

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



140 | 11.2023

Changement

de système

dès la page 3

Autoroutes page 5

Brèves pages 6-7

actif-traffic
En avant toute!

Tout est bien

qui finit bien ?

Actuellement, nous consommons le pétrole et le gaz un million de fois plus vite qu'ils n'ont pris de temps à se former dans la croûte terrestre. Et la tendance est à la hausse. Il est évident que cela ne peut pas bien se terminer. Or, la consommation d'énergie fossile et les émissions de CO₂ sont réparties de manière très inégales au sein de l'humanité.

La moitié la plus pauvre de l'humanité n'est responsable que de 12 % des émissions de CO₂ contre 88 % pour la partie la plus riche. Encore plus alarmant, les 10 % les plus riches de l'humanité sont responsables de 48 % des émissions, soit presque la moitié. Afin que l'humanité ne soit pas exterminée par les changements climatiques, c'est aux plus riches de prendre leur responsabilité.

En Suisse, nous faisons clairement partie de la moitié la plus riche de l'humanité. Une bonne partie de la population se trouve même dans les 10% les plus riches de la planète. En un sens, c'est une bonne chose, car être soi-même responsable signifie que l'on peut agir. Malheureusement, en Suisse la situation n'est pas rose. Un exemple ? L'État souhaite gaspiller 5,3 milliards pour de nouvelles autoroutes. Mais est-ce vraiment en voiture que nous pourrions atteindre l'objectif de « zéro émissions nettes » en 2050 ? Pas vraiment.



La Terre étant un système limité, l'objectif de la neutralité carbone sera forcément atteint un jour, avec ou sans nous. Ce numéro du bulletin d'actif-traffic est consacré à la question de savoir ce que nous devrions changer si nous ne voulons mettre les meilleures chances de notre côté pour atteindre cette neutralité carbone.

Je vous souhaite une lecture inspirante,

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 actif-traffic.ch/bulletin-dinformation Rédaction coordination d'actif-traffic Traduction et relecture Thibault Schneeberger et Youri Bernet Contributions Silas Hobi et Martina Senn Photo page de titre actif-traffic Layout typisch.ch Impression Jordi AG, Belp Protection des données actif-traffic.ch/protection-des-donnees Papier RePrint papier recyclé Prix d'abonnement presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 Prochain numéro Mars 2024

Une transformation subie... ou choisie?

Il y a plus de 30 ans, actif-trafiC a entrepris de transformer la société en profondeur. Face à l'urgence climatique, les questions posées à l'époque de la création d'actif-trafiC sont plus actuelles que jamais. Comment notre société doit-elle se transformer pour que nous puissions relever les défis de notre temps ?

Silas Hobi

En analysant les conflits armés des dernières décennies, on discerne assez vite un schéma récurrent. Les enjeux concernent souvent l'accès aux ressources, qu'il s'agisse des énergies fossiles ou de l'alimentation. Ces dernières années, même si le contexte politique a joué un rôle absolument central, c'est souvent la pénurie de ressources qui a contribué à déclencher des soulèvements et des guerres civiles dans plusieurs États du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. C'est notamment le cas en Syrie où des années de sécheresse ont fait chuter les récoltes de blé. La hausse du prix des denrées alimentaires dans les pays dépendants des importations a également fait partie des éléments déclencheurs des troubles.

Plus d'un milliard de déplacés à cause du climat ?

La crise climatique va renforcer de telles pénuries. En fonction de la poursuite de la hausse des températures mondiales, un milliard de personnes ou davantage risquent de perdre leurs moyens de subsistance et d'être contraintes de migrer. Ces flux migratoires vont exacerber les tensions existantes, en particulier dans les régions et pays limitrophes qui accueillent la plupart des réfugiés, mais également en Europe. Depuis plusieurs années, on assiste à une montée en puissance massive des partis populistes d'extrême-droite – une menace majeure pour notre démocratie. Pendant ce temps, les renvois illégaux aux frontières extérieures de l'Europe font partie du quotidien et nous fermons les yeux sur ces pratiques contraires aux droits humains.

Dépendance à l'égard des autocrates

Notre avidité pour le pétrole, le gaz, le charbon et l'uranium nous rendent dépendants des despotes et des autocrates. La démocratie est en crise dans le monde entier. Non seulement les coups d'État militaires en Afrique, l'évolution en Russie, en Chine et en Turquie, mais aussi la

montée des partis populistes de droite en Europe et aux États-Unis devraient nous faire réfléchir. La prise du Capitole à Washington en 2021 nous a fait prendre conscience de la fragilité des acquis durement gagnés tels que la démocratie, l'État de droit ou les droits humains.

Société de consommation ou véritable liberté ?

Au vu de ces développements, je me demande pourquoi nous nous accrochons si désespérément à une liberté prétendument illimitée. L'illusion de la poursuite d'un mode de vie composé de la maison pavillonnaire, la voiture individuelle ainsi que les vols en avion pour partir en vacances nous poussent à dépendre de régimes autoritaires. La vraie liberté, sous forme de participation aux décisions politiques, de justice ou d'accès à l'éducation et à la santé, est désormais menacée par la société de consommation.

Subir le changement ou l'anticiper ?

Les prochaines décennies vont être marquées par de profonds changements. La seule question est de savoir si nous les façonnerons ensemble en les anticipant démocratiquement ou s'ils s'abatront sur nous comme un désastre. L'urgence climatique nécessite des mesures drastiques, comme l'économie de guerre britannique pendant la Seconde Guerre mondiale. Cette proposition d'Ulrike Hermann, tirée de son livre « Das Ende des Kapitalismus » (La fin du capitalisme), semble tout à fait raisonnable au vu de la situation mondiale menaçante. Pour préserver et développer la véritable liberté durement acquise, nous devons nous libérer des biens matériels comme la voiture ou les vols systématiques en avion. La crise énergétique et climatique ne peut être surmontée que si nous transformons fondamentalement notre société, comme actif-trafiC le demande depuis plus de 30 ans déjà. ■



Grève du climat

Vers une économie post-croissance

La révolution industrielle a modifié de manière spectaculaire la relation entre la Terre, ses ressources et l'humanité. Depuis, la croissance économique implacable a accéléré de manière exponentielle tous les impacts de notre société. Les critiques viennent aussi des économistes.

Martina Senn

C'est l'économiste écologique américain Herman Daly (1938 – 2022) qui a développé le concept de « steady-state-economy » (économie stationnaire) dans les années 1970. Pour lui, l'idée de poursuivre une croissance infinie sans prendre en compte ses conséquences négatives est non seulement erronée, mais aussi fondamentalement anti-économique si le capital naturel sacrifié pour la production – épuisement des ressources naturelles, extinction des espèces, catastrophe climatique – dépasse la valeur des avantages économiques. Pour la transition vers une économie stable dans les limites écologiques, Herman Daly propose différentes mesures, dont certaines sont présentées ci-dessous.

Systèmes de plafonnement et d'échange

Selon Daly, des plafonds stricts doivent être fixés pour les ressources et les émissions et un système d'échange doit être mis en place pour garantir que les objectifs de durabilité et de gaz à effet de serre soient atteints de la manière la plus efficace possible.

« Il y a quelque chose de fondamentalement faux dans le fait de traiter la planète comme s'il s'agissait d'une entreprise en liquidation. »

Herman Daly

Réforme écologique de la fiscalité

Au lieu de taxer la création de valeur (travail et capital), il s'agit de taxer l'utilisation des ressources qui sont prélevées dans la nature et restituées sous forme de pollution.

Redistribution et salaire maximum

La lutte contre la pauvreté passe par la redistribution. L'inégalité dans la répartition des revenus doit être limitée de manière équitable, en introduisant non seulement un salaire minimum, mais aussi un salaire maximum, en visant à terme une harmonisation internationale.

Libre organisation du temps de travail et de sa durée

Le progrès technique doit être utilisé pour réduire le temps de travail ou raccourcir la carrière professionnelle.

Abandonner le système bancaire de réserves obligatoires

Afin de rétablir l'équilibre entre l'épargne et l'investissement et de préserver les ressources naturelles, le contrôle de la masse monétaire doit revenir aux États et les réserves obligatoires doivent être progressivement portées à 100 %. Les banques ne doivent plus prêter que l'argent qui a été déposé chez elles et ne doivent plus pouvoir créer de l'argent virtuel.

Ces différentes mesures représentent des exemples nécessaires pour stopper et inverser la croissance, en particulier dans le domaine de la mobilité. Il est clair qu'au vu de la crise climatique, de la disparition des espèces et des atteintes à la santé causées par le trafic motorisé, nous ne pourrions pas éviter de nous attaquer à des changements sociétaux profonds. ■

Résistances locales contre les monstres projets d'autoroutes

Le référendum contre les nouvelles autoroutes est lancé ! Mais que contient ce paquet de 5,3 milliards ? À chaque fois il s'agit de projets dans des grandes villes ou à proximité. Et l'opposition locale se fait entendre. Tour d'horizon.

Martina Senn

Berne: «Changement de voie» contre l'élargissement à 8 pistes!

L'association «Spurwechsel» (Changement de voie) organise la résistance à Berne. Un tronçon de l'A1 passerait de six à huit voies et un autre de quatre à six voies ! Bétonnage de terres agricoles, défrichage de forêts, valeurs limites de bruit largement dépassées malgré des parois. La ville de Berne, plusieurs communes et des agriculteurs s'y opposent fermement.

Schaffhouse: IG Fäsenstaub contre l'augmentation du trafic dans les quartiers

Ici c'est un tronçon de l'A4 qui serait élargi à quatre voies. Le groupe de résistance «IG Fäsenstaub» craint le pire : la suppression d'une bretelle d'accès actuellement utilisée par 9100 véhicules par jour risque de dévier une partie de ce trafic vers la vieille ville et les quartiers. Le chantier risque aussi d'entraver des améliorations du trafic piéton et cycliste. L'autoroute passerait à l'avenir au-dessus d'une galerie actuellement souterraine, entraînant une augmentation des nuisances.

Retrouvez davantage d'infos et les liens vers les sites des groupes d'opposition locaux sur actif-traffic.ch/resist

Bâle: large alliance contre le tunnel sous le Rhin

Le projet à Bâle prévoit plusieurs nouveaux tronçons de tunnel dont deux nouveaux tubes à deux voies de près de 4 km, passant sous le Rhin et émergeant dans le Petit-Bâle. Les opposants dénoncent une augmentation massive du trafic. 150 jardins familiaux, un terrain de sport et un gymnase devraient céder la place à un énorme chantier durant dix ans. Le seul espace vert et sportif du quartier Matthäus deviendrait un chantier géant et serait durablement réduit. Un cauchemar !

Saint-Gall: Association contre la jonction autoroutière de la gare de marchandises

À Saint-Gall, c'est peut-être l'un des pires projets : un troisième tube à trois voies en tunnel et une bretelle d'accès à la gare de marchandises qui amèneraient le trafic autoroutier directement au centre-ville. L'association locale d'opposition dénonce un afflux de trafic et un effet de séparation qui vont entraver les transports publics, les cyclistes et les piétons. Un désastre programmé !

Projet « surprise » entre Genève et Nyon

L'élargissement à six voies de l'autoroute entre Le Vengeron (GE) et Nyon (VD) a été sorti du chapeau pour « donner » un projet à la Romandie dans ce paquet. Quelle touchante attention ! Pour 911 millions, cet élargissement prévoit aussi trois nouvelles jonctions. 100 000 m² de terres agricoles et 20 000 m² de forêts seraient détruits. Un désastre qui générera encore plus de trafic qui ira s'engorger dans des entonnoirs urbains aux deux bouts. L'opposition locale s'organise. Contactez-nous ! 

Initiatives Climat Urbain

Trois ans après le lancement des premières initiatives Climat urbain, voici les premières votations populaires qui arrivent ! Alors que le contreprojet à Saint-Gall est déjà en vigueur depuis fin 2021 sans passer par les urnes, les habitant-es de Bâle-Ville voteront ce 26 novembre pour accorder davantage de place aux arbres, piétons, cyclistes et transports publics. À Winterthur, le vote aura lieu le 3 mars 2024. À Genève, un contreprojet plutôt satisfaisant, engageant les communes et le Canton a été voté à l'unanimité du Grand Conseil fin septembre. Le comité a décidé de retirer l'initiative. À moins d'un référendum, il n'y aura donc pas de votation genevoise et la nouvelle loi « sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports pu-



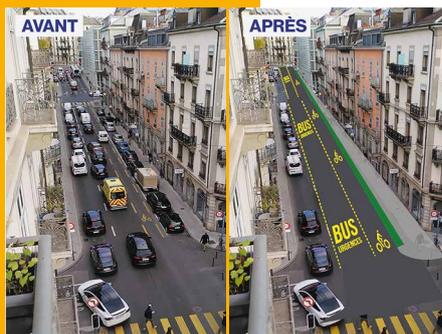
blics dans l'aire urbaine » entrera en vigueur dans les prochains mois. Affaire à suivre !

Il est intéressant de noter qu'à Bâle, la nécessité de prendre des mesures pour réduire l'effet îlot de chaleur urbain et promouvoir une mobilité plus durable n'a pas vraiment suscité de grand débat contradictoire. En effet, le sondage représentatif réalisé en août par DemoScope à la demande d'actif-traffic a montré que 92 % de la population souhaitait voir davantage d'arbres dans les rues et que 63 % étaient d'avis que Bâle-Ville devait en faire davantage pour promouvoir les formes de transport respectueuses du climat. La seule question qui fait débat est de savoir si des chantiers supplémentaires sont nécessaires pour verdifier la ville et, si oui, si cela peut être imposé à la population. Il est clair qu'il s'agit d'un argument fallacieux. Les experts confirment que la végétalisation peut être intégrée dans des projets qui ont lieu de toute façon sans forcément multiplier les chantiers supplémentaires. ■

Genève : pétition pour réaménager le boulevard du Pont d'Arve

Les habitant-es du boulevard du Pont d'Arve, l'un des tronçons les plus insalubres de Genève, saisissent les autorités avec une pétition demandant qu'on profite des travaux en cours pour le réaménager. En effet, cet axe hyper fréquenté explose depuis de nombreuses années toutes les normes de pollution de l'air et de protection contre le bruit, au détriment de la santé et de la qualité de vie des riverain-es. Les demandes sont simples : supprimer l'une des deux voies automobiles ainsi que le stationnement afin d'élargir les trottoirs, d'améliorer la piste cyclable et de créer une voie dédiée aux bus et aux véhicules d'urgence. actif-traffic avait, durant l'été 2023, fait réagir avec une proposition allant dans ces sens (image). Une pétition à signer et faire signer ! ■

+ d'infos : actif-traffic.ch/pontdarve

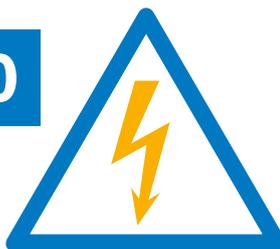


30 km/h : la protection de la population passe au second plan

Après un compromis très discutable passé entre la Municipalité de Lausanne et les lobbies pro-voiture, à Genève, un accord passé entre l'Etat et les associations automobiles a accouché d'un compromis très dilué qui maintiendra de nombreux axes très bruyants et très peuplés à 50 km/h. Deux occasions ratées de prendre des mesures claires alors même que le Tribunal fédéral a rendu plusieurs arrêts récents très favorables au 30 km/h. Pour actif-traffic, une solution plus efficace devrait s'imposer dans nos villes : le 30 km/h généralisé, de jour comme de nuit, sur tous les axes – sauf zones de rencontre à 20 km/h – à l'intérieur du périmètre urbain le plus dense. Cela aurait le mérite de diminuer à la fois le bruit et les risques d'accidents graves mais aussi de réduire les accélérations et freinages... en plus d'être plus simple à comprendre et donc à faire respecter pour toutes et tous, y compris les automobilistes ! ■

35 milliards

C'est le montant que la Confédération veut dépenser pour de nouvelles autoroutes, dont 5,3 milliards dans les prochaines années.

35**50****50 %**

L'électrification permet au mieux de réduire de moitié les émissions dues au trafic motorisé. Le reste du chemin doit être fait par la réduction du trafic.

2,3

2,3 % des voitures en Suisse sont des véhicules électriques.

**1927**

Il y a cent ans déjà, l'ingénieur américain Arthur S. Tuttle avertissait que construire de nouvelles routes entraînait une augmentation du trafic.

**10 milliards**

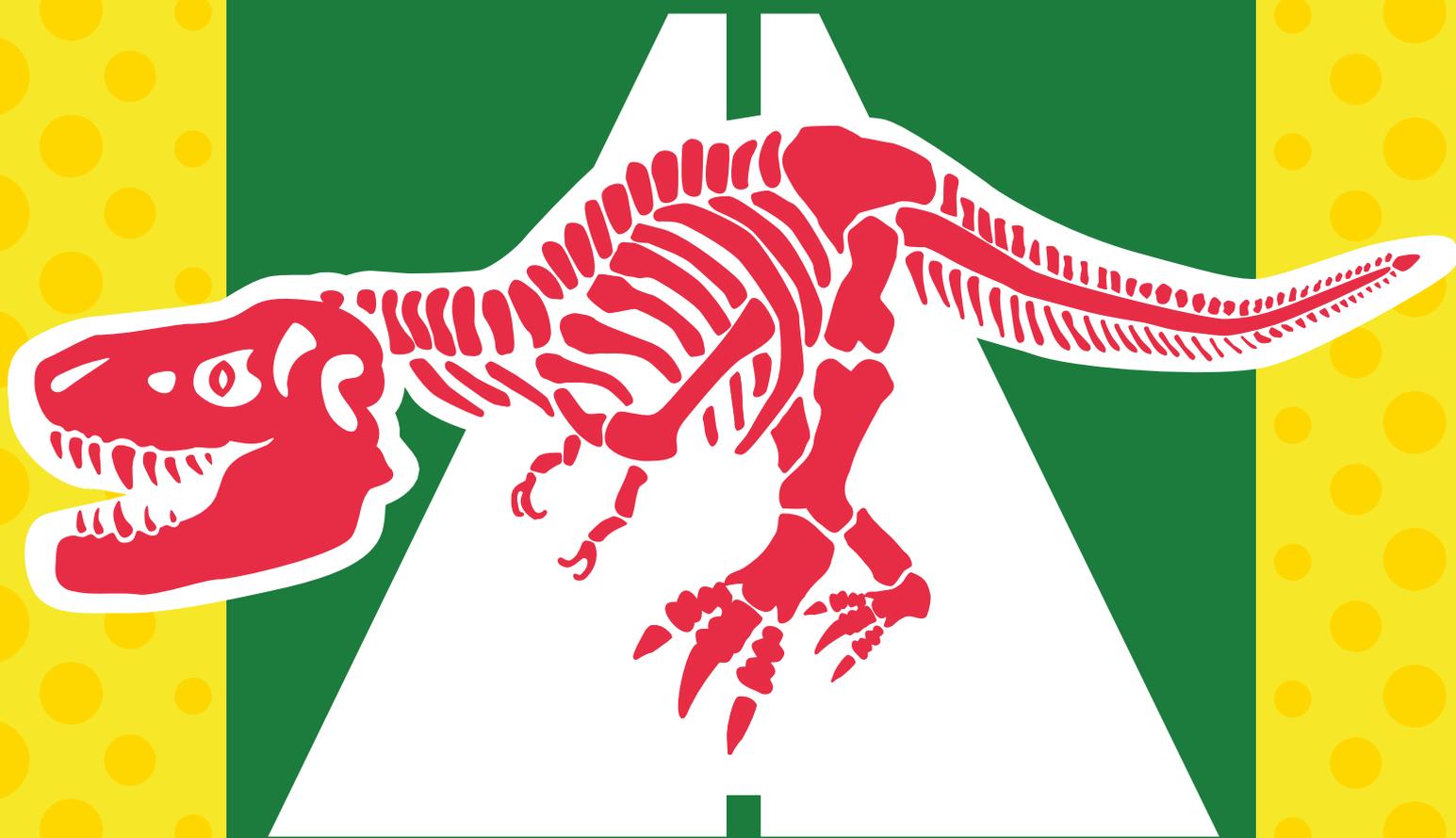
Ce sont les coûts externes (santé, environnement) du trafic privé motorisé en Suisse.

10**10****10 cm**

plus larges et 20 cm plus longues en moyenne. Les voitures ont nettement grossi au cours des 20 dernières années.

Aidez-nous à stopper l'extension des autoroutes !

La récolte de signatures pour le référendum contre les nouvelles autoroutes a commencé le 10 octobre dernier. Nous avons 100 jours en tout pour récolter 50 000 signatures valables ! Pour atteindre nos objectifs climatiques et protéger la biodiversité, nous devons convaincre qu'il faudrait investir ces milliards dans les transports publics, la marche et le vélo, plutôt que dans des monstres projets fossiles. Les extensions autoroutières prévues sont situées près de grandes villes comme Bâle, Berne, Genève, Nyon, Saint-Gall ou Schaffhouse. C'est absurde ! Vous avez des parents, amis ou connaissances qui n'ont pas encore signé le référendum ? Télécharger et imprimez la feuille de signatures depuis sur notre site web : chaque signature compte ! actif-traffic.ch/referendum



NON

Expiration du délai référendaire

Lundi 25 décembre 2023

Nous devons remettre les 50 000 signatures contre l'extension de l'autoroute à la Chancellerie fédérale avant le 18 janvier. Comme les signatures doivent encore être authentifiées auparavant dans chaque commune, nous devons recevoir les feuilles de signatures dans notre boîte aux lettres au plus tard comme cadeau de Noël.

actif-traffic.ch/referendum

AG d'actif-traffic

Mercredi 10 avril 2024

(Suisse alémanique · en allemand)

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