qui tous misaient sur une mobilité favorable à l'environnement, avaient toutes échoué. L'Union des Arts et Métiers (UAM) a flairé la possibilité d'arriver à ses fins et lancé ses deux initiatives pro-voitures, rappelant les conceptions de transport des années 1960. Les voitures devraient-elles à nouveau déferler en ville ? La votation du 9 février 2020 a depuis remis la politique des transports sur de bons rails, en faveur de la mobilité piétonne et cycliste ainsi que des transports collectifs.

## Espace public pour toutes et tous

La deuxième initiative de l'UAM Bâle intitulée « Stationnement pour tous les usagers de la route » n'a pas non plus recueilli l'accord des citoyen·ne·s. Cette proposition exigeait des places de stationnement en nombre suffisant en surface et la compensation de la suppression de tout parking en surface dans un rayon de 200 mètres. Avec pour conséquence qu'une grande partie de l'espace public urbain aurait été affectée au stationnement. Les 57% de Non indiquent clairement que la population veut un espace public qui appartienne à toutes et à tous et ne soit pas envahi par les voitures.

Après une campagne de votation très intense, actif-trafiC peut ainsi savourer une double victoire.

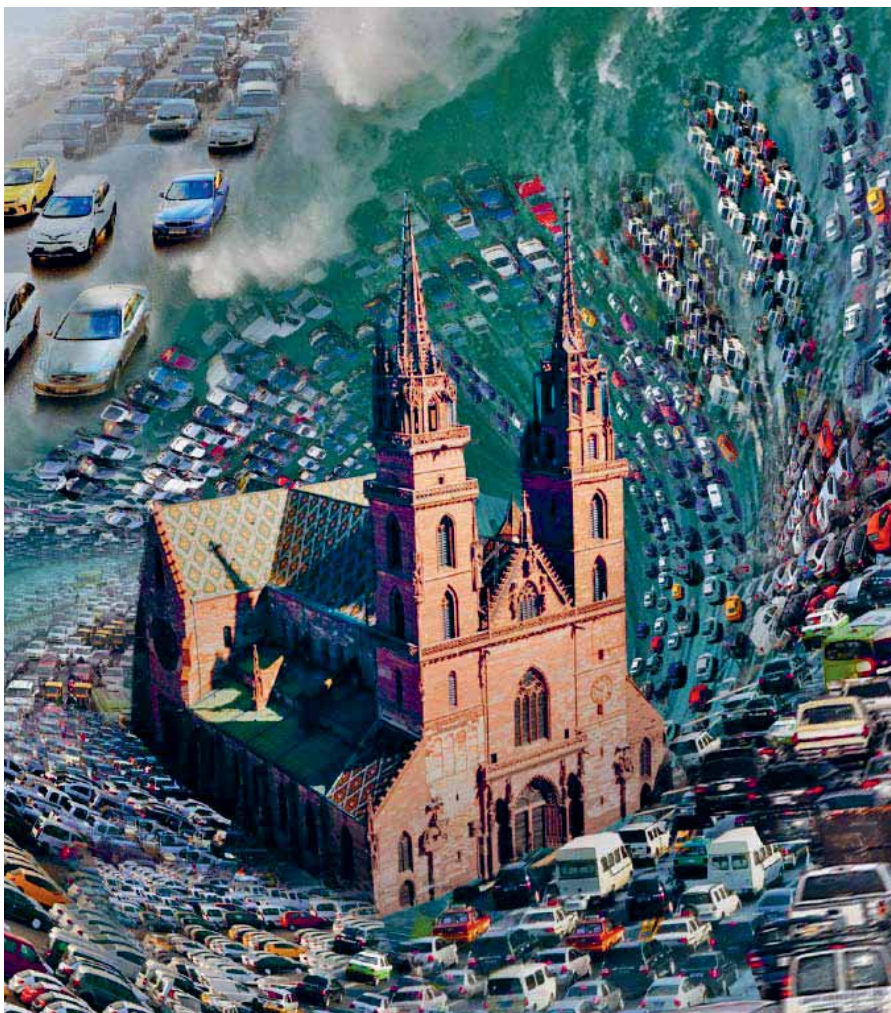


Photo: Schorgraphics



Nos initiatives entendent libérer une partie du sol goudronné et ainsi créer plus de place pour la végétation en ville. Les périodes de canicule seraient moins étouffantes à l'avenir, sans parler de la présence agréable et apaisante de la végétation.

## En point de mire

### Forum spécialisé « Résister contre des projets de routes »

Comme par le passé, certain·e·s pensent résoudre le problème du trafic automobile en construisant davantage de routes. Mais la résistance ne cesse de croître au sein de la population. Quelles stratégies ont fait leur preuve contre des projets de routes ? Comment nous défendre à l'avenir contre des projets pharaoniques ? Après un exposé d'entrée en matière et une table ronde, la parole sera donnée au public pour des questions et une discussion.

## Agenda

**Me 25 mars 2020, 18h – 19.30h**

### Forum d'actif-trafiC « Résister contre des projets de routes »

Exposé initial, table ronde, discussion publique (en allemand).  
Kulturhof Hinter Musegg, Diebold-Schilling-Str. 13, 6004 Lucerne.  
Participation gratuite. Inscription : [www.umverkehr.ch/node/771](http://www.umverkehr.ch/node/771)

**Me 25 mars 2020, 20h – 21h**

### Assemblée générale d'actif-trafiC

Pour le lieu voir en haut. Ordre du jour:

1. Adoption du procès-verbal de l'AG 2019
2. Rétrospective 2019
3. Perspectives 2020
4. Finances (comptabilité 2019, révision, budget 2020)
5. Elections
6. Divers

Suivi d'un apéritif. Inscription : [www.umverkehr.ch/node/720](http://www.umverkehr.ch/node/720)

**Sa et di 4 et 5 avril**

### Salon du vélo

Tests de vélo, animations, stands, ateliers, compétitions sportives, etc.  
Centre sportif du Bout-du-Monde, Genève

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