



actif-traffic

numéro 111
octobre 2016

Gagné – et maintenant ?

En disant OUI aux Initiatives des villes, six villes suisses se sont décidées à endiguer le trafic automobile. Quel bilan intermédiaire quelques années après les votations victorieuses ?

Pages 4-6

La révolte du petit peuple

Le Club de Rome publiait déjà en 1972 son rapport sur les limites à la croissance. L'aéroport de Genève, en l'an de grâce 2016, semble encore croire en la possibilité d'une croissance illimitée. Le chiffre de passagers·ères a cru de 7,5 millions à 15,8 millions en 2015. Mais les dirigeants sont encore bien plus gourmands et prévoient d'atteindre 25 millions en 2030 !

650 vols par jour, soit un atterrissage ou décollage toutes les 90 secondes. Et les braves riverain·e·s ? Ils·elles n'ont plus qu'à être fiers de contribuer à l'essor économique de la région. Des pépins de santé dû au bruit continu, un environnement sinistré ? Des détails, braves gens, face à ce pactole.

Vous parlez des coûts externes ? C'est quoi, ce truc ? Par exemple des coûts climatiques de 200 millions de francs, de la moins-value immobilière pour les propriétaires riverains de 325 millions de francs pour la seule commune de Versoix ou des frais de santé de 100 millions ou encore des pertes fiscales de 400 millions par an dû au régime fiscal spécial de l'aéroport.

Les riverain·e·s en ont assez et ont décidé de s'inviter à la discussion sur l'avenir de l'aéroport international de Genève. Quoi, ces morveux osent contester les décisions prises par Sa Majesté le directeur de l'aéroport ? Eh oui, ils ont découvert que l'aéroport appartenait au canton et que les citoyen·ne·s avaient donc leur mot à dire. Merci de les soutenir en signant l'initiative « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport » !

Hanspeter Kunz,
Vice-président d'actif-traffic



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

Édité à 900 exemplaires **Éditrice** : actif-traffic, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Bernhard Piller, Philippe Koch, Daniel Costantino **Photo page de titre** : Stéphane Pecorini **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 **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : décembre 2016

La vache à lait par la petite porte

L'initiative « vache à lait » a fort heureusement été balayée le 5 juin en votation populaire. actif-trafiC a d'ailleurs contribué avec une campagne créative au freinage sec du lobby routier. Pourtant, les chambres fédérales entendent faire revenir le projet par le biais du Fonds pour le trafic d'agglomération et les routes nationales (FORTA). **Bernhard Piller**

Le Conseil fédéral voulait créer un fondement solide du réseau de routes nationales en lançant l'idée du FORTA. Le lobby automobiliste, lui, voulait investir toutes les recettes de l'impôt sur les huiles minérales dans la construction d'autoroutes. Le 5 juin, le peuple suisse a refusé cette exigence démesurée par 70% (jusqu'à 75,6% de NON à Genève et 77,1% en Vaud). Aucun canton n'a soutenu l'initiative. Pourtant, le parlement n'en tient aucunement compte et est en train de concocter une politique des transports unilatéralement favorable à la voiture.

Davantage d'argent pour l'automobile

Pour financer le réseau de routes nationales, le Conseil fédéral avait prévu d'augmenter en particulier le supplément sur l'impôt sur les huiles minérales (dont le montant n'a pas changé depuis 1974...) de 15 centimes/litre. Or, cette somme a fondu comme neige au soleil pour n'atteindre que 4 centimes/litre après le

débat au Conseil des Etats au printemps. En outre, cette même chambre sénatoriale reprenait certaines des exigences de l'initiative vache à lait. Au lieu de 50%, il prévoyait d'accorder 60% des impôts sur les huiles minérales au trafic automobile (soit environ 300 millions de francs supplémentaires par an) et d'inclure 400 kilomètres de routes dans le réseau national. Cet argent manquera cruellement dans la caisse fédérale pour financer des objectifs plus sensés.

Le FORTA tel que prévu incarne la mentalité des années 1960, car il ne s'agit plus d'entretenir simplement le réseau de routes nationales, mais surtout de l'étendre progressivement de 4 à 6 voies, alors que le peuple avait clairement refusé en 2004 la proposition d'Avanti allant dans ce sens. En outre, le réseau serait étendu en intégrant de nombreux nouveaux tronçons autoroutiers tels que le contournement de Morges, l'autoroute de la vallée de la Glatt, etc. Cette politique

du saucissonnage contrevient clairement à la volonté exprimée par le peuple. Rappelons tout de même que la Suisse dispose déjà d'un réseau d'autoroutes parmi les plus denses du monde !

Un débat à l'encontre du bon sens

Cette discussion est menée de manière très unilatérale. Au lieu de questionner l'utilité d'une extension du réseau de routes nationales à cause des conséquences désastreuses sur le climat et l'aménagement du territoire, le débat porte uniquement sur le financement.

Il n'est dès lors pas étonnant que le nombre de bus à longue distance depuis la Suisse vers l'étranger ne cesse d'augmenter et le nombre de trains de nuit diminue d'autant. En effet, le rail et la route ne sont pas mis sur un pied d'égalité. Est-ce bien judicieux de vouloir éliminer les bouchons aux frais du public pour favoriser de très polluants bus à longue distance ?



Quelle part de notre paysage voulons-nous sacrifier au trafic ?
Les (vraies) vaches à lait trouveront-elles encore des pâturages ?

Photo: www.stbaba.bayern.de

Gagner plus grâce à plus de courage

Le temps est venu d'établir un bilan de mi-parcours de nos Initiatives des villes. Certains recensements sur les routes semblent indiquer que le trafic motorisé diminue (TIM) un peu dans les villes concernées, mais on ne saurait déjà parler d'un renversement de la tendance. **Philippe Koch et Bernhard Piller**

Il y a environ six ans, actif-trafiC a réussi par le biais de ses Initiatives des villes à imposer des textes exigeant que le trafic automobile cesse de croître (Lucerne et St-Gall) ou doive même décroître (Bâle, Winterthur et Zürich). À Genève, il s'agissait de sécuriser les pistes cyclables et passages piétons. Toutes les six initiatives ou contre-projets ont été acceptés. Mais la mise en œuvre a-t-elle effectivement eu lieu ? La question n'est pas un simple exercice de rhétorique comme le montre notre analyse.

Pas de retour de manivelle

À la différence de nombreuses autres initiatives, les nôtres sont toujours au centre du débat politique de nos jours. La plupart des représentant·e·s politiques en charge du dossier ne cessent

de répéter qu'ils et elles ont l'intention de mettre en œuvre les Initiatives des villes, même si les réalisations sont parfois modestes.

À Lucerne et Bâle, des initiatives voulant annuler les initiatives des villes n'ont pas abouti. Car la majorité de la population se prononce pour moins et non pas plus de trafic automobile en ville.

Une ville conçue essentiellement pour la voiture est une aberration

Les agglomérations du monde entier essaient de maîtriser le flux de voitures, afin de mieux utiliser l'espace urbain si rare et de favoriser les qualités qui rendent la vie en ville agréable, à savoir de courtes distances, de nombreuses possibilités de rencontre, des espaces publics accessibles, une vie économique intense.

Vouloir dès lors rendre les villes plus accessibles au trafic automobile revient à saccager la qualité de vie en ville.

Toujours au centre de l'attention

Les Initiatives des villes sont toujours présentes dans l'esprit des citoyen·ne·s. Elles sont utilisées au quotidien par des hommes et femmes politiques pour appuyer leurs demandes concrètes d'accorder davantage d'espace à la mobilité durable. L'idée a été reprise par d'autres groupements et inscrite dans la législation communale, comme à Bienne, Thoune ou Aarau. Baden et Zoug devraient suivre sous peu. À Lausanne, elle a été examinée, mais « recalée » au profit d'autres actions. actif-trafiC donne volontiers un coup de main aux personnes intéressées en leur fournissant



actif-trafiC rappelle aux autorités leur devoir de mettre en œuvre les Initiatives des villes : remise d'un kit de démarrage aux nouveaux Conseillers administratifs en charge Josef Lisibach et Adrian Borgula dans les villes de Winterthur et Lucerne.

des informations et en partageant nos expériences.

Volonté de changement

Mais cela est-il suffisant ? L'exemple de Zurich montre que le nouveau Conseiller administratif Filippo Leutenegger est arrivé à « geler » rapidement des progrès et planifications allant dans le bon sens. À Genève, il en va de même : l'actuel Conseiller d'Etat Luc Barthassat s'intéresse principalement à l'amélioration du confort sur la route pour les motocyclistes.

Une conclusion s'impose alors : pour réaliser les objectifs voulus par le peuple, il faut un gouvernement décidé à utiliser tous les moyens à sa disposition pour la bonne cause. Une ou deux grandes décisions en matière de transports ne



L'histoire à succès des Initiatives des villes d'actif-trafiC

St. Gall

La première votation sur une initiative des villes a été acceptée avec près de 60% de Oui. Elle demande le plafonnement du trafic automobile à St-Gall et que toute croissance du volume total des transports se fasse par le biais de l'offre pour les transports publics (TP) et la mobilité douce. Les données de 2014 montrent cependant que ce but n'a pas été atteint. Peu étonnant, car le concept de mobilité de la Ville permet d'augmenter la capacité routière.

Lucerne

Le contre-projet a recueilli 63% de Oui. Par suite, la Ville a élaboré une stratégie de mobilité et un concept global de transports, avec pour résultat notamment la construction d'un axe de mobilité douce entre Kriens/Horw et Lucerne. Les nouvelles zones de développement disposent d'un concept de gestion de la mobilité. Mais une révision du règlement du stationnement et un plafonnement des capacités routières s'avèrent indispensables pour atteindre les objectifs de l'Initiative des villes.

Zurich

Le peuple avait accepté tant l'initiative que le contre-projet, mais c'est l'initiative qui a gagné avec 50,6%. La part des transports publics (TP) et de la mobilité douce sur l'ensemble des prestations de transport doit donc croître de 10% d'ici 2021. La construction ou l'extension de nouvelles routes à grand débit ne sont autorisées que si elles n'accroissent pas la capacité totale pour le transport individuel motorisé (TIM). Pourtant le tunnel du Rosengarten prévu contrevient à cet impératif, en augmentant le nombre de voies de 4 à 6...

Bâle-Ville

Les Bâlois-e-s ont accepté le contre-projet avec 55% de Oui. Le Canton-ville est désormais tenu de réduire le trafic automobile en ville de 10% d'ici 2020. Selon les dernières données de 2016 on a pu observer une réduction du trafic motorisé (TIM) de 2,9%, un signe certes encourageant, mais encore insuffisant. De nouvelles mesures de promotion des TP et de la mobilité douce (vélo et marche) s'imposent donc.

Genève

L'initiative cantonale pour la mobilité douce a été acceptée de justesse en mai 2011. L'initiative demande un réseau continu de voies cyclables, des passages piétons sécurisés et un plan directeur de la mobilité douce. 5 ans après, la situation ne s'est toujours que peu améliorée pour les piétons et cyclistes, car les quelques rares projets réalisés restent fragmentaires. En effet, la construction d'aménagements d'envergure se heurte à plusieurs écueils : une absence complète de volonté politique pour voter des budgets et des projets, un plan directeur de la mobilité douce qui ne répond pas aux demandes de l'initiative mais aussi une loi sur le stationnement qui exige de conserver le nombre de places, ce alors que le nombre de ménages motorisés ne cesse de diminuer !

Winterthour

Le parlement de la Ville a accepté en 2011 le contre-projet. Ce dernier exige que la part des transports publics (TP) et de la mobilité douce augmente de 8% d'ici 2025. La mise en œuvre se fait toutefois attendre. Pas étonnant, puisque la Ville n'accorde pas encore systématiquement la priorité aux bus et piétons aux feux. Les mesures déjà prises s'avèrent insuffisantes pour atteindre l'objectif fixé.



actif-trafiC n'a pas manqué d'idées originales pour pousser à l'action : remise d'une tirelire au canton de Genève soi-disant en manque de moyens et réaffectation de places de stationnement en espaces de jeux.

suffisent pas à modifier profondément le trafic urbain. Il faut un travail patient de tous les jours, prendre constamment de petites décisions correctes. La panacée n'existe pas, il faut pondérer soigneusement les intérêts et priorités en jeu, en ne perdant pas de vue la direction générale. Sans représentant·e·s au gouvernement œuvrant dans ce sens et ayant le courage de défendre cette position face aux autres membres du gouvernement, des modifications en profondeur ne sont pas possibles.

Notre choix citoyen

Ce constat est d'une part décourageant, car nous n'appartenons que rarement au camp des vainqueurs lors des élections. D'autre part, cela devrait nous encourager à participer plus étroitement au choix de candidat·e·s roses-verts-rouges disposant d'une forte personnalité pour s'imposer au gouvernement ainsi que d'un calendrier de tâches clairement défini au sein de ces partis. En effet, les candidat·e·s de ces partis sont souvent élu·e·s dans les grandes villes.

Des objectifs, mais pas de mesures

Les résultats seulement mitigés des Initiatives des villes font une fois de plus état d'un problème récurrent dans la politique des transports et de l'environnement. Certes, une grande majorité approuve dans l'absolu nos aspirations, mais les mesures concrètes, elles, sont laissées sur le carreau. Cela semble logique, car les mesures concrètes visent directement des personnes. Les « défavorisés » se battent donc contre les mesures. Pour contourner ce dilemme, il nous faut formuler avec doigté des mesures créatives et investir dans la construction de grandes coalitions pour obtenir des majorités pour une politique des transports progressiste. Avec courage, persévérance et créativité nous entendons bien contribuer au succès complet de nos Initiatives des villes.

Une lueur d'espoir pour les trains de nuit

La compagnie allemande de chemins de fer (DB) cessera d'exploiter des trains de nuit dès décembre pour réaliser des économies. La compagnie autrichienne de chemins de fer (ÖBB) voit, quant à elle, un créneau qu'elle entend exploiter. Cependant, les deux entreprises restent muettes quant aux détails concrets sur l'avenir des trains. **Daniel Costantino**

La DB n'inclura plus de trains de nuit dans son offre dès le changement d'horaire en décembre. Toute l'Europe a connu des actions de protestation contre cette mesure. En effet, les trains de nuit ne sont pas seulement pratiques : ils correspondent à une longue culture de voyages et ont moins d'impact sur le climat que le trafic aérien auquel la majorité des passagers de ces lignes recourraient sinon. S'y ajoute un aspect social, car la DB devra licencier du personnel après l'arrêt des trains de nuit.

Rentabilité sciemment ruinée

Des voix critiques estiment que la rentabilité des trains de nuit a été sciemment ruinée. Ainsi les coûts de réservation pour les sillons de nuit ont été débités aux trains de nuit et crédités à un autre segment. La DB a aussi manipulé les données : les passagers dans les wagons d'accompagnement avec des sièges n'ont pas été comptabilisés. En outre, le wagon-restaurant a été remplacé par un wagon-bar, supprimé plus tard à son tour.

Aujourd'hui, il est seulement possible de se fournir en snacks et boissons auprès de l'agent de train et de les consommer ensuite dans le compartiment.

La commercialisation a aussi souffert. Une brochure en ligne de Suisse Tourisme destinée aux voyageurs allemands énumère les liaisons IC et ICE, mais non les lignes de nuit. Il en va de même pour l'horaire en ligne. Les réservations ont été rendues plus difficiles pour les liaisons nocturnes.

Suite à l'apparition de nombreuses offres de bus à longue distance, la DB a en outre introduit un produit concurrent directement les trains de nuit avec ses propres bus à longue distance. Or, la qualité du sommeil dans ces bus est incomparable à celle d'un wagon-lit.

Ex oriente lux

Pour les chemins de fer autrichiens (ÖBB), les trains de nuit ne sont pas un produit de niche, car ils contribuent déjà aujourd'hui à 17% du chiffre d'affaire. Le Conseil d'administration des ÖBB a

approuvé en mai l'achat de 60 wagons-lit et wagons-couchettes usagés pour 31 millions d'euros. D'ici mi 2019 les ÖBB prévoient de transformer 20 wagons IC en wagons-couchette. Les ÖBB annonceront en septembre s'ils entendent aussi faire revivre les trains-autos en Allemagne. Les CFF accepteraient de collaborer avec ce prestataire, comme ils l'avaient fait par le passé avec CityNight-Line.

Et en France ?

Le gouvernement a décidé de ne plus financer l'exploitation de 6 lignes de nuit sur 8 à partir du 1er juillet 2016. Seules deux lignes échappent à ce funeste destin : Paris-Hautes-Alpes et Paris-Pyrénées orientales, car elles constituent le seul moyen de desservir ces destinations. Les lignes appelées à disparaître cet automne sont celles reliant Paris à la Savoie (Saint-Gervais et Bourg-Saint-Maurice) et à Albi, ainsi que celles reliant Strasbourg et Luxembourg à Nice et Portbou (Espagne). Deux autres lignes, reliant Paris à Irun (Espagne) et à Nice bénéficieront d'un sursis jusqu'en 2017.

actif-traffic s'oppose énergiquement à ce démantèlement et fera signer ces prochaines semaines une pétition pour sauvegarder ces lignes (lien disponible sur www.actif-traffic.ch).

Mettre les acteurs sur un pied d'égalité

Afin d'assurer à terme l'exploitation des trains de nuit et d'offres transfrontalières par le rail, des modifications sont nécessaires à l'échelon international. Ne devant payer ni TVA ni taxe sur le kérosène, le trafic aérien est indûment privilégié, alors qu'il occasionne de gros dégâts environnementaux. actif-traffic a donc décidé de soutenir l'initiative populaire genevoise « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » (voir annexe ainsi que sur www.actif-traffic.ch). Rejoignez-nous pour nous aider à porter ce combat !



Action d'actif-traffic à Genève pour sauver les trains de nuit.



Les agglomérations du monde entier essaient de maîtriser le flux de voitures, afin de mieux utiliser l'espace urbain si rare et de favoriser les qualités qui rendent la vie en ville agréable.

En point de mire

Droit de regard du peuple sur les institutions de droit public

L'aéroport international de Genève appartient au canton, donc à ses citoyen·ne·s. La moitié de ses bénéfices est reversé au canton. Les nuisances, tels que bruit nocturne jusqu'à 23 heures et parfois au-delà, ou les émissions de CO₂, sont elles aussi patentées. L'initiative vise à trouver un équilibre entre les apports économiques indéniables de l'aéroport et les coûts engendrés. Nous vous invitons donc à signer l'Initiative pour le pilotage démocratique de l'aéroport de Genève, afin d'initier un débat public sur le développement futur de l'aéroport.

Agenda

Sa 24 septembre

Alternatiba

Genève, Plaine de Plainpalais.

Des stands de 80 associations sont prévus, ainsi qu'une dizaine de conférences pour la seconde édition du village alternatif.

actif-trafiC y participera avec un stand sur les « points noirs » pour les piéton·ne·s et une animation pour les enfants.

<https://alternatiba.eu/leman/2016/06/07/alternatiba-leman-2016-24-septembre/>

Ve 30 septembre

Journée d'étude

Gland.

Gestion de la mobilité dans les quartiers – Agir sur les déplacements à travers l'habitat

<http://www.rue-avenir.ch/>

actif-trafiC
En avant toute !