

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



147 | 9.2025

Réduire de moitié le trafic routier

dès la page 3

La politique des transports selon Albert Rösti [page 6](#)

30km/h et santé [page 7](#)

Trains de nuit en France [page 10](#)

actif-traffic
En avant toute!

Moins aurait

été plus...

...si nous avions remporté l'initiative pour la réduction de la moitié du trafic routier en 2000. Moins de stress, moins de circulation, plus d'activité physique, plus de temps pour nous et pour les autres. La réduction du trafic automobile aurait libéré non seulement les villes et les villages, mais aussi notre façon de penser. La mobilité ne serait plus un moyen d'atteindre une fin, mais une partie intégrante de notre vie, conçue de manière consciente.

Les centres, aujourd'hui encombrés de voitures, seraient devenus des lieux de rencontre animés, avec des possibilités de shopping et de loisirs. Nous n'aurions plus à discuter de projets d'autoroutes, nous investirions dans une mobilité durable et active, dans notre avenir. Au lieu de passer nos journées à râler dans notre voiture, nous aurions le temps d'essayer de nouvelles idées.

Même si des succès ont été enregistrés, comme les Initiatives des Villes ou Climat Urbain, ainsi que le rejet de l'extension des autoroutes, 25 ans plus tard, nous sommes toujours au même point en Suisse : dans les embouteillages, dans les voitures et dans la politique. Transition énergétique ? Les routes sont plus encombrées que jamais. Les voitures électriques ? Elles sont elles aussi coincées dans les embouteillages. Au lieu de changer de cap, on construit des autoroutes et on défend les places de parking comme si elles faisaient partie du patrimoine national. Le réchauffement climatique est tangible, avec ses inondations, ses vagues de chaleur et ses glissements de terrain. Et nous discutons encore de savoir si limiter la vitesse à 30 km/h est une exigence excessive ou non.

Les transports sont perçus à tort comme un droit individuel, au lieu d'organiser la mobilité dans le cadre d'une responsabilité collective. Nous aurions pu avoir 25 ans de progrès. Au lieu de cela, nous avons passé 25 ans à clignoter sans jamais tourner.

Mais qui sait, en regardant en arrière, nous parviendrons peut-être encore à prendre le virage dans la bonne direction. Je vous souhaite une bonne lecture de ce magazine !

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** Daniel Costantino, Magdalena Erni, Hanspeter Kunz, Donat Oberson, Thibault Schneeberger, Nina Sommer, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann **Photo page de titre** Wolf Altorfer **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** Novembre 2025

actif-traffic : une utopie réaliste

Que reste-t-il un quart de siècle après le vote
sur notre initiative sur la réduction du trafic ?
Un mouvement qui grandit et une association
plus vivante que jamais !

Thibault
Schneeberger

J'ai fêté mes 18 ans en octobre 2000. Lorsque l'initiative d'actif-traffic a été soumise au peuple quelques mois plus tôt, je n'ai donc pas pu glisser de bulletin dans l'urne. Pourtant, même si je n'étais pas encore très affûté politiquement à l'époque, je suis certain que c'est un OUI enthousiaste que j'aurais voté.

À l'époque, l'initiative semblait utopique ? Raison de plus pour la soutenir ! Car l'utopie est comme l'horizon : même si l'objectif recule à mesure qu'on croit s'en rapprocher, c'est bien lui qui nous fait avancer.

Pragmatisme des visionnaires

Avec cette initiative, les pionnières d'actif-traffic ont lancé un pavé dans la mare qui continue de faire des vagues. Qu'à peine plus d'un-e votant-e sur cinq ait voté OUI importe finalement assez peu. Car le recul nous montre que ce qui apparaissait comme totalement irréaliste – voire farfelu – il y a 25 ans est devenu aujourd'hui parfaitement raisonnable.

Prenons nos objectifs climatiques. Le Canton de Genève a adopté il y a quelques années un Plan Climat qui tente de prendre – à peu près – au sérieux nos objectifs climatiques. Résultat : l'objectif officiel est la réduction de 40 % du trafic motorisé d'ici 2030, puis de 80 % d'ici 2050. L'initiative pour la réduction du trafic paraît presque timorée en comparaison ! C'est pourtant bien ce que nous imposent les limites planétaires.

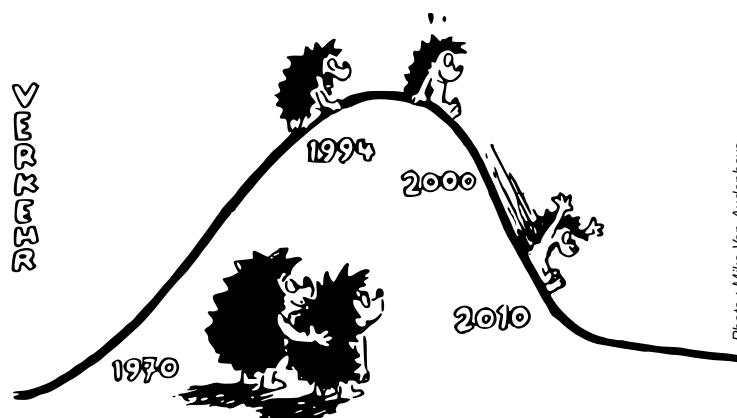
Et la récente décision de la Cour Internationale de Justice vient encore enfoncer ce clou : les États qui ne respectent pas leurs obligations climatiques commettent un acte « internationalement illicite ». Mais même s'il s'agit d'un point d'appui évidemment intéressant, nous ne devrions pas compter sur les tribunaux internationaux pour nous forcer à prendre le tournant dans les transports. Au contraire, nous devons nous appuyer sur notre force de conviction et de mobilisation pour que cette demande soit réclamée démocratiquement.

Stratégie payante

C'est la voie qu'a choisi actif-traffic avec un certain succès ces 25 dernières années en faisant avancer les choses au plan local avec les « Initiatives des Villes » au tournant des années 2010 puis avec les initiatives « Climat Urbain » au début des années 2020. Grâce à ces campagnes, le nombre de personnes conscientes des dégâts qu'inflige le système automobile à nos villes, à nos vies et à notre planète n'a fait que croître. C'est sans aucun doute par ce travail minutieux et patient que nous avons pu remporter un incroyable succès avec le NON à l'extension des autoroutes en novembre dernier.

Mais rien de tout ceci n'aurait pu avoir lieu s'il n'y avait eu quelques visionnaires, au milieu des années 1990, pour avoir le culot de demander de diviser par deux le trafic dans une petite Suisse bourgeoise et tranquille où la conscience des enjeux écologiques était encore relativement embryonnaire. Merci à elles et eux : nous tâcherons d'être à la hauteur de leur courage en continuant à porter ce flambeau. En avant toute ! ■

La première initiative
nationale d'actif-traffic
souhaitait réduire de
moitié le trafic routier
dans un délai de 10 ans.



25 ans,

Le 12 mars 2000, la population suisse refusait la première initiative nationale d'actif-trafiC qui demandait de diviser par deux le trafic motorisé. Cette campagne pionnière a échoué dans les urnes mais elle a semé une graine qui porte encore ses fruits.

Thibault
Schneeberger

Dans cet entretien, Caroline Firmann-Gaulis et Denys Roulin, chevilles ouvrières de l'initiative en Suisse romande, reviennent sur leurs souvenirs de cette époque.

Comment était perçue l'initiative à l'époque ?

Denys Roulin : On était vus comme des cinglés, des utopistes. Aujourd'hui, l'idée passe mieux, mais malheureusement, entre temps, le trafic a encore augmenté.

Caroline Firmann-Gaulis : Heureusement, on avait des bons comités dans les cantons avec des gens conscients qui s'engageaient beaucoup. On a réussi à mobiliser plusieurs autres organisations, comme les Médecins en faveur de l'environnement, l'Initiative des Alpes et des groupes locaux, aussi.

Denys : Plusieurs membres du SEV (syndicat du personnel des transports), mais aussi des personnalités du monde de la culture aussi étaient avec nous. À l'exception de quelques élus verts ou de gauche radicale, la plupart des politiciens sont restés en retrait.

La récolte de signatures a-t-elle été difficile ?

Denys : Dans les petits villages valaisans on se faisait traiter de tous les noms ! Par contre, dans les grandes villes où les nuisances du trafic étaient déjà fortes, l'idée était nettement mieux reçue.

Caroline : À Genève, la coalition « Stop Smog » qui se battait déjà contre le trafic et la pollution de l'air a permis de fédérer des forces : cela nous a beaucoup aidé.

Un souvenir marquant de la campagne ?

Caroline : Le débat à la télévision en direct face au responsable du TCS : c'était vraiment intense. Il était très pernicieux. C'était peu avant le vote, un moment très impressionnant.

Denys : Quand on a reçu en Valais 200 000 sachets de sucre à l'effigie de l'initiative, on s'est demandé comment écouler tout ce stock ! Au final, les bistrotts nous en ont beaucoup pris et il ne nous en est presque resté aucun. Ça a été un moyen de faire passer le message. On a aussi organisé une caravane à vélo avec des débats dans les villes mais malheureusement, cela a surtout rassemblé des convaincus.

L'initiative n'a obtenu que 21.3% de OUI. Cela en valait-il la peine ?

Denys : On a perdu mais on a donné une impulsion qui dure : actif-trafiC est toujours là et fait un super travail. En lançant cette idée, on a créé une lame de fond qui grossit depuis 25 ans. À certains égards, la situation est plus grave aujourd'hui mais si nous n'avions pas été là, je pense que la catastrophe serait encore bien pire.

Caroline : Je pense qu'on avait entièrement raison : c'était fondamental de faire ça. Mon seul regret, c'est qu'on n'ait pas eu un vote positif. Si on regarde la société actuellement, il y a quand même une évolution sur ce sujet. Mais pour moi, diviser par deux le nombre de véhicules privés reste un minimum !



déjà !

Autos Des Neuchâtelois roulent pour «actif-traffic»



Trop de voitures tue la voiture...

Et si Actif-Trafic péchait par modestie?

VOTATIONS DU 12 MARS 2000
Actif-Trafic propose une initiative. Utopique? Porteur...

PHILIPPE BACH

« Plus c'est gros, mieux passe. » Ce vieux principe...

as contre
auto

respect de tous.
générations futures.
économie à tous.



otons **Oui** le 12 mars 2000



Votation populaire
du 12 mars 2000
Explications
du Conseil fédéral

- 1 Réforme de la justice
- 2 Délai de traitement des initiatives
- 3 Quotas de femmes
- 4 Procréation assistée
- 5 Réduction du trafic

actif-traffic
initiative pour une mobilité d'avenir

Respirons
l'avenir

L'initiative est une « déclaration
d'amour à la Suisse »

Les partisans de Rétrotrafic vantent leur projet

initiative en faveur d'une
moitié du travail
privé en dix
la qualité de
uelles et fu-
ble à l'initia-
gements en
mars.
initiative Ré-
déta-

En revanche, la grande majorité de
la population n'aurait pas besoin de
modifier son comportement après
l'approbation de l'initiative, selon
lui. La réduction du trafic devrait
toucher en priorité la circu-
ville. On ne peut
demande-

CHRISTIAN H.
« Fini le dogme

Pour l'emploi
& le progrès
technologique.

OUI

Contre l'impasse de la politique des transports d'Albert Rösti

Quelques semaines à peine après la votation du 24 novembre, le Conseiller fédéral Albert Rösti a remis sur la table les projets autoroutiers rejetés par la population. Et en certains endroits, les autoroutes se développent allègrement. C'est un problème démocratique, mais pas seulement.

Magdalena Erni

Le 24 novembre 2024 a été un jour historique : les citoyen·nes suisses ont rejeté six projets d'extension autoroutière. Lors de la conférence de presse le jour de la votation, l'ancien lobbyiste automobile et actuel ministre de l'environnement Albert Rösti a promis, à contre cœur, « d'abandonner les projets d'extension d'autoroutes ». Seulement voilà, à peine deux mois plus tard, le ton était déjà tout autre.

Démocratiquement problématique

En effet, en janvier 2025, ce même Albert Rösti annonçait qu'il ferait réexaminer l'ensemble des projets de transport : c'est-à-dire non seulement les projets autoroutiers, mais également ferroviaires. Ce processus d'évaluation s'appelle « Transports'45 ». Le professeur Ulrich Weidmann de l'EPFZ est ainsi chargé d'étudier et de classer par ordre de priorité plus de cent projets. Parmi eux : les six projets rejetés par le peuple en novembre dernier. Il s'agit là d'un grave affront au processus démocratique. actif-traffic dénonce cette politique et s'engagera pour lutter contre la réalisation de ces projets autorou-

Merci de signer et de partager notre pétition : actif-traffic.ch/respect

tiers. Comme nous l'avons assez répété l'année passée : toute extension autoroutière supplémentaire n'apporterait que davantage de trafic et serait incompatible avec nos objectifs climatiques.

Le bétonnage se poursuit

Mais pendant ce temps, les projets d'extension d'autoroutes déjà validés se poursuivent activement. Au nord de Winterthur et dans le canton de Soleure, près de Luterbach, les pelleteuses sont apparues début 2025. Les autoroutes locales seront élargies à respectivement quatre et six voies. L'année prochaine, le chantier du contournement de Lucerne devrait commencer. Si celui-ci est construit, une autoroute pouvant compter jusqu'à 14 voies risque de voir le jour. Mais des recours des villes de Kriens et de Lucerne ainsi que d'associations de protection de l'environnement s'opposent encore à sa construction. En outre, une initiative populaire contre le contournement a été lancée.

À Berne, la résistance aux projets autoroutiers a franchi une étape supplémentaire : le gouvernement de la ville de Berne a accepté l'initiative de l'association locale Spurwechsel et s'oppose par un recours à l'extension de la jonction autoroutière du Wankdorf. Le NON à l'extension des autoroutes a donné un coup de boost à la résistance locale, malgré le fait qu'Albert Rösti et son Office fédéral des routes ne soient pas encore prêts à respecter la décision populaire.

Afin de donner une nouvelle impulsion à la lutte pour une politique des transports tournée vers l'avenir, nous avons lancé en juillet une nouvelle pétition. Nous y demandons le respect de la volonté populaire de ne pas étendre les autoroutes, et que des investissements soient faits en faveur d'un tournant de la mobilité. À l'heure où nous écrivons ces lignes, plus de 19 000 personnes ont déjà signé la pétition. Nous aimerions dépasser les 20 000 avant de déposer la pétition à la Chancellerie fédérale. Plus il y aura de signatures, plus la pression sera importante. ■



La Confédération n'a prétendument «pas d'argent» mais elle a financé à coup de millions un pavillon de luxe pour promouvoir les méga-autoroutes.

Des routes plus sûres pour tout le monde !

30km/h

Le 30 km/h sauve des vies, protège notre santé et rend nos villes plus agréables. Pourtant, on se dispute sur le sujet comme s'il s'agissait d'idéologie plutôt que de vies concrètes. Il est pourtant clair que nous profitons toutes et tous d'un ralentissement du trafic, car cela impacte fortement notre santé.

Nina Sommer

Moins de vitesse, moins de collisions

Le 30 km/h augmente la sécurité. subjective : les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo se sentent nettement plus à l'aise et en sécurité. Et pour cause : en cas de collision à 30 km/h, les piéton·nes ont nettement plus de chances de survivre qu'à 50 km/h. La probabilité de mourir est même six fois plus élevée à 50 qu'à 30 km/h. Cela s'explique par le temps de réaction et la distance de freinage : à 30 km/h, une voiture est à l'arrêt complet après environ 13 mètres. À 50 km/h, elle n'a alors même pas commencé à freiner (voir graphique). Deuxièmement, les conséquences des collisions sont plus graves lorsque la vitesse de circulation est élevée et ceci de manière disproportionnée.

Une analyse du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) le montre : le 30 km/h permettrait d'éviter chaque année des centaines de

blessures graves et plusieurs décès dans toute la Suisse, ce qui constitue un levier indéniable en matière de santé publique. Chez les personnes de plus de 80 ans, le risque d'être grièvement ou mortellement blessé dans une collision est quatre fois plus élevé que chez les 30 – 50 ans. Avec le vieillissement de la population, la sécurité des piéton·nes devient encore plus cruciale.

Le bruit, une cause de mortalité

Le 30 km/h ne réduit pas seulement le nombre de collisions, mais aussi le bruit, ce qui se ressent nettement. En baissant de 50 à 30 km/h, le bruit routier diminue de 3 décibels environ, ce qui revient pour l'oreille à une division par deux du trafic. La nuit en particulier, le 30 km/h réduit les pics de bruit qui perturbent le sommeil et qui sont particulièrement nocifs pour notre santé, car ils perturbent le repos ce qui favorise l'apparition de pathologies à terme.

Contrairement à nos yeux, nous ne pouvons pas simplement fermer nos oreilles. Tout bruit dérangeant met notre corps en état d'alerte. La fréquence cardiaque s'accélère, la pression artérielle aussi, des hormones de stress sont libérées. Les personnes exposées en permanence au bruit de la circulation présentent un risque accru d'hypertension, d'insuffisance cardiaque, de diabète, ou encore de maladies psychiques.

Ainsi, une augmentation de 10 décibels du bruit routier à proximité du domicile, correspondant à un doublement du volume sonore perçu, entraîne une hausse de 4 % du risque de suicide. Même des niveaux de bruit plus faibles que ce que l'on pensait jusqu'à présent ont un effet négatif sur la santé. En Suisse, le bruit est responsable d'environ 500 décès prématurés par an.

Si l'on regarde au-delà des frontières suisses, on se rend compte à quel point le débat local est irrationnel : partout ailleurs où la limitation à 30 km/h a été mise en place, les bénéfices en découlant sont célébrés. Ainsi, en 2024, il n'y a pas eu un seul mort sur les routes d'Helsinki, grâce à la limitation de vitesse à 30 km/h et à la diminution du trafic automobile. Il est grand temps que nous fassions nous aussi ce pas décisif !

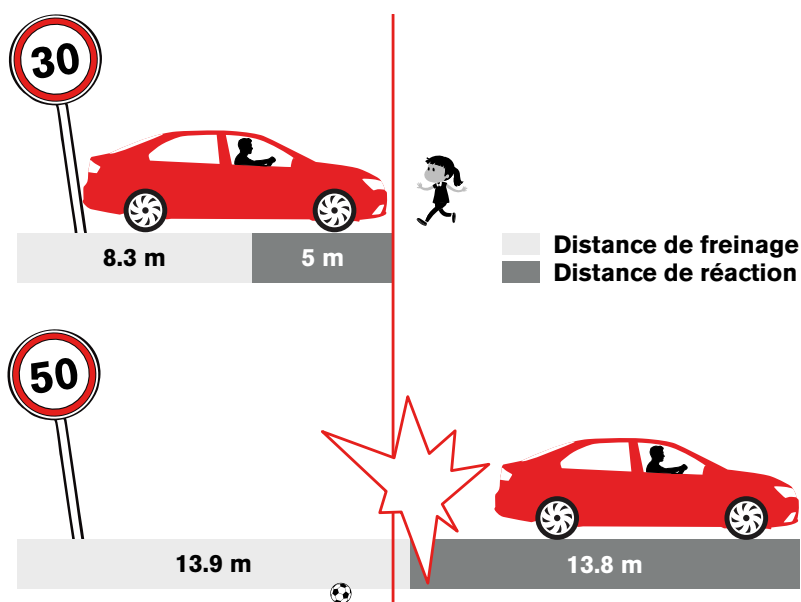


Photo: actif-traffic

Jeu

Photo : Hans, Pixabay

Piloter un avion, c'est comme faire un escape game. En tout cas pour les pilotes. Lors de l'approche de l'atterrissage, il faut se creuser les méninges. Est-ce que j'arrive à joindre la tour de contrôle ? Le message radio est-il pour moi ou pour l'avion d'à côté ? De quelle

langue s'agit-il ? Ai-je bien compris la consigne et résolu l'énigme ? Dois-je prendre le risque de tenter un atterrissage au petit bonheur la chance ? Ou plutôt faire quelques tours de plus au-dessus de l'aéroport ? Et si je n'ai pas assez de temps (ou de carburant) pour le faire ? ■



Photo : kerdalpoos, Pixabay

Plaisir

Record du nombre d'avions dans les airs simultanément (24 000), record d'affluence à l'aéroport de Zurich (3,2 millions de passagers-ères pour le mois de juin uniquement), record de foule à la plage, record de température de l'eau, record d'incendies de forêt dans le sud de l'Europe. Nous fêtons l'année de tous les records et nous nous réjouissons que la crise climatique frappe maintenant de plein fouet. Enfin, quelque chose se passe ! Les vacances sont censées apporter du repos ? Pffff, quelle idée dépassée : le repos c'est pour les boomers ! ■

Tension



Photo : Joergelman, Pixabay

Après avoir été déposées dans la précipitation par des voyageurs stressés, les petites valises grises, les grandes valises noires et les valises colorées légèrement cabossées attendent avec impatience de savoir où elles atterriront dans le monde et qui viendra les chercher. Les moins chanceuses sont récupérées sur le tapis rou-

lant par les mêmes voyageurs stressés qui les avaient déposées quelques heures auparavant. Les plus chanceuses, en revanche, peuvent se réjouir de continuer à voyager à travers le monde, jusqu'à ce qu'elles soient vendues aux enchères dans un aéroport quelconque. ■

Potentiel d'économies



Photo : Jason Goh, Pixabay

Nous autres, les naïfs, nous pensons au potentiel d'économie et de réduction du trafic aérien, lorsque nous prenons le train plutôt que l'avion ou en passant des vacances en Sardaigne plutôt qu'aux Caraïbes. Les plus téméraires envisagent même de passer leurs vacances en Suisse. Les

compagnies aériennes, elles, sont beaucoup plus créatives : pour économiser du carburant, elles se rendent sur la piste de décollage avec un seul moteur allumé. En outre, le poids est optimisé et avec toujours moins de personnel. ■

Trains de nuit : Le réveil a sonné

En plein renouveau, le train de nuit séduit toujours plus en France : plus d'un million de passagers en 2024. Un record qui représente une hausse de 26 % par rapport à 2023 et de plus de 50 % depuis 2019. Pourtant, malgré son fort potentiel en tant qu'alternative écologique à l'avion, son développement est freiné par une offre trop limitée.

Angela
Zimmermann

L'étude complète
du Réseau Action
Climat peut être
consultée ici :
reseauactionclimat.org/publications/trains-de-nuit-le-reveil-a-sonne

Particulièrement adapté aux distances comprises entre 500 et 1500 km, le train de nuit permettrait de relier efficacement les principales villes européennes ainsi que les régions françaises entre elles. Réseau Action Climat, une ONG française, a développé des propositions pour un réseau français et international de trains de nuit qui pourraient transporter jusqu'à 12 millions de passagers pour un total de 1200 voitures-couchettes. Les villes de Genève et de Zurich seraient intégrées dans ces réseaux (voir cartes).

Actuellement seules deux lignes internationales existent au départ de Paris, vers Vienne et Berlin. De nouvelles lignes vers Rome, Hambourg ou encore Malmö favoriseraient un report modal de l'avion vers le rail. 6 des 10 principales liaisons aériennes au départ de la France, seraient accessibles en train de nuit. Depuis la Suisse, 82 % des destinations sont européennes.

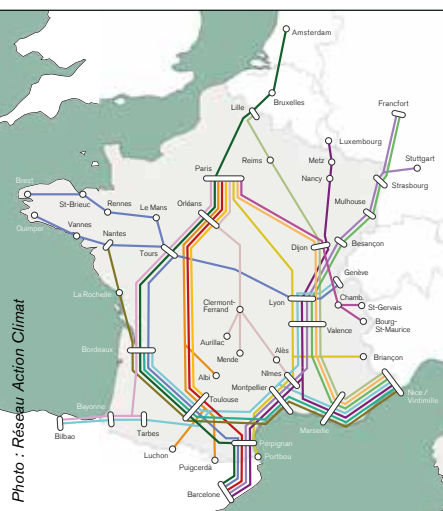
Barcelone, Bordeaux ou encore la Bretagne

Le réseau doit également se développer de manière transversale, avec des liaisons comme Genève-Bordeaux, Nice-Lille ou encore Lyon-Naples, évitant un passage systématique par Paris. De nombreuses voix en Suisse demandent aussi le retour des liaisons nocturnes de Genève à Quimper (Bretagne) ou à Hendaye (Pays Basque), toutes deux disparues vers le début des années 2010. Le réseau international reliait aussi Zurich et Genève à Barcelone.

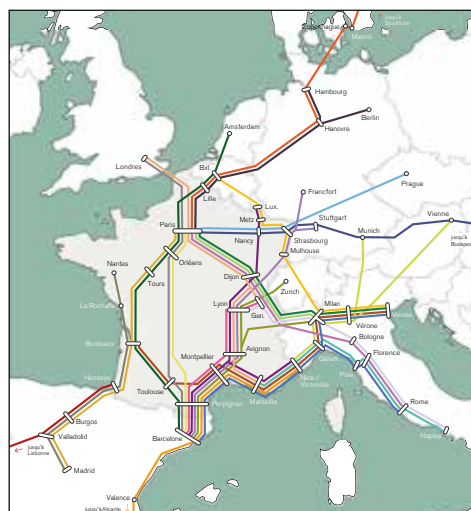
Le train de nuit dessert également des territoires plus isolés. Dans les Hautes-Alpes, la ligne Paris-Briançon, jamais interrompue, permet à un département, sans aéroport, d'être relié au reste du pays. Ainsi, à l'inverse d'autres régions, le train de nuit y est le moyen de déplacement longue-distance le plus pratique.

Davantage de voitures-couchettes, c'est essentiel

Pour répondre à la demande croissante et légitime, le nombre de voitures-couchettes doit être massivement augmenté. La création de nouvelles lignes est par ailleurs relativement simple, elle requiert surtout l'achat de matériel roulant et la construction de centres de maintenance, sans lourds investissements ou travaux. ■



Réseau français de trains de nuit avec 1200 voitures-couchettes



Réseau international de trains de nuit avec 1200 voitures-couchettes

Davantage d'arbres grâce à actif-traffic

En 2017, l'idée a germé lors d'un atelier : certaines parties de l'espace routier doivent être reconverties pour faire place à davantage d'arbres pour rafraîchir nos villes. C'est ainsi que sont nées nos initiatives « Climat Urbain ». A Saint-Gall, le contre-projet à cette initiative est en vigueur depuis 2022.

Daniel Costantino

Comment le contre-projet à « Climat Urbain » est-il appliqué ? Adrian Stolz, responsable des espaces verts de la ville de Saint-Gall, répond à nos questions.

Qu'est-ce qui a changé pour votre département suite à la mise en œuvre de l'initiative Climat Urbain ?

Adrian Stolz : Pour mettre en œuvre les objectifs, une équipe composée de membres du service des travaux publics, des espaces verts de la ville et du service de l'urbanisme a été constituée. Elle planifie des zones de rencontre et recherche de petites surfaces asphaltées dans l'espace routier qui peuvent être désaffectées. Trouver suffisamment de surfaces n'est pas facile. Dans une ville construite, l'espace routier doit répondre à de nombreuses exigences. Les normes de sécurité doivent être respectées, la desserte de tous les sites doit être assurée et les canalisations souterraines doivent aussi être prises en compte. Or, ces dernières limitent fortement la plantation d'arbres. Les riverains ne sont pas toujours enchantés, par exemple en raison de la limitation de la vue, de la chute des feuilles, de la suppression de places de stationnement, etc.

Les arbres ont-ils maintenant un lobby ?

Oui, ces dernières années, la verdure a gagné en importance dans l'espace urbain. Auparavant, les arbres étaient d'abord supprimés lors de nouveaux projets routiers. Aujourd'hui, c'est différent. Des processus d'évaluation plus complexes ont lieu. Des extensions de l'espace racinaire sont également de plus en plus possibles. Dans de larges cercles politiques, la compréhension a grandi, les projets sont généralement devenus plus verts. Les contre-projets aux initiatives Climat Urbain ont certainement contribué à cette évolution.



Adrian Stolz

Que pensent vos collaborateur·ices de ce changement ?

Nous nous en réjouissons, c'est un investissement dans l'avenir et dans la qualité de vie. Mais il faut souligner que notre service municipal est aussi responsable de l'entretien des arbres et des espaces verts supplémentaires créés. Et compte tenu des ressources limitées, cela crée un surcroît de travail conséquent. Les arbres urbains ont besoin de soins – et on manque actuellement de moyens pour cela.

Vous attendiez-vous à de telles conséquences ?

Oui, nous savions dès le départ que la mise en œuvre serait un défi, surtout si les améliorations devaient avoir lieu là où elles seraient les plus efficaces du point de vue climatique. J'espérais qu'il serait plus facile de trouver des surfaces appropriées. Les exigences en matière d'utilisation, les normes de sécurité, les canalisations, les exigences en matière d'aménagement, la protection des monuments historiques et ainsi de suite compliquent la mise en œuvre. ■



Il serait possible de faire encore mieux : visuel pour une « coulée verte » le long des voies ferrées à St-Gall.

Votations

du

28 septembre

2025



PROTÉGEONS LES PLUS FRAGILES!



**Genève :
OUI à
l'initiative
piétonne**

Des aménagements pour se déplacer à pied de façon continue,

directe, confortable et sécurisée ; des pôles d'échange assurant des transbordements de qualité ; des axes forts piétons ; davantage de zones piétonnes et de zones 30 ; un maillage continu, direct, confortable et sécurisé pour séparer les flux piétons et cyclistes avec une signalétique dédiée ; le tout financé par un budget de 40 millions... c'est ce que demande l'initiative piétonne sur laquelle nous voterons le 28 septembre à Genève ! Une occasion à ne pas manquer. Car si Genève est déjà l'une des championnes de la marche en Suisse, c'est surtout grâce à sa forte densité... Dans les faits, les aménagements piétons sont souvent incomplets, mal pensés voire complètement lacunaires dans certaines communes plus rurales où les trottoirs sont souvent inexistantes. actif-traffic vous invite donc à glisser dans l'urne un grand OUI à l'initiative, un NON au contre-projet alibi et bien sûr à préférer l'IN à la question subsidiaire. ■

Plus d'informations: actif-traffic.ch/in192

Vaud : OUI à l'initiative « Sauvons le Mormont ! »

Le 28 septembre, la population vaudoise votera sur une initiative pour préserver la colline du Mormont, un lieu d'une richesse écologique inestimable – 900 espèces végétales et 107 espèces animales menacées en Suisse – exploitée sans merci par la multinationale Holcim, géant du ciment. À elle seule, l'usine d'Holcim à Éclepens représente 10 % des émissions de CO₂ du canton. L'initiative inscrirait dans la Constitution la protection de la colline du Mormont et réorienterait la politique cantonale en matière de ressources naturelles et de construction : une réponse rationnelle et légitime aux limites planétaires. Face à un contre-projet flou et insuffisant qui n'offre aucune garantie et qui laisserait Holcim continuer à éventrer la colline et considérant l'usage massif de ciment et de béton que l'on pourrait économiser en mettant fin à la construction effrénée d'infrastructures routières (parkings, ponts, tunnels, etc.), actif-traffic appelle à voter résolument OUI à l'initiative « Sauvons le Mormont ».

Ville de Zurich : OUI à l'initiative 365.- et à la loi sur l'énergie

Un abonnement annuel de transports publics pour 365 francs à Zurich ? Voilà qui apporterait un soulagement financier et un encouragement aux transports publics. Car ces dernières décennies, les tarifs des transports publics ont augmenté quatre fois plus que les coûts de la voiture, à rebours d'une politique d'attractivité. C'est à cela que s'attaque l'initiative des 365.-. Le 28 septembre, actif-traffic appelle à voter OUI à l'initiative zurichoise « Abonnement annuel VBZ pour 365 francs ».

Avec la nouvelle loi sur l'énergie, la neutralité carbone pour 2040 serait ancrée légalement. Zurich votera suite à un référendum de l'UDC. actif-traffic est évidemment favorable à cet objectif, afin de pousser pour un tournant dans les transports.

OUI à une diminution du trafic dans les villes de Lucerne et Schaffhouse

À Lucerne, une initiative demande que trois quartiers centraux soient débarrassés des voitures et réaménagés avec davantage de verdure. Un projet soutenu par le parlement de la ville. actif-traffic recommande chaudement de voter OUI. En ville de Schaffhouse, une initiative pour la réduction du trafic dans les zones d'habitation soutenue par actif-traffic sera soumise au vote. La ville devra s'engager à empêcher toute augmentation du trafic sur le réseau routier local qui résulterait de projets autoroutiers. À l'origine de ce texte, le projet de tunnel de Fäsenstaub rejeté par la population le 24 novembre. Mais comme Albert Rösti et le lobby routier veulent le maintenir, l'initiative est toujours d'actualité. Un grand OUI s'impose ! ■



Photo : Wikipedia

Le train de nuit pour Malmö arrive finalement

A partir d'avril 2026, un train de nuit reliera Bâle à Malmö

Dès avril 2026, un train de nuit reliera Bâle à Malmö via Copenhague, trois fois par semaine. Ce nouveau service facilitera grandement les déplacements vers la Scandinavie : il suffira de monter à bord le soir pour rejoindre, avec un seul changement, Stockholm l'après-midi ou Oslo en soirée. Avec plus de 750 000 voyageurs aériens par an à destination du Danemark, de la Suède et de la Norvège, le potentiel est considérable. L'annonce de cette nouvelle offre à venir a suscité un vif intérêt cet été. Le projet coûterait en moyenne 9 millions de francs par an jusqu'en 2030. Cette offre s'inscrit pleinement dans la volonté du Parlement et de

la population de développer des alternatives au trafic aérien par le biais des trains de nuit. Pourtant, face aux quelque 1,5 milliard de francs de subventions indirectes au secteur aérien (exonération de l'impôt sur les huiles minérales appliqué au kérosène) et aux 2,6 milliards de coûts environnementaux et sanitaires non assumés par le secteur aérien, le soutien aux trains de nuit reste dérisoire. C'est pourquoi nous continuons à nous mobiliser pour obtenir l'intégralité des 30 millions de francs annuels prévus par la loi CO₂ pour le trafic ferroviaire international. ■

Zurich : attaque contre le 30 km/h

L'UDC et ses alliés du lobby automobile et des partis bourgeois veulent mettre les villes de Winterthur et de Zurich sous tutelle et imposer le 50 km/h sur les routes principales. La population votera le 30 novembre sur leur initiative trompeusement intitulée « pour la mobilité ». Avec celle-ci, les villes de Zurich et Winterthur se verraient imposer le 50 km/h sur leurs routes principales, même si celles-ci traversent des quartiers. Le 30 km/h ne serait possible que dans des cas exceptionnels sur de courts tronçons. Collisions, bruit, santé : cette initiative de l'UDC est un danger pour les enfants, les cyclistes et les personnes âgées (cf. article p. 7). Faire des pointes à 50 km/h entre deux feux rouges est absurde et nuisible. Ce n'est en aucun cas un droit fondamental. C'est pourquoi actif-traffic se mobilisera pour un grand NON le 30 novembre 2025 ! ■

Canton de St-Gall :

Non à une méga-route vers le lac

Le Grand Conseil de Saint-Gall a décidé cet été de dépenser 330 millions de francs pour construire une jonction autoroutière luxueuse nommée « Witen » près de Goldach ainsi que deux kilomètres de route cantonale menant au lac. Ce projet inutile générerait encore plus de trafic et de nuisances. actif-traffic soutient donc naturellement la campagne contre cette méga-route vers le lac. Le vote aura probablement lieu le 30 novembre 2025. ■

Plus d'informations:
umverkehr.ch/
megastrasse-zum-see



Périple en Roumanie

Lors d'une pause de quatre semaines, je me suis rendu à Plojesti, à 50 kilomètres au nord de Bucarest, en passant par Vienne et Budapest. En arrivant en train et en découvrant les villages des Carpates, l'impatience et la curiosité de découvrir ce pays ont grandi en moi.

Donat Oberson

Pendant deux semaines et demie, j'ai pu faire du bénévolat dans une ferme maraîchère en permaculture, grâce à la plateforme « Workaway ». Dans la tente où je dormais, je devais me boucher les oreilles à cause du bruit des avions. Le week-end lors d'une virée à Bucarest, j'ai compris que la plupart des touristes font de très courts séjours : ils arrivent et repartent durant la nuit. Ces mêmes touristes se font guider à une vitesse effrénée à travers les ruelles et les musées à visiter. Au château de Dracula, ils attendent une heure pour obtenir un billet d'entrée, pour ensuite se marcher sur les pieds. Dans un village touristique des Carpates, j'ai marché sur un très beau chemin qui monte en une heure et demie jusqu'à un belvédère. Un autre touriste, arrivé là par la télécabine, m'a dit qu'il n'avait pas le temps de faire le chemin à pied. Je me suis alors demandé : prend-on vraiment le temps de voyager ?

En chemin sur la via Transilvania

Sur la longue route de la « via Transilvania », j'ai rencontré des agriculteurs-rices, dormi chez l'habitant dans un village et observé le comportement des chiens près des troupeaux de moutons. Une fois, une paysanne m'a arrêtée sur le chemin parce que le passage était trop dangereux en raison de la présence d'ours. En short et en sandales, j'ai pu traverser de petites rivières et admirer de magnifiques prairies. Transpirant et collant, j'ai pris un train-couchette pour Budapest et Vienne en fin de voyage. Il y avait une douche dans le train-couchette qui fonctionnait parfaitement. Rafraîchi, je me suis couché, ravi de ces rencontres chaleureuses, et j'ai rêvé d'aventures que je n'oublierai pas de sitôt. ■



Donat Oberson
en voyage à travers
les Carpates



On ne plaisante pas
avec les ours.

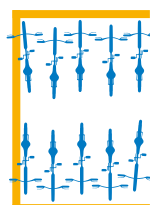
3

Presque tous les propriétaires de voitures ont besoin de trois places de parking : une à la maison, une au travail et une pour faire leurs courses.



10

Dix vélos peuvent être stationnés sur une seule place de parking voiture.



15

Une place de parking occupe 12 à 15m², soit autant qu'une chambre à coucher de taille moyenne.



6 582 183

C'est le nombre de véhicules enregistrés en Suisse fin 2024. Cela signifie qu'il faut au moins 85,5 km² pour garer tous ces véhicules, ce qui correspond presque à la taille du lac de Zurich.



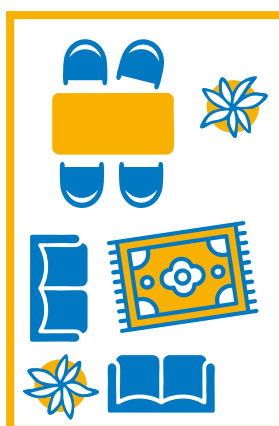
23

En moyenne, une voiture reste immobile sur une place de parking pendant 23 heures par jour.



80

Chaque année, plus de 80 actions sont organisées en Suisse à l'occasion du PARK(ing)Day. Il s'agit de réutiliser les places de parking de manière créative durant une journée.



Le 28 septembre : OUI à l'initiative piétonne (GE)

Des aménagements pour se déplacer à pied de manière confortable et sécurisée ; des transbordements de qualité ; des axes forts piétons ; des zones piétonnes et des zones 30 ; une meilleure séparation des flux piétons et cyclistes ; une signalétique dédiée... l'initiative piétonne « pour un Canton qui marche » sur laquelle le Canton de Genève votera le 28 septembre veut faire un grand pas pour la mobilité active dans un Canton qui a encore beaucoup à faire pour améliorer sa marchabilité ! actif-trafiC vous invite à voter OUI à l'initiative, NON au contre-projet et IN à la question subsidiaire.



Votations du 28 septembre 2025

A Genève, Vaud, Lucerne, Schaffhouse et Zurich, les votations portent sur le béton, la marche, les transports publics, le climat, les quartiers sans voitures et la réduction du trafic.

Pour en savoir plus, consultez les brèves dans ce numéro et sur actif-trafic.ch

Congrès national de la Ligue suisse contre le bruit

Jeudi 23 octobre, 8h30 à 17h à Berne

Un congrès sera consacré à la question de savoir comment les mesures des villes éponges peuvent contribuer à la réduction du bruit et comment les villes peuvent préserver ou créer des lieux calmes malgré la densification.

Informations et inscriptions sur laermliga.ch.

Votations du

30 novembre 2025

En Ville de Genève, on votera sur la création d'un nouveau parc à la Campagne Masset : actif-trafiC dit OUI à un nouvel espace vert accessible à la population mais qui sera aussi un nouveau lien piéton indispensable pour relier à pied le secteur – en forte densification – des Charmilles et de la Concorde aux berges du Rhône.