

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



144 | 11.2024

Un vote crucial

pour notre avenir

dès la page 3

Trains de nuit ou autoroutes? [page 8](#)

Succès des initiatives Climat Urbain [pages 12 - 13](#)

Voyage à vélo, deuxième épisode [page 14](#)

actif-traffic
En avant toute!

Dans la bonne direction

Partout en Suisse, on voit que les villes souhaitent se végétaliser (voir pages 12 et 13) et abandonner la voiture au profit de la marche, du vélo et des transports publics. Ne serait-il pas judicieux de suivre ce cap ? Apparemment, ce n'est pas l'avis de la Confédération qui a décidé de supprimer les financements destinés aux trains de nuit et à certains transports publics régionaux, alors même que des milliards sont jetés par les fenêtres pour les autoroutes (voir page 8). Le trafic automobile actuel doit impérativement être réduit pour faire face à l'enjeu majeur du changement climatique. La construction de ces autoroutes est tout à fait antinomique avec la direction à prendre en matière de mobilité.

Manifestement, le bon sens et la cohérence s'envolent lorsqu'il s'agit de circulation automobile. Même les personnes les plus aimables peuvent s'énerver au volant face à l'incompétences d'autres automobilistes. Pourtant, selon les enquêtes, 80 à 100 % des personnes interrogées se considèrent généralement comme de meilleur-es conducteurs-trices que la moyenne. La route devient un moyen d'exprimer leur frustrations, même si ces personnes font elles-mêmes souvent partie du problème, par exemple lorsqu'elles sont coincées dans les embouteillages.

En politique aussi, cette dynamique incontrôlée et irréfléchie prend le dessus. A peine le débat aborde-t-il la protection contre le bruit, la réduction du trafic, la sécurité routière ou l'extension des autoroutes que les émotions s'enflamment. Une discussion objective sur une politique des transports progressiste et sensée ne semble alors plus possible.

C'est pourquoi j'espère que les votations du 24 novembre prochain redresseront la barre, afin que nous ne bouchions pas notre avenir et que nous fassions un pas en avant.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce numéro du magazine d'actif-traffic,

Hanspeter Kunz Co-président ■■■



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

Édité à 700 exemplaires Éditrice actif-traffic, rue des Savoises 15, Case Postale, 1211 Genève 8, Tel : 079 781 42 36, info@actif-traffic.ch, actif-traffic.ch CH84 0900 0000 8006 7097 2 Newsletter Inscription sur actif-traffic.ch/newsletter Dispositions relatives à la protection des données actif-traffic.ch/protection-des-donnees Rédaction coordination d'actif-traffic Contributions Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann et Tonja Zürcher Traduction et relecture Angela Zimmermann, Thibault Schneeberger Photo page de titre Annie Wehrli Layout typisch.ch Corrections Marion Elmer, Barbara Geiser Impression Jordi AG, Belp Papier RePrint Recyclingpapier Prix d'abonnement presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 Prochain numéro Mars 2025

Nous devons stopper cette fuite en avant !

Le Conseil fédéral veut économiser environ 5 milliards dans les crèches, la santé, la formation, la protection du climat et même dans les projets de trains de nuit prévus pour Rome et Barcelone. Toutes ces économies alors même que les 5,3 milliards de francs pour l'extension des autoroutes ne sont jamais remis en question.

Silas Hobi

L'extension prévue des autoroutes est une folie. Des études détaillées menées à Bâle, Nyon et Saint-Gall montrent qu'un an à peine après la validation des projets d'extension des autoroutes par le Parlement, les coûts de construction de ces projets auront déjà été dépassés d'environ 500 millions. De plus, les analyses coûts/bénéfices de ces projets seront vraisemblablement défavorables. Et ce n'est que le début. Alors que nous sommes encore sous le choc des intempéries de Misox, du Val Maggia et de Brienz, on investira encore 35 milliards de francs pour développer des autoroutes et un trafic automobile pourtant si nocif pour le climat ? Malheureusement, malgré les alertes répétées des scientifiques sur l'aggravation des phénomènes pluvieux extrêmes, le Conseil fédéral ne semble pas voir le lien entre les investissements dans les autoroutes et les événements climatiques destructeurs que l'on a pu voir cet été.

Des autoroutes à 8 voies et à deux étages ?

Ces projets sont une véritable catastrophe. A Schaffhouse, par exemple, c'est une autoroute à deux étages qui devrait être construite dans un quartier résidentiel au beau milieu de la ville. À Saint-Gall, il est prévu de démolir des maisons au profit d'un projet qui déverserait sans limite des voitures en plein centre-ville. On se croirait de retour dans les années 1960, où l'on prévoyait de détruire des quartiers entiers pour y faire passer des autoroutes urbaines. L'élargissement à 8 voies aux portes de la ville de Berne serait également une triste nouveauté pour la Suisse.

Davantage de voitures dans les villes et les quartiers ?

Pourtant les villes et les agglomérations se sont bien rendues compte que le trafic automobile nuisait à la population par le bruit et les gaz d'échappement, tout en représentant un danger pour les enfants, les cyclistes et les piétons.

Les villes misent désormais sur l'amélioration de leur réseau de transports publics et des infrastructures cyclables mais aussi sur la création de quartier à circulation réduite. Il n'est donc pas surprenant que Bâle, Berne, Saint-Gall, Genève, Schaffhouse ou encore Vernier s'opposent à l'extension des autoroutes. Car ces extensions de capacité feraient indéniablement augmenter le trafic urbain. C'est même l'Office fédéral des routes qui le confirme : à Schaffhouse, 25 % de voitures en plus encombreraient les rues de quartier ; entre Nyon et Genève, l'autoroute élargie serait à nouveau saturée en moins de 10 ans, avec près de 50 000 voitures supplémentaires. A Bâle, on parle de 35 000 véhicules supplémentaires.

Ces projets auraient dû être stoppés après l'adoption de la loi climat

L'augmentation du trafic est en totale contradiction avec nos objectifs climatiques. En effet, le trafic automobile est le principal secteur émetteur de CO₂ en Suisse. Le Conseil fédéral l'admet lui-même sans équivoque : « La mise en œuvre de l'étape d'aménagement 2023 entraînera une augmentation du nombre de kilomètres parcourus et donc des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ». Si on prenait nos objectifs au sérieux, ces projets de méga-autoroutes auraient dû évidemment être abandonnés juste après l'acceptation claire et nette par le peuple de la loi climat le 18 juin 2023.

Le changement climatique implique aussi un changement de mobilité.

Selon Monsieur Prix, Stefan Meierhans, les prix des transports publics ont doublé au cours des trente dernières années, alors que ceux de la voiture ont eux stagné, voir même baissé si on les rapporte à l'inflation. Nous devons donc mettre fin à ces dérives. C'est pourquoi le rejet de l'extension des autoroutes le 24 novembre est si important. Il s'agit d'une votation déterminante pour la politique des transports en Suisse. Et il déterminera en partie si nous atteindrons nos objectifs climatiques. Car face au tournant climatique, nous avons besoin d'un tournant dans la mobilité. ■■■

Deux ans de les még

La votation du 24 novembre sur l'extension des autoroutes est décisive pour la politique des transports en Suisse. C'est pourquoi nous avons mis sur pied l'une des plus grandes campagnes de l'histoire d'actif-traffic... et aussi la plus coûteuse, avec un investissement d'un demi-million de francs !



7 novembre 2022 Pétition contre l'extension des autoroutes

Il y a deux ans, nous avons lancé notre campagne contre l'extension des autoroutes en déposant la pétition « Des milliards pour la protection du climat plutôt que pour les autoroutes ». Avec 26 074 signataires, nous avons demandé au Parlement de stopper l'extension des autoroutes... malheureusement sans succès. Un tour de chauffe avant le référendum!



11 janvier 2024 100 000 signatures

Avec l'ATE et d'autres organisations, associations et partis, nous avons déposé en janvier plus de 100 000 signatures contre l'extension des autoroutes – soit deux fois plus que ce qui aurait été nécessaire.



30 septembre 2023 Récolte de signatures pour le référendum

Le 29 septembre 2023, le Parlement a donc décidé d'allouer 5,3 milliards à l'extension des autoroutes. Le lendemain, lors de la manifestation nationale pour le climat à Berne, plus de 60 000 personnes sont descendues dans la rue pour la justice climatique. Nous avons profité de l'occasion pour donner de la voix pour le référendum contre l'extension des autoroutes.

lutte contre a-autoroutes



23 août 2024

Arrêter le développement des autoroutes

A Bâle, des riverain-es et des activistes ont demandé, lors d'une action photo, de stopper l'extension des autoroutes et de préserver le parc de quartier de Dreirosenmatte.



1^{er} février 2024

Une réponse à Rösti

Dans la campagne contre l'extension des autoroutes, nous n'avons pas seulement affaire à un lobby aux moyens financiers importants, mais aussi à un Conseiller fédéral, Albert Rösti qui se moque passablement des faits. Dans une tribune publiée dans le Tages-Anzeiger, nous avons réfuté ses affirmations concernant les terres cultivables, les voitures électriques, la protection du climat et la croissance du trafic.



23 août 2024

Manifestations en Suisse alémanique

A Berne et à Saint-Gall – et une semaine plus tard à Schaffhouse – des centaines de personnes ont manifesté contre l'extension de l'autoroute.



25 septembre 2024

Lettre ouverte pour les trains de nuit

Le Conseiller fédéral Albert Rösti a décidé de supprimer les contributions accordées par le Parlement pour les trains de nuit à destination de Rome et de Barcelone et, dans le même temps, de gaspiller des milliards dans des autoroutes inutiles et nuisibles au climat. En l'espace de quelques jours, plus de 15 000 personnes ont signé notre lettre ouverte à Albert Rösti pour lui ont demandé de débloquent ces subventions.

Blick

Par le biais d'une pétition et d'une lettre ouverte, les Vert-e-s et l'organisation Umverkehr luttent contre la baisse des subventions aux trains de nuit. Ils demandent au Conseil fédéral de revoir ses priorités et de stopper l'extension des autoroutes.



9 septembre 2024

Trois expert-es répondent en vidéo aux idées reçues

Début septembre, nous avons publié une vidéo sur YouTube avec Sébastien Munafò, Pauline Hosotte et Alexis Gumy, trois expert-es en mobilité, qui répondent aux idées reçues véhiculées par les pro-autoroutes. Au menu : trafic induit, voitures électriques, sécurité, train, etc.



20 septembre 2024

Traces de pas de dinosaures contre les monstres projets fossiles

Depuis le 20 septembre, des empreintes de dinosaures apparaissent régulièrement dans différentes villes. Elles montrent que l'époque du développement des autoroutes est aussi révolue que celle des dinosaures.



18 septembre 2024

Conférence à Genève

Une soirée d'échange et de présentation des raisons pour lesquelles nous ne devons pas élargir les autoroutes. Avec la présence d'un expert en mobilité de l'EPFL et de militant-es engagé-es sur le terrain en Suisse comme en France.



27 septembre 2024

Conférence à Lausanne sur le lien entre autoroutes et industrie du béton

Salle comble à Lausanne avec Alia Bengana, architecte spécialisée dans l'utilisation de matériaux durables et Nelo Magalhães, auteur français, spécialiste de l'histoire des méga-infrastructures autoroutières et de leur impact environnemental.



Source: actif-traffic

29 septembre 2024

Course-relai entre Nyon et Genève

75 personnes ont rallié Nyon à Genève sur un tracé parallèle à l'autoroute A1, afin de thématiser l'opposition à l'élargissement des autoroutes, que ce soit à vélo, en roller ou encore en courant !



29 septembre 2024

Albert Rösti tente de cacher les coûts externes

La presse a révélé que Rösti a bloqué la publication d'un rapport montrant que les coûts du trafic automobile et les coûts des projets autoroutiers prévus pour la collectivité sont massivement plus élevés que ce que l'on pensait jusqu'à présent. Dans une pétition en ligne, nous avons demandé à Rösti de cesser d'utiliser des chiffres erronés, de mettre tous les faits sur la table et de recalculer les analyses coûts/bénéfices de l'élargissement des autoroutes.



RTS

En pleine campagne, les services d'Albert Rösti tardent à publier un rapport sur le coût des transports

2 octobre 2024

Conférence de presse

« Si nous étions sérieux à propos de nos objectifs climatiques, les projets d'autoroutes auraient dû être immédiatement abandonnés juste après l'adoption de la loi climat par le peuple en 2023. », a expliqué notre coprésidente, la conseillère nationale Franziska Ryser, lors de la conférence de presse du comité unitaire contre les projets autoroutiers extrêmes.

5 octobre 2024

Manifestations à Lausanne et Genève

Environ 1000 personnes en tout ont manifesté contre ces projets aussi inutiles qu'absurdes !

Au menu de ces parades joyeuses et déterminées: pancartes, slogans, costumes de dinosaures, Gehzeug (voiture ambulante qu'on déplace tout seul à pied), sons diffusant des sons d'autoroute, etc.

« Pour protéger le climat, contre les autoroutes à 6 voies, même si Rösti ne veut pas, nous on est là ! »



9 novembre 2024

Distribution de flyers contre les méga-autoroutes

Nous avons distribué 200 000 flyers dans toutes les régions concernées et dans d'autres villes.

16 novembre 2024

Mobilisation finale avec post-its

Pour que personne n'oublie d'aller voter, nous distribuons en fin de campagne 200 000 post-its sur les boîtes aux lettres de toute la Suisse.

Autoroutes ou trains de nuit ?

Franziska Ryser, co-présidente d'actif-traffic, se bat depuis de nombreuses années contre l'extension des autoroutes. Depuis quelques mois, elle fait entendre et défend nos multiples arguments contre l'extension des autoroutes lors de différentes assemblées des délégués afin de convaincre les partis locaux de voter NON.

Silas Hobi

Franziska, pourquoi devrions-nous voter NON à l'extension de l'autoroute le 24 novembre ?

Après l'acceptation claire et nette de la loi sur la protection du climat en juin 2023, le dossier aurait dû simplement être abandonné à ce moment-là. Même le Conseil fédéral est lucide sur l'augmentation du trafic et des gaz à effet de serre que ces projets d'extension d'autoroutes produiront, comme il l'indique noir sur blanc dans sa communication à propos de ces projets. Le Conseil fédéral est donc en contradiction flagrante avec les objectifs climatiques qu'il a lui-même soutenu. Il est tout simplement inacceptable qu'en pleine crise climatique, nous gaspillions 5,3 milliards dans des projets autoroutiers.

Ne s'agit-il pas de beaucoup plus d'argent ?

En effet, les 6 projets soumis au vote ne constituent qu'un début. Au total, ce sont 35 milliards de francs qui sont prévus pour la construction d'extensions autoroutières. C'est pourquoi l'issue de la votation est si décisive. Alors que nous devons nous battre pour chaque centime en matière de protection du climat et que le Conseil fédéral veut même maintenant supprimer les 30 millions pour les nouveaux projets de trains de nuit vers Rome et Barcelone, des milliards sont jetés par la fenêtre pour les autoroutes. Ce n'est juste plus possible !

Que signifie ces projets pour les villes concernées ?

L'extension des autoroutes incitera dans un premier temps davantage de personnes à y circuler, profitant d'un « effet d'aubaine », ce qui provoquera du trafic induit. Davantage de voitures entreront dans les villes. Aux portes de la Ville de Berne, l'autoroute devrait être élargie à huit voies par exemple. Où cela s'arrêtera-t-il donc ? Qu'est-ce qui se passera quand ces 8 voies seront à nouveau embouteillées ?

On envisagera d'encore et encore élargir jusqu'à obtenir des autoroutes similaires à Los Angeles ? A Genève, c'est 44 000 voitures supplémentaires qui arriveraient dans la ville. A Schaffhouse, une autoroute à deux étages devrait être construite, ce qui entraînerait une augmentation de 25 % du trafic dans un quartier du centre. A Saint-Gall, des maisons seraient détruites pour que les voitures puissent inonder le centre-ville. Pour les villes concernées, cette extension n'est que le début de nouveaux cauchemars en matière de circulation.

Que fait concrètement actif-traffic contre ces projets de méga-autoroutes ?

actif-traffic joue un rôle central dans cette campagne, à commencer par un important soutien financier à la campagne nationale. Nous sommes actifs principalement dans les villes concernées, où nous souhaitons fortement mobiliser les gens à voter NON. En plus d'une forte campagne en ligne avec des messages ciblés, nous organisons des événements : conférences, actions de distribution de flyers (200 000 au total !), des post-its, mais aussi du porte-à-porte.

Pour conclure, que souhaiterais-tu nous dire ?

Il est important de savoir que ces aménagements autoroutiers seront achevés au plus tôt en 2040, mais plus vraisemblablement seulement à l'horizon 2050. Les personnes qui se retrouvent aujourd'hui dans les embouteillages ne subiront que des chantiers et des embouteillages durant les 20 prochaines années. Elles ne « bénéficieront » d'ailleurs pas de ces autoroutes élargies, puisque d'ici que les travaux soient achevés, la génération actuellement au volant sera à la retraite. La manière dont les gens se déplaceront à l'avenir est destinée à changer. Nous observons d'ailleurs que les jeunes passent de plus en plus tard le permis et tendent à posséder moins de voitures que leurs aînées. D'ici 2040, les émissions dues au trafic doivent avoir baissé massivement par rapport à aujourd'hui. Nos enfants et petits-enfants ne comprendront pas comment nous avons pu prendre cette décision alors que la moitié de l'Europe était sous l'eau ou souffrait de chaleurs record. ■



Franziska Ryser explique aux médias pourquoi l'extension des autoroutes doit être refusée par la population.

NE NOUS LAISSONS PAS BERNER !

Votations du 24 novembre - GE

NON à la hausse des tarifs TPG



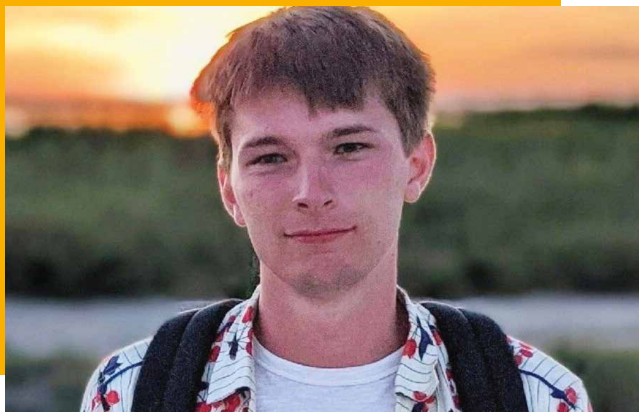
Actuellement à Genève, les tarifs des TPG sont inscrits dans la loi. Toute augmentation tarifaire doit donc être approuvée par le Grand Conseil et susceptible de faire l'objet d'un référendum pour s'y opposer, comme cela a déjà été le cas deux fois par le passé. Une majorité du Grand Conseil a voté une « sortie des tarifs de la loi », c'est-à-dire la possibilité d'augmenter les tarifs sans référendum populaire. Alors que le même Grand Conseil a voté la gratuité pour les moins de 25 ans en formation et un rabais de 50 % pour les seniors, le risque est grand qu'à terme, nous nous dirigions vers une nette augmentation des tarifs des TPG pour les catégories d'âge moyen. Or ce sont précisément ces catégories actives que l'on devrait le plus encourager à changer de mode de transport. Rappelons que depuis 1990, les tarifs des transports publics en Suisse ont doublé, alors que les coûts de la voiture ont stagné. Si les TPG ont moins augmenté que les CFF, c'est parce que Genève a protégé ses tarifs dans la loi : cela doit absolument rester ainsi. Le 24 novembre, actif-traffic, aux côtés d'une large coalition, invite donc à voter NON à la loi sur la tarification des TPG !

RIP Paul Varry

Le 16 octobre dernier, à Paris, un automobiliste au volant d'un SUV a tué Paul Varry, cycliste âgé de 27 ans. Le conducteur aurait roulé sur la piste cyclable sur 200 mètres avant de rouler sur le pied du cycliste. Ce dernier aurait alors donné un coup sur le capot pour alerter le conducteur. Après un échange verbal musclé, le conducteur enragé lui a roulé dessus, provoquant, selon les témoins, un « bain de sang ». Paul n'a pas survécu. Ce tragique événement est un symptôme du climat de violence motorisée qui sévit dans les rues de la plupart des villes.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, l'émoi est vif dans la communauté cycliste en France et des rassemblements sont organisés en mémoire de Paul et pour demander un apaisement de nos quartiers. Paul militait activement à « Paris en Selle », une association de défense des cyc-

listes. Toutes nos pensées solidaires vont à ses proches ainsi qu'à toutes les personnes affectées par ce terrible meurtre. La violence motorisée et le climat de toute-puissance automobile doivent cesser. En 2024, il n'est plus acceptable de risquer sa vie lorsqu'on circule à vélo.



Vilaine petite voiture

Lors de la Conférence Vélo Suisse de cette année, le directeur de l'Office fédéral des routes a surpris tout le monde en minimisant les voitures avec le terme « Autölis » (voiturette). Aucune idée de l'endroit où il vit, mais chez moi en tout cas, dans la rue les voitures sont toujours plus grosses, lourdes et menaçantes. Le SUV moyen est désormais quasiment aussi gros que les chars d'assaut de la Seconde Guerre mondiale. Comme c'est mignon ... ■■■



Source : auto.goodfon.com

Train vengeur



Dans le trafic, d'autres ont aussi le regard qui tue. Ne t'avise pas de rester coincé avec ta voiture entre les barrières de la voie ferrée lorsque ce train arrive à toute allure. Il n'a pas seulement un regard féroce, il va aussi transformer ta jolie petite voiturette en viande hachée ... ■■■

Bus au visage de chat grincheux

Les petites voiturettes sont également menacées quotidiennement. Ce bus aux allures de chat grincheux a de quoi effrayer par exemple. Quand il arrive, tu ferais mieux de rapidement déguerpis, sinon tu seras réduit en bouillie. Heureusement que les « Autölis », elles, sont si menues et peuvent donc facilement l'éviter. ■■



Vélos

malfaisants

Les minuscules « Autölis » n'ont vraiment pas de quoi se réjouir de l'avenir. Désormais, de méchants vélos font leur apparition. Ces vélos ont la particularité de rouler généralement en hordes – comme lors des turbulentes Critical Mass – et ne respectent jamais aucune règle. Il est donc vraiment nécessaire que les « Autölis » aient aussi l'air très méchantes. Un petit conseil à tous les piéton-nes: gardez toujours un regard hargneux pour ne pas vous faire écraser par toutes ces roues. ■■



Initiatives Climat Urbain : histoire d'un succès

Il y a quatre ans, actif-trafiC lançait sa première double initiative « Climat Urbain » à Saint-Gall. Depuis, elles existent déjà dans onze villes et communes. Après les votations importantes de Winterthour et Zurich, il est temps de tirer un bilan intermédiaire.

Silas Hobi
Magdalena Erni

Saint-Gall

À Saint-Gall, les contre-projets ont été largement adoptés par le parlement. En l'absence de référendum, elles sont entrées en vigueur formellement en mars 2024. Au sein de l'administration, les ressources pour davantage d'arbres et d'espaces verts ont été renforcées et cette préoccupation a nettement plus de poids dans la planification. Nous sommes impatients de voir à quoi ressembleront les rues de Saint-Gall dans quelques années.

Bâle

Malheureusement, à Bâle-Ville, il n'a pas été possible de concocter des contre-projets largement soutenus et satisfaisants. Après qu'une alliance ait combattu au Grand Conseil ces contre-pro-

jets très faibles, les initiatives ont été soumises seules au vote. L'opposition du gouvernement et du parlement ainsi que la campagne hors de prix des opposant-es a constitué un obstacle trop important. Le 26 novembre 2023, les initiatives Climat Urbain ont donc été malheureusement nettement rejetées dans les urnes, à la surprise générale. Dommage !

Genève

Le 14 décembre 2023, Genève nous a fait un cadeau de Noël avant l'heure avec l'entrée en vigueur d'un contre-projet plutôt ambitieux, le délai référendaire ayant expiré sans avoir été utilisé. En septembre déjà, le contre-projet avait été adopté par le Parlement sans opposition et avec seulement quelques abstentions. Au lieu des 10 % exigés par l'initiative, le canton de Genève devra convertir 8 % de la surface routière en l'espace de dix ans et planter 25 000 arbres supplémentaires – un signal fort pour toutes les autres villes. Seule ombre au tableau : lors du



vote du budget 2024, la majorité de droite du parlement a supprimé de nombreux moyens nécessaires à la mise en œuvre – mais nous continuerons à nous engager pour que les objectifs décidés soient réalisés !

Ostermundigen

Un peu à l'écart du tapage médiatique, deux contre-projets sont entrés en vigueur à Ostermundigen durant l'hiver 2023 – 2024. Ainsi, non seulement davantage d'espaces verts seront créés, mais les façades de bâtiments devront également être végétalisées. Les initiatives restent toutefois attachés au thème et accompagnent la mise en œuvre des règlements et des stratégies.

Coire

C'est Coire qui a donné le coup d'envoi de l'année des décisions en mars 2024. Les initiatives Climat Urbain ont certes été rejetées, mais les contre-projets ont été acceptés. Malgré l'absence d'objectif formulé en surfaces, un mandat clair de la population a été donné pour réduire la place des voitures, planter davantage d'arbres et aménager des pistes cyclables plus sûres.

Winterthour

Le 9 juin 2024, Winterthour s'est finalement décidée dans les urnes. Avec les deux initiatives maintenues, les deux contre-projets ainsi que les questions subsidiaires, la situation de départ était

complexe. De plus, le parlement soutenait les contre-projets, mais le gouvernement appelait à les rejeter. L'ATE et les Vert' Libéraux ne soutenaient que les contre-projets. Malgré une campagne d'opposants en face qui ont mis beaucoup de moyens, les contre-projets ont tout de même pu franchir la ligne d'arrivée grâce à une très légère avance. Pour le contre-projet sur l'Initiative pour l'avenir, ce sont seulement 169 voix qui ont fait pencher la balance !

Zurich

Le 22 septembre 2024, c'est à Zurich qu'a eu lieu l'épreuve de force en matière de politique des transports. Il a été possible d'élaborer deux contre-projets forts, soutenus par le parlement et le gouvernement ainsi que par une large alliance. Dans le contre-projet à l'Initiative pour l'avenir, la surface initialement demandée dans l'initiative a été maintenue et les garanties sur la mise en œuvre nous semblaient convaincantes. Les initiatives ont donc été retirées. Les contre-projets ont été clairement acceptés dans les urnes avec 62 % et 66 % de OUI. Un signal clair pour le Conseil municipal et l'administration. Il s'agit maintenant d'accélérer le tournant en matière de transports !

Berne

La semaine précédant la votation à Zurich, on a appris que le référendum contre le contre-projet à Climat Urbain à Berne n'avait pas abouti. Apparemment, il n'y a même pas eu 1500 signatures ... Ainsi, le 1^{er} janvier 2025, le contre-projet entrera en vigueur. Au cours des dix prochaines années, Berne devra transformer un total de 140 000 m² de routes en surfaces dites « à effet climatique » – un pas important pour davantage de biodiversité, de zones de rencontre et d'arbres dans la ville fédérale.

Bienne

Les signatures ont été déposées à Bienne il y a un an déjà. Mais le parlement et le gouvernement sont toujours en train de négocier d'éventuels contre-projets. On ne sait pas encore si une votation populaire aura lieu ... à suivre !

Aarau

À Aarau, les signatures ont été déposées en novembre 2023. Ici aussi, l'affaire fait actuellement l'objet d'un processus politique. Nous sommes impatients de connaître la suite des événements.

Berthoud

Berthoud est la dernière ville à avoir lancé la collecte de signatures en mai 2024 : les signatures nécessaires ont été réunies relativement vite. Les initiatives Climat Urbain sont donc bien accueillies, même dans les petites villes. ■■■

La campagne Climat Urbain n'est pas encore terminée. Les six villes initialement prévues sont aujourd'hui au nombre de onze. Et d'autres pourraient encore s'y ajouter : des discussions ont déjà eu lieu à Soleure et Olten, par exemple. Schaffhouse et Wetzikon ont également manifesté leur intérêt. Nous continuerons donc à nous engager en 2025 pour remplacer en ville un maximum de voitures par des arbres.



La joie après l'adoption des contre-projets à Climat Urbain à Zurich – avec un peu de publicité pour un NON à l'extension des autoroutes le 24 novembre !

Six mois de voyage en tandem (épisode 2)

Dans cette deuxième partie de notre récit de voyage, nous revenons sur les préparatifs et vous racontons notre arrivée en Géorgie. Nous racontons aussi notre route vers la mer Noire.

Hanspeter Kunz

Nous sommes arrivés à Tbilissi (Géorgie) vers la fin septembre. Mais avant de vous parler du voyage depuis Veliko Tarnavo (Bulgarie, cf. bulletin n°143), nous aimerions vous raconter un peu les préparatifs et le voyage.

Tout a commencé avec l'idée de passer six mois à vélo. Outre les préparatifs administratifs (scolarisation « à domicile », sous-location de l'appartement, etc.), nous avons commencé très tôt à planifier l'itinéraire. Nous voulions y aller et revenir sans avion. Cela devient vite compliqué avec deux tandems, car ils ne peuvent pas être emmenés dans la grande majorité des trains longue distance. Comme un trajet direct à vélo via les Balkans aurait été trop long, nous avons décidé de prendre le ferry de Venise à Igoumenitsa (Grèce). Il nous fallait trouver un moyen d'arriver à Venise. Seule possibilité : prendre des trains régionaux de Zurich à Munich, puis un

Blog de voyage :
tinyurl.com/leskuberts

train autrichien (ÖBB) de Munich à Venise. Malheureusement, toutes les places pour les vélos dans ces derniers trains étaient déjà réservées des mois à l'avance.

Or, notre itinéraire étant déjà planifié de manière assez fixe, avec des étapes journalières et de nombreux hébergements réservés. C'était une nécessité, car nous allions partir vers la haute saison et les hôtels étaient rares à certains endroits. Il était donc hors de question de se rendre à Venise à vélo. Il ne restait plus qu'à amener nos tandems à Venise avec un transporteur de location, à faire le trajet retour, puis à prendre le train avec toute la famille jusqu'à Venise. À peine tout cela était-il organisé que nous apprenions que notre ferry était annulé et que nous devions donc arriver un jour plus tôt (donc adapter à nouveau le transport et le trajet en train, youpi !). Mais ensuite, nos vélos étaient à Venise, l'appartement vidé et les bagages prêts. Sauf que le matin du départ, notre réveil était mal réglé ... et nous avons dû nous lever en 15 minutes, ranger les dernières choses et courir avec les bagages pour prendre le bus. À partir de ce moment-là, toutefois, notre voyage s'est déroulé comme sur des roulettes, à quelques rares exceptions près. Près de cinq mois plus tard, nous sommes toujours en route, conformément à ce qui était prévu.

De Veliko Tarnavo, nous avons d'abord pédalé jusqu'à Konstanta, en Roumanie, au bord de la mer Noire. Après un parcours jusqu'ici plutôt vallonné, voire montagneux, la côte est devenue plus confortable. Nous étions mi-juillet, soit la saison des baignades – l'occasion de profiter de la boue locale (voir photo). À Burgas, en Bulgarie, nous avons embarqué sur le ferry qui nous a fait traverser la mer Noire en trois jours jusqu'à Batumi, en Géorgie.

La Géorgie, avec ses pistes de terre et ses cols, promettait d'être l'expérience ultime en matière de vélo, qui éclipserait tout ce que nous avons fait jusque-là. Et c'est exactement ce qui s'est passé. Vous en saurez plus dans la troisième partie du récit de voyage, dans le prochain numéro d'actif-traffic. ■



Après le bain de boue près de Pomorie (Bulgarie).

26

C'est le nombre d'heures que dure le trajet en ferry entre Venise et Igoumenitsa en Grèce.



19,5

C'est le nombre de milliards de francs que coûte chaque année le trafic motorisé à la collectivité à travers ses coûts externes: santé, climat, collisions, etc.



Faits

200 000

C'est le nombre de post-its que nous avons collé pour dire NON aux méga-autoroutes.



28

C'est le nombre de terrains de football de terres agricoles qui seront bétonnés à jamais pour élargir les autoroutes. Pendant les chantiers, ce sont même 122 terrains de football de terres cultivables qui deviendront inutilisables!



30

C'est le nombre de millions qu'Albert Rösti veut couper dans les nouveaux trains de nuit à destination de Rome et Barcelone.

2000

C'est le nombre d'arbres supplémentaires dans les rues que Zurich plantera grâce à l'adoption des contre-projets à Climat Urbain.



Votez et faites voter NON aux méga-autoroutes!

L'extension des autoroutes sur laquelle nous voterons le 24 novembre entraînera une augmentation du trafic, des émissions de CO₂ et nous ramènera des décennies en arrière en matière de politique des transports. Nous avons tout donné dans cette campagne mais il reste quelques jours encore pour convaincre au moins dix de vos proches d'aller voter NON ... sans oublier votre propre bulletin de vote, bien sûr!

actif-traffic.ch/autoroutes

Elargissement des autoroutes

Objet 1 – Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 29 septembre 2023 sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales?

NON

À envoyer par la poste jusqu'au 21 novembre, ensuite déposer directement auprès de votre commune!

Votez maintenant!

Conférence-débat

Élargir les autoroutes,

le salut ou l'impasse?

Jeudi 21 novembre, 12h30 – 14h00,
Genève · Uni Mail, salle M1160
avec Sébastien Munafò (6-t), Angela Zimmermann
(actif-traffic) et Bertrand Konaté (CCIG)

AG d'actif-traffic

mardi 1^{er} avril
Zurich

Réservez dès aujourd'hui la date.
Une invitation avec le programme suivra.

Inscription: actif-traffic.ch/ag2025