

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



151 | 9.2026

Voyages durables

À partir de la page 3

Récits de voyage **pages 4-7**

Projets autoroutiers **pages 8-9**

« Superblocks », version suisse **page 14**

actif-traffic
En avant toute!

Le chemin est le but

Les vacances ont quelque chose de fascinant. À peine ce mot apparaît-il dans le calendrier que nous développons des capacités que nous ne nous croyons pas capables d'exploiter au quotidien. Nous nous levons de notre plein gré au milieu de la nuit, traînons des valises de 23 kilos à travers des terminaux interminables et dépensons nos derniers deniers pour un café au goût infect.

Car la destination tant convoitée semble en principe se trouver à au moins quelques heures de vol. C'est cependant une façon de penser bien étonnante, alors que nous vivons dans un pays où les palmiers du lac Majeur aux glaciers du Valais sont atteignables en quelques heures seulement, sans aucun décalage horaire et en tout confort, grâce au meilleur réseau ferroviaire du monde. Les possibilités de dépaysement sont à notre porte.

Il semblerait que la distance soit le but. Ainsi, nous savons souvent exactement où nous voulons aller, mais nous savons étonnamment rarement pourquoi. C'est peut-être aussi pour cette raison que nos voyages s'apparentent davantage à une fuite : une fuite du travail, du quotidien, de la normalité. Je crois que nous oublions alors que c'est justement le voyage lui-même qui offre les meilleures chances de changement et de surprise.

Le voyage durable est idéal pour cela. Si vous ne considérez pas vos vacances comme une course contre la montre, vous aurez le temps de vivre des aventures en chemin. Vous pouvez enfin laisser libre cours à votre curiosité : les plus belles expériences vous attendent déjà au détour du prochain virage ou au sommet du prochain col, voire dans un compartiment de train voisin – et non pas à trois fuseaux horaires de là. Le plus souvent, le bonheur n'est qu'à deux pas, il suffit d'être prêt à le découvrir. En ce sens, on est déjà arrivé dès le début du voyage : car le chemin est le véritable but.



Hanspeter Kunz, co-président

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

Édité à 1560 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 **Inscription newsletter** actif-traffic.ch/newsletter **Dispositions relatives à la protection des données** actif-traffic.ch/protection-des-donnees **Rédaction** comité d'actif-traffic **Contributions** Lukas Aramis Bühler, Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Martina Senn, Thibault Schneeberger, Nina Sommer, Angela Zimmermann Berthoud und Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann Berthoud **Photo de couverture** Tonja Zürcher **Graphisme** 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 2026

Le « droit au tourisme » : un enrichissement culturel, vraiment ?

Dois-je forcément parcourir le monde entier pour découvrir « d'autres cultures » ? Et puis-je vraiment les découvrir si je reste à l'abri dans un hôtel – de préférence avec une piscine ?

Tonja Zürcher

À Bâle, je peux aller manger brésilien, à Zurich éthiopien et à Berne thaïlandais. Au-delà de la nourriture, je découvre aussi d'autres cultures lors des soirées de musique, de danse et de projections de films venant de différentes régions du monde. Au cours des discussions avec ma voisine, elle me partage les récits de son pays d'origine. Enfin, j'assiste parfois à des conférences données par des militant-es politiques ou à des fêtes organisées par diverses communautés religieuses.

Il existe bien sûr des voyages qui permettent de véritables échanges et vont au-delà de ce que je peux découvrir et vivre depuis chez moi. Mais soyons honnêtes : la plupart des vacances ne sont pas de tels voyages. Nous apprécions peut-être l'ambiance d'un marché ou l'atmosphère qui règne sur la place d'un village. Mais nous asseyons-nous réellement aux côtés des locaux pour discuter de leur quotidien, de leurs problèmes et de leurs espoirs ? Et est-ce que cela serait même souhaitable à l'heure du surtourisme ?

Il est tout à fait légitime de chercher un endroit où se détendre pendant ses vacances et de profiter de belles villes et paysages. Mais dans ce cas, on ne peut pas parler « d'enrichissement culturel » pour justifier des voyages en avion vers des pays lointains. Se détendre et découvrir des villes et des paysages fascinants peut ainsi tout à fait se faire sans prendre l'avion pour aller à l'autre bout du monde.

Dans quels cas un déplacement serait-il justifié ?

Aujourd'hui, le tourisme entre souvent en conflit avec les besoins de la population locale et l'équité intergénérationnelle d'un point de vue climatique et de protection des ressources. Dans un article récemment publié dans les « Annals of Tourism Research », les chercheur-euses Adrian Müller, Nadja Schweiggart et Ralf Vogler remettent en question le droit à un tourisme illimité et à une forte empreinte carbone. Ils ont développé un modèle à plusieurs niveaux permettant d'évaluer si un voyage est justifié (ou non) :

- L'objectif du voyage est légitime, il ne cause pas de préjudice intentionnel.
- Le voyage est adapté à cet objectif.

- Le voyage est nécessaire à la réalisation de cet objectif.
- Le voyage est équitable au sein d'une même génération (en particulier, il ne porte pas de préjudice à la population locale).
- Le voyage est équitable entre les générations (il ne contribue pas au réchauffement climatique et respecte les limites planétaires).

Ce modèle en plusieurs questions peut bien évidemment servir à une réflexion personnelle avant l'organisation d'un voyage, mais les auteur-trices considèrent qu'il vise avant tout à fournir des repères aux décideur-euses politiques afin de faciliter la mise en place de mesures fiscales ou de réglementations du tourisme.

Alors que les deux dernières questions peuvent être relativement facilement évaluées et régulées de manière objective – par exemple grâce à l'initiative « pour des bons de mobilité » – les autres points relèvent de l'appréciation personnelle. Pour le débat politique, il serait toutefois utile que le « droit au tourisme » soit remis en question. Il devrait être possible de réduire le tourisme à forte empreinte CO₂ sans que l'on y voie d'emblée une attaque contre une société libre et des échanges culturels au-delà des frontières. ■



Le surtourisme à l'œuvre actuellement crée un préjudice non seulement pour la nature et le climat, mais également pour les populations locales.

En voyage en train, à vélo et en ferry

De plus en plus de gens ont du mal à imaginer des vacances sans prendre l'avion. Ce n'est pas étonnant quand on sait que les voyages de loisirs constituent la plus forte croissance au sein du trafic aérien. Pourtant, il y a aussi beaucoup à voir et à découvrir par voies terrestres et maritimes. Voici quelques idées proposées par le comité et l'équipe d'actif-trafiC.

Hanspeter Kunz:

Tour à vélo à travers la Forêt-Noire (DE) et en Alsace (FR)

Les sacoches de vélo sont prêtes, et l'aventure commence dès le pas de la porte. Nous avons d'abord mis le cap vers le nord, en direction du Rhin, puis à hauteur de Gurtweil, nous sommes montés dans la Forêt-Noire, le long de la Schwarza (rivière), sur une route réservée aux vélos, parsemée de mousse, de sources d'eau et de fontaines, un vrai rêve. Après le Schluchsee, nous avons continué sur de petits chemins sans circulation en direction du Feldsee, puis nous sommes descendus vers Fribourg-en-Brisgau. Là, nous nous sommes certes retrouvés à nouveau dans la circulation routière, mais à Fribourg, on trouve les pistes cyclables même sans carte et sans avoir à chercher.

Après une pause à Rust (Europa-Park), nous avons longé le canal Rhin-Rhône, sur une piste cyclable jusqu'à Strasbourg. Là aussi, en tant que Zurichois, on ne peut s'empêcher de s'étonner de voir à quel point il serait facile d'aménager une ville pour cyclistes. À partir de Strasbourg, nous avons traversé les villages et petites villes historiques d'Alsace : un véritable régal tant sur le plan culinaire que paysager. Puis, en suivant le Rhin, nous avons bifurqué à droite à Waldshut pour rentrer à Zurich.

■ **Temps de voyage** : 0 heures

■ **Coût du voyage aller-retour** : 0 francs

■ **Trajet** : Zurich–Fribourg-en-Brisgau–Strasbourg–Colmar–Mulhouse–Bâle–Zurich





Source : Lukas Aramis Bühler

Lukas Aramis Bühler:

En train et à vélo jusqu'à l'Atlas (MA)

En février 2025, j'ai combiné ma passion pour le vélo avec la quête du soleil : un mois de voyage jusqu'à l'Atlas. J'ai pris le TGV jusqu'à Barcelone en passant par Paris, puis j'ai pédalé jusqu'à Gibraltar en passant par Grenade. J'ai pris le bateau pour rejoindre le Maroc, où l'Al Boraq – le train à grande vitesse ultramoderne marocain – m'a conduit jusqu'à Fès. De là, j'ai repris mon vélo et j'ai traversé l'Atlas, en partie enneigé, jusqu'au désert de Merzouga. Je suis revenu sur la côte en bus, puis j'ai pris le ferry de Tanger à Gênes et enfin le train pour Zurich. Ce fut un voyage incroyablement beau et intense, que je referais sans hésiter.

- **Coût du voyage aller-retour :** Certainement pas moins cher qu'un vol direct pour Agadir
- **Trajet :** Zurich–Paris–Barcelone–Gibraltar–Fès–Merzouga–Tanger–Gênes–Zurich

Martina Senn:

Voyage de printemps en Corse (FR)

Depuis Bâle et Zurich, nous avons pris le train jusqu'à Savone, puis le ferry de nuit pour rejoindre Bastia. Nous sommes arrivés sur l'île tôt le matin et avons poursuivi notre voyage à bord du train à voie étroite corse jusqu'à Ajaccio. Ce trajet d'environ quatre heures nous a fait traverser un maquis dense, longeant des forêts de châtaigniers, des coteaux en fleurs et des paysages de granit spectaculaires.

À bord d'une petite voiture de location, nous avons exploré la côte ouest escarpée et l'intérieur montagneux de l'île avant de reprendre le train à Calvi. Avant notre départ, Bastia nous a surpris avec une jolie promenade en bord de mer et une vieille ville animée au charme italien. C'est en passant par Livourne et Pise que nous sommes rentrés chez nous en ferry, puis en train, bien reposés et la tête pleine de souvenirs d'un voyage varié et au rythme tranquille.

- **Temps du voyage :** 1 jour (une nuit sur le ferry incluse)
- **Coût du voyage aller-retour :** 365 francs (sans compter la voiture de location)
- **Trajet :** Bâle–Savone–Bastia–Ajaccio–Calvi–Bastia–Livourne–Pise–Bâle



Source : Martina Senn



Tonja Zürcher:
Détente dans le Jura (CH)

Enfant déjà, j'aimais beaucoup les Franches-Montagnes dans le Jura. L'année dernière, j'ai redécouvert le haut plateau autour de Saignelégier. Dans un petit chalet à l'orée de la forêt, nous avons passé deux semaines merveilleuses à faire des balades tranquilles à travers les bois, les pâturages et le long du Doubs, ainsi qu'à passer de nombreuses heures sur une chaise longue. C'était tellement relaxant que j'ai tout de suite réservé le chalet pour cette année. Un atout particulier en cet été caniculaire : à environ 1000 mètres d'altitude, il faisait tout de même environ cinq degrés de moins qu'en plaine. À moins de deux heures de trajet de Bâle, Saignelégier est (presque) à deux pas de chez nous, ce qui est pratique aussi pour tous les ami-es qui sont venus nous rendre visite pour un ou plusieurs jours.

- **Temps du voyage** : 1 heures et 42 minutes
- **Coûts du voyage aller-retour** : Gratuit grâce à l'abonnement général, excepté 36 francs
- **Trajet**: Bâle-Delémont-Glovelier-Saignelégier et retour

Angela Zimmermann Berthoud:
Cap sur la Grèce !

Départ à 6h du matin de la gare de Genève direction Milan. En raison de travaux dans le tunnel du Simplon, la liaison directe est interrompue une partie de l'été. À la place, il nous faut changer de train à Brigue, puis à Domodossola où un bus nous emmène à Milan. Le trajet est plus long que la ligne directe mais se déroule sans embûches. Une fois à Milan, nous prenons la Freciarossa pour rejoindre Bari, où nous passons la nuit avant de prendre le ferry direction la Grèce le lendemain.

À bord du ferry, nous rencontrons une jeune bretonne qui se rend jusqu'en Turquie à vélo ! Après une nuit reposante, bercés par les vagues de la Méditerranée, nous arrivons à Patras le lendemain matin. Un bus nous conduit d'abord à Kiato, d'où nous pouvons embarquer dans un train, qui longe le bord de mer avant de finalement atteindre Athènes ! Une fois en Grèce, nous avons assisté au mariage d'un couple d'amis grecs, puis découvert plusieurs îles des Cyclades et le Péloponnèse. Le trajet du retour jusqu'en Suisse s'est également déroulé sans problèmes, avec même une avance de plus de 1h30 sur l'horaire de base, quelle chance !

- **Temps du voyage** : 1,5 jours
- **Coûts du voyage aller-retour** : 500 francs (avec cabine sur le ferry)
- **Trajet** : Genève-Milan-Bari-Patras-Kiato-Athènes- Andros - Tinos - Naxos - Péloponnèse - Genève





Source : Magdalena Erni

Silas Hobi: **La Croatie en automne**

Pour se rendre à Split sans prendre l'avion ni la voiture, deux options se présentent. Soit prendre le train de nuit jusqu'à Zagreb, puis poursuivre le trajet de jour ; ou bien embarquer dans le train jusqu'à Ancône, puis le ferry de nuit jusqu'à Split. Comme le train de jour au départ de Zagreb n'arrive à Split que tard dans la soirée et que nous souhaitions poursuivre notre voyage vers une autre île, nous avons opté pour la variante via Ancône en ferry. La correspondance à Split vers le petit bateau assurant la traversée vers les îles situées au sud de Split s'est également très bien déroulée.

Cependant, il faut reconnaître que l'organisation du voyage pour deux familles s'est avérée compliquée. Mais l'île avec ses falaises escarpées d'un blanc éclatant, ses plages de sable fin et ses eaux bleu turquoise, nous a fait oublier tous nos tracas. À cela s'ajoutent d'impressionnantes villes médiévales et des sites romains et grecs bien conservés. Les poulpes que nous avons pu observer en snorkeling dans une eau cristalline ont été un moment fort. La Croatie est un pays de rêve qui vaut vraiment le détour !

- **Temps du voyage** : 21 heures
- **Coût du voyage aller-retour** : environ 500 francs
- **Trajet** : Zurich-Milan-Ancône-Split-Korčula et retour

Magdalena Erni: **Découverte d'une île à vélo**

Pour moi, louer un vélo fait désormais partie intégrante de mes vacances à la mer – comme cette année encore, lorsque j'ai passé cinq jours de détente à Borkum (DE). Sur des pistes cyclables très bien aménagées et souvent séparées de la route, nous avons sillonné les dunes pittoresques, traversé la digue, parcouru les nombreuses réserves naturelles, et fait parfois une halte dans de petits villages pour déguster une glace.

À noter : pas le moindre retard lors de notre trajet avec la Deutsche Bahn. Notre train est même entré en gare avec trois minutes d'avance.

- **Temps du voyage** : environ 18 heures
- **Coût du trajet aller-retour** : 150 francs, grâce à une réservation anticipée et à un billet à tarif réduit ; vélo à huit euros par jour
- **Trajet** : Thounne – Duisburg – Emden – Borkum et retour



Source : Silas Hobi

Menace autoroutière à Genève et en Argovie

De nouvelles autoroutes, des fonds supplémentaires pour l'extension des lignes ferroviaires et un regroupement dangereux de tous les projets : la consultation sur « Transports'45 » est actuellement en cours. Une fois de plus, la vision de la mobilité d'Albert Rösti reste ancrée dans le passé plutôt que tournée vers l'avenir.

Magdalena Erni,
Thibault
Schneeberger

Notre engagement contre les méga-autoroutes reprend ! En juin, l'ancien lobbyiste automobile Albert Rösti a lancé la consultation publique sur son projet « Transports'45 ». Celui-ci comprend non seulement deux nouvelles extensions d'autoroutes, mais aussi onze projets ferroviaires ainsi que des projets d'agglomération.

Lier les projets ? C'est NON !

C'est la première fois que des projets ferroviaires et autoroutiers sont regroupés dans une même consultation. Albert Rösti prétend ainsi « coordonner de manière optimale la planification spatiale de ces projets ». Nous y voyons plutôt une tentative de chantage. En effet, si ces projets étaient liés, cela pourrait signifier que des projets ferroviaires (nécessaires pour l'avenir) ne seraient réalisés qu'à condition d'accepter également la construction de méga-autoroutes fossiles. Albert Rösti promet que ce regroupement ne vaut que pour la durée de la consultation et que les projets seront ensuite soumis séparément au référendum facultatif. Mais les reculs en matière de politique climatique de ces dernières années ont aiguisé notre méfiance.

C'est pourquoi, lors de cette consultation, nous disons clairement notre refus aussi bien du regroupement des projets qu'aux deux autoroutes.

Bétonnage argovien

Le premier projet autoroutier prévu à brève échéance est une extension de l'A1 entre Aarau-Est et Birrfeld en Argovie. Sur douze kilomètres, on bétonnerait des terres agricoles pour élargir l'A1 de quatre à six voies. Les arguments invoqués ici sont toujours aussi indéfendables que ceux des projets rejetés en novembre 2024. Ce chantier absurde devrait coûter près de 600 millions de francs – sans compter la TVA et la marge d'erreur de plus ou moins 30 %. Nous verrons quelle forme prendra la résistance locale dans le canton d'Argovie, plutôt favorable à la voiture. De notre côté, nous ferons tout notre possible pour empêcher ce projet destructeur.

7 voies autoroutières autour de Genève

Le deuxième projet est l'élargissement du tronçon Perly – Bernex de l'autoroute de contournement à Genève – une extension prévue pour aller dans un deuxième temps jusqu'à Vernier puis au Vengeron. Ce projet très destructeur s'étend sur 4,3 km et entraînerait la destruction de forêts, de terres agricoles et de réserves naturelles : plusieurs dizaines d'hectares de milieux naturels protégés de valeur écologique élevée sont menacés.

Pour l'OFROU, 4 + 3 = 6

Il s'agit de créer trois voies supplémentaires, portant l'ouvrage à un total de sept voies avec notamment deux nouveaux tunnels, une tranchée couverte et la modification d'un pont. Même si officiellement, l'OFROU parle d'un projet à « six voies », ses propres documents de 2024 montrent qu'il est prévu que les trois nouvelles voies serviront au trafic vers Lausanne tandis que les quatre voies actuelles mèneront vers la France. Au total, il y aura donc bien sept voies !

S'il existe des prétextes techniques liés aux tunnels qui « obligent » à réaliser sept voies au lieu de six, cette manière de camoufler la réalité est inacceptable. Pour ne rien arranger, l'OFROU a refusé nos demandes de transmettre davantage d'informations. La consultation est pourtant lancée et court jusqu'à début octobre... et nous devrions nous positionner sans plans ni études d'impact ? C'est incompréhensible.

Forte opposition

L'opposition s'organise : en juin, dix associations environnementales et de riverain-es montaient au front pour montrer la détermination à combattre ce chantier d'un autre temps. Nature, trafic induit, climat, nuisances des chantiers, gaspillage de milliards... les arguments ne manquent pas. Pour mémoire, en 2024, le Canton de Genève avait dit NON aux méga-autoroutes à 57 % et Confignon, commune fortement impactée ici, avait refusé à plus de 60 % ! Nous ne laisserons pas ce méga-projet être imposé contre la volonté populaire et étudions toutes les manières de nous y opposer.

Un cadeau empoisonné

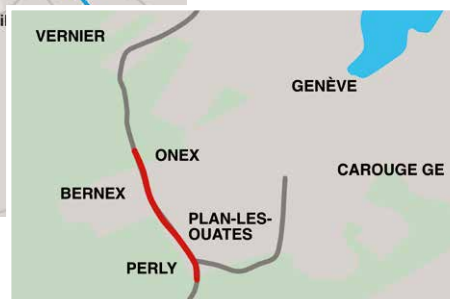
Dans l'ensemble, « Transports45 » n'est qu'un énième projet d'extension autoroutière – enrobé dans un joli emballage. Il laisse de nombreuses questions sans réponse : comment les transports atteindront-ils la neutralité carbone d'ici 2050 au plus tard ? Pourquoi la redondance ferroviaire Genève – Lausanne, attendue depuis des années, devra attendre plusieurs décennies ?

Terminons sur un – modeste – aspect positif : en proposant de financer le fonds d'infrastructure ferroviaire de manière illimitée à hauteur de 0,2 point de pourcentage de la TVA, le Conseil fédéral entend assurer une base un peu plus stable aux maigres ressources destinées au développement du réseau ferroviaire. À suivre !



L'élargissement à six voies entre Aarau-Est et Birrfeld (AG)

L'élargissement à sept voies entre Perly et Bernex (GE)



Dune



Source : Attraction de Barbara Fraatz, Pixabay

Même pendant les vacances, les individus les plus cools gardent les pieds sur terre. Partir en camping avec toute la famille, c'est le rêve. Transpirer ensemble sous la toile de tente soude les liens et l'ennui devient un mot méconnu.

Il y a une infinité de cailloux à ramasser et de bâtons à couper pour faire griller des saucisses. Le programme d'animation pour les enfants est également très bien. ■■■

Happy Feet



Source : Pinguins de Martin Fuchs, Pixabay

À bord d'un paquebot de croisière moderne, vous pourrez profiter d'un programme de divertissement varié, d'expériences culinaires exquises et de nouvelles destinations chaque jour. Au petit-déjeuner, vous pourrez admirer l'équilibre parfait entre les tartines au saumon, le bacon et les smoothies. Au bord de la piscine, les transats sont alignés les uns à côté des autres, ce qui vous permet de suivre de manière optimale, sur le plan acoustique, les anecdotes racontées par vos colocataires de bateau. Et grâce à la plage privée, vous êtes assuré de profiter de vos vacances en toute tranquillité, même lors de vos excursions à terre. ■■■

Cocktail



Soleil, plage et boissons bon marché. Les séjours tout compris sur la côte adriatique sont et restent le moyen idéal de se détendre pendant les vacances. Vous n'avez à vous soucier de rien d'autre que de réserver la meilleure chaise longue. À l'hôtel, on parle votre langue, il n'y a pas de surprise au buffet et tout ce dont vous avez besoin se trouve

à quelques pas. Même en titubant après une nuit bien arrosée, vous rejoindrez votre lit en quelques minutes. Si vous avez de la chance, vous pourrez même convaincre l'agence de voyage de vous réserver un trajet en train, plutôt qu'en avion. ■

Into the Wild



Les voyages à forfait et les croisières tout confort ne sont pas votre truc, et vos enfants préfèrent de toute façon rester à la maison ? Alors nous avons ce qu'il vous faut : le stage de préparation à la fin du monde dans la forêt vierge de la vallée de Muota. Vous apprendrez comment les fourmis prédisent la météo, comment vous procurer de l'eau potable et quels champignons vous pouvez manger sans avoir la diarrhée ni des hallucinations. Pour finir, vous passerez une semaine à vous frayer un chemin seul à travers les sous-bois en essayant de ne pas mourir. ■

Nouvelles de l'initiative « pour des bons de mobilité »

Depuis que nous avons lancé cette initiative fin avril, nous récupérons chaque jour une pile de feuilles de signatures dans la boîte aux lettres. Nous sommes donc en bonne voie pour déposer les 100 000 signatures nécessaires d'ici la fin de l'année. Pour cette dernière ligne droite, nous devons toutefois non seulement y consacrer beaucoup de travail, mais aussi investir de l'argent. Nous avons besoin de feuilles de signatures supplémentaires à envoyer et à distribuer. Et ce n'est qu'ensuite que les choses commenceront vraiment. Pour que l'initiative aboutisse, nous prévoyons de mener l'année prochaine une campagne de grande envergure au-

près des responsables politiques et du grand public. De plus, nous devons mettre de l'argent de côté pour la campagne de votation. Or, nous ne disposons actuellement pas des moyens nécessaires. Envisageriez-vous de soutenir cette initiative importante pour les années à venir en versant un montant à quatre chiffres ?

Si un tel soutien vous semble envisageable, merci de nous en faire part au : +41 44 242 72 76, info@actif-traffic.ch. Bien entendu, nous sommes également ravis de recevoir un don ponctuel, même s'il comporte moins de zéros. Pour cela, vous pouvez utiliser le bulletin de versement ci-joint. Un grand merci ! ■



Initiative pour des bons de mobilité



Source : Eric Roset

Genève : le 27 septembre, OUI aux projets transfrontaliers

Investir 39 millions pour diminuer le trafic à Genève de -15 000 voitures/jour ? C'est ce qui sera soumis au vote dans le Canton de Genève le dimanche 27 septembre. Le projet consiste à investir dans des infrastructures de l'autre côté de la frontière pour offrir des solutions alternatives à la voiture pour les nombreux pendulaires frontaliers qui viennent travailler chaque jour à Genève. Parkings-relais (P+R), bus à haut niveau de service, extension du tramway jusqu'à Ferney-Voltaire... voici les projets qui seront réalisés avec cette manne. Un très large spectre associatif et politique défend le OUI. Pour actif-traffic, même si les parking-relais auront un impact relativement marginal – tout en étant très coûteux – ce sont malheureusement des projets nécessaires en l'absence d'une politique d'aménagement du territoire et de développement des transports publics plus volontariste côté français. Les projets de BHNS et de tramway ont toutefois notre plein soutien et nous appelons à voter clairement OUI à ce crédit. ■

Genève : victoire d'étape pour le pont du Mont-Blanc

Une majorité du Conseil municipal de la Ville de Genève (incluant le Centre et le PLR !) a accepté la pétition lancée par actif-traffic (mais aussi ATE, Pro Velo, Mobilité Piétonne, etc.) demandant de profiter des travaux à venir des trottoirs du Pont du Mont-Blanc pour réaffecter définitivement une voie automobile en faveur des cyclistes. Pour mémoire, nos associations avaient récolté 3900 signatures à l'appui de cette pétition. Reste au Canton de suivre la même logique, ce qui sera sans doute plus difficile. Mais nous restons mobilisés ! ■

Initiatives Climat Urbain :

point de situation sur la mise en œuvre



Le 8 janvier 2021, le Conseil municipal de Saint-Gall a approuvé les contre-projets à la double initiative Climat Urbain. Saint-Gall a été la première des onze communes concernées par nos initiatives à avoir pris cette décision. Un nouveau rapport fait le point sur l'état de la mise en œuvre. Depuis 2022, près de 130 000 mètres carrés d'espaces routiers ont été réaménagés au profit des piétons, des cyclistes et des transports publics. L'objectif de la partie « mobilité d'avenir » – 120 000 m² en dix ans – est donc déjà atteint. Malgré tout, la ville entend poursuivre ses efforts pour améliorer les rues. Des progrès sont également enregistrés en matière de désimperméabilisation et de plantation d'arbres. À ce jour, environ 16 000 m² de voirie ont été transformés en espaces verts et en zones arborées. Toutefois, pour atteindre l'objectif de 80 000 m² en dix ans, des efforts supplémentaires sont encore nécessaires et il faudra accélérer le rythme de mise en œuvre.

À Genève, un tout premier rapport vient de sortir et fait l'état des lieux de la mise en œuvre de la loi « Climat Urbain » (ou LAVMT) acceptée en 2023 à l'unanimité du Grand Conseil en guise de contre-projet à notre initiative cantonale. Cette loi prévoit le réaménagement de 550 000 m² de surfaces au total dont 25 000 arbres supplémentaires, 175 km pour la mobilité douce, 8 km de tramways et 22 km de bus à haut niveau de service (BHNS). Après près de trois ans le bilan est maigre. Au total, seulement 6 % de

l'objectif total des surfaces a été atteint. Au niveau de l'arborisation, seul 2,9 % des arbres prévus au total ont été plantés et 4 % des aménagements de mobilité douce ou de BHNS ont été réalisés. Nous n'en sommes bien sûr qu'au tout début du processus mais, si les choses continuent à ce rythme, les objectifs finaux ne seront jamais atteints. La faute à plusieurs recours qui bloquent des projets, mais aussi à un sérieux manque de volonté politique. Nous nous mobiliserons pour que le rythme s'accélère. ■

Sion: votation à venir sur l'extension de l'aéroport

Le 1^{er} juillet, un référendum a été déposé à la Chancellerie valaisanne contre le projet de développement de l'aéroport de Sion ciblant l'aviation d'affaires et les jets privés. Le comité référendaire – dont actif-traffic fait partie – dénonce un usage de l'argent public pour servir les intérêts privés et subventionner les plus fortunés. La votation devrait avoir lieu à l'automne. ■

Genève : anniversaires de lois sur la mobilité

Le 5 juin, à Genève nous menions une action pour célébrer les dix ans du vote sur la LMCE (Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée). L'occasion aussi d'évoquer les 15 ans de la Loi sur la mobilité douce (LMD), acceptée par la population genevoise en mai 2011 et issue de l'initiative des Villes lancée à l'époque par actif-traffic. Le bilan pourrait se résumer ainsi : à Genève, les mesures pour la mobilité durable avancent trop peu et trop lentement.

Après 10 ans de LMCE, la mise en œuvre se fait à deux vitesses. Le versant routier avec la « ceinture urbaine » a bien avancé : signalétique, aménagements, tunnel des Nations, etc. Par contre, les mesures visant à apaiser le trafic

dans les zones du centre et de l'hyper-centre se font pour l'essentiel toujours attendre. Quant aux suites de notre initiative pour la mobilité douce, après 15 ans, s'il y a eu quelques améliorations notables, le réseau cyclable genevois est encore très loin d'être suffisamment équipé pour permettre aux nombreuses personnes qui craignent pour leur sécurité à vélo d'oser franchir le pas. La plupart des axes primaires et secondaires du Canton ne comptent toujours pas d'aménagements cyclables sûrs et continus mais présentent l'image d'un réseau en traitillé peu engageant. Il reste encore beaucoup de travail ! ■

« Superblocks » timides

Les « superblocks » ont fait leur apparition en Suisse – du moins dans une certaine mesure. Ce concept, né à Barcelone afin de réduire le trafic, consiste à fermer plusieurs tronçons de rue à la circulation de transit afin de les rendre aux habitant·es. Des expériences sont actuellement menées dans différentes villes suisses.

Tonja Zürcher,
Nina Sommer

Pendant un an, Bâle a mené des expériences de « superblocks » dans les quartiers de St. Johann et Matthäus afin d'explorer les possibilités offertes par la réappropriation de l'espace dédié habituellement aux voitures. À la place des voitures stationnées, on a vu apparaître des espaces de rencontre, des aménagements verts et des lieux dédiés à la vie de quartier.

« Sans préjuger les conclusions de l'évaluation menée par le Canton, on constate les avantages suivants : moins de circulation, plus de vie communautaire, plus de culture, plus d'enfants qui jouent,... » souligne Susanne Bertschi et Freddy Siegenthaler du « superblock » du quartier de Matthäus.

La fin des tests à Bâle

Après une année d'essai avec des éléments mobiles, les « superblocs » appartiennent (pour l'instant) au passé. Le gouvernement cantonal a insisté pour les démanteler à l'issue de la phase d'essai et de ne décider de leur éventuelle remise en place qu'après une évaluation. Ni une pétition réunissant 3200 signatures, ni les interventions parlementaires n'ont pu dissuader le gouvernement de procéder à cette destruction absurde (et temporaire) des « superblocks » qui s'étaient imposés naturellement.

Pour Susanne Bertschi et Freddy Siegenthaler, c'est ensuite que commence la partie intéressante du projet : « Comment concevoir un « superblock » définitif – respectueux du climat, esthétique et adapté aux usages ? Au lieu de se concentrer sur les activités de loisirs comme lors de la phase d'essai, il s'agit désormais de mettre en œuvre la végétalisation et la désimperméabilisation des rues. Pour devenir plus respectueuse du climat et plus agréable à vivre, Bâle doit devenir une « ville-éponge » sans voitures. »

Blocs de quartier à Zurich

À Zurich, les « superblocks » sont appelés « blocs de quartier ». Après l'adoption par la population de la ville de Zurich, fin novembre 2021, du plan directeur communal en matière de transport, un postulat du Conseil municipal a suggéré d'étudier les emplacements possibles pour ces blocs de quartiers.

À l'issue de deux événements organisés en 2024, quatre quartiers ont été sélectionnés comme projets pilotes : Aussersihl, Unterstrass, Riesbach et Seebach.

Dans chaque quartier, trois réunions participatives ont été organisées afin de recueillir les connaissances locales, les préoccupations des riverain·es et leurs idées. Une équipe interdisciplinaire a transformé ces éléments en « visions à long terme ». Toutefois, au grand dam des riverain·es, celles-ci n'ont été retenues que sous une forme très édulcorée.

Selon la direction du projet, cela s'explique par le fait qu'il s'agit de projets pilotes dans le cadre desquels aucun changement durable ne peut être mis en œuvre. « Je trouve que cela va à l'encontre de l'esprit même d'un projet pilote » déclare Silvan von Wartburg, qui habite lui-même dans le quartier d'Aussersihl et est directement concerné par le trafic de transit devant son appartement. C'est pour cette raison qu'il a participé aux trois réunions de consultation et s'est engagé activement dans le projet. « Mais les mesures qui ont été mises en œuvre ou annoncées à la place sont une déception. Par exemple, des pots de fleurs ont été installés dans la cour de récréation de l'école. Ils sont certes agréables à regarder, mais ils n'ont rien à voir avec les mesures de limitation de la circulation demandées. »

Depuis 2024, un projet pilote de « superblock » est également en cours à Berne, dans le quartier de Murfeld. Une évaluation de ce projet est prévue d'ici la fin de l'année. ■



La conception des « superblocks » à Bâle

80 %

Des destinations atteintes en avion depuis la Suisse se trouvent en Europe.

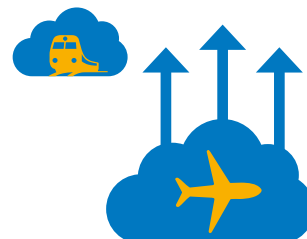


1944

L'accord de Chicago prévoyait de ne pas prélever de taxes sur le kérosène. Cette règle est toujours en vigueur.

30 x

Un voyage en avion vers Berlin génère jusqu'à 30 fois plus d'émissions de CO₂ qu'un trajet en train.



5000 km

Depuis le mois d'août, une liaison ferroviaire relie la Finlande à la Suède. Cette connexion permet ainsi de relier Kolari en Finlande à Lagos, au Portugal. C'est le trajet le plus long que l'on puisse effectuer en train au sein de l'Union européenne.



9.9

Depuis le 9 septembre, le train de nuit de la compagnie European Sleeper relie Milan à Bruxelles et Cologne, avec des arrêts à Aarau, Arth-Goldau, Göschenen, Bellinzzone et Lugano.

6 heures

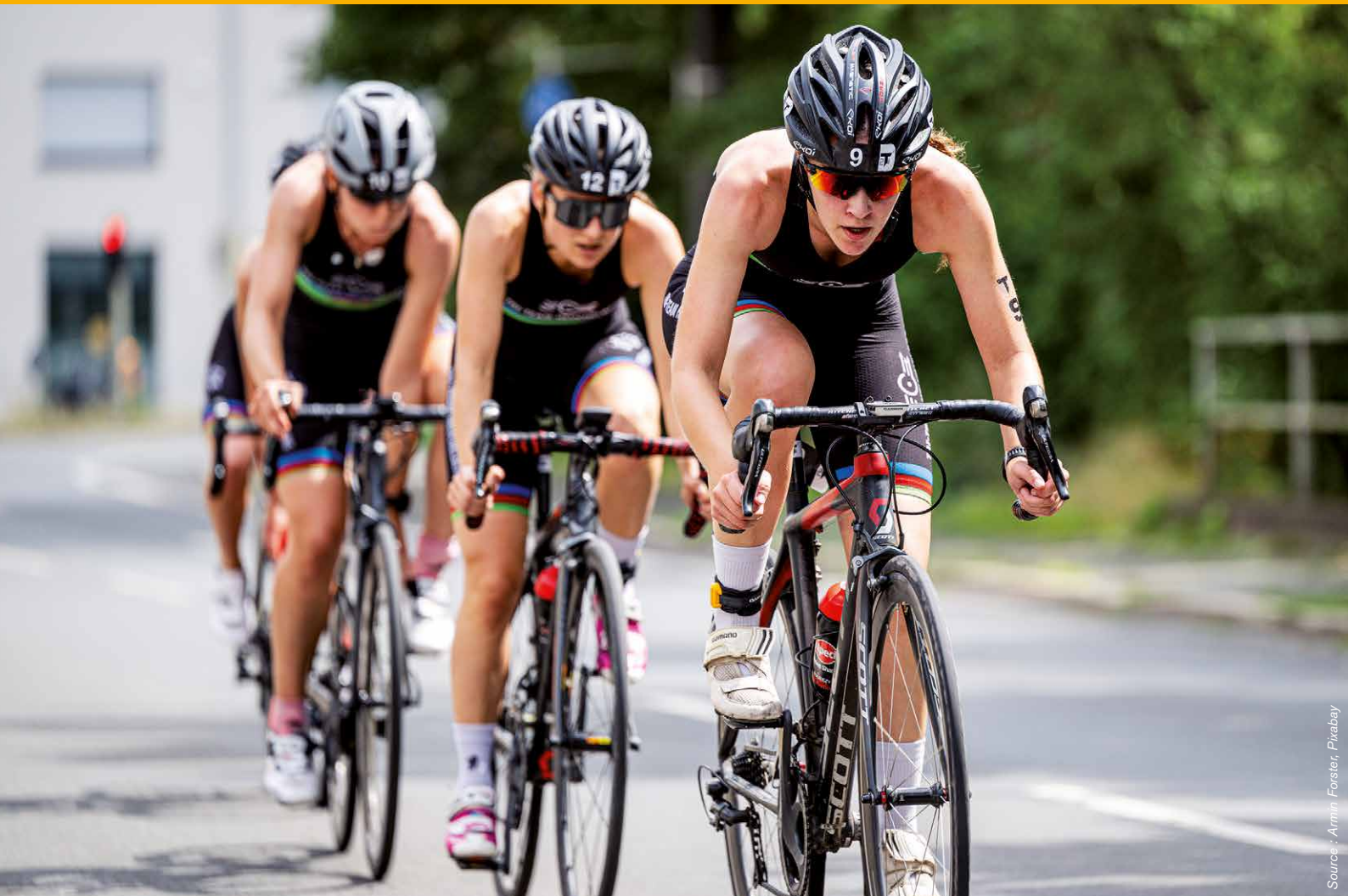
C'est la durée prévue de la liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres.



Dernière ligne droite pour l'initiative « pour des bons de mobilité »

Près de cinq mois après le lancement de la récolte de signatures, nous passons à la vitesse supérieure pour la dernière ligne droite afin de réunir toutes les signatures d'ici novembre, comme prévu. Pouvez-vous récolter encore quatre, voire vingt signatures pour l'initiative « pour des bons de mobilité » ?

Commandez vos formulaires de signature ici : bonsdemobilite.ch/tr/feuilles



Source : Armin Forster, Pixabay

Il ne reste plus que quelques semaines pour atteindre les 100 000 signatures.

Initiative « pour des bons de mobilité »

Dimanche 27 septembre 2026, devant les locaux de vote

Nous profitons de ce dimanche de votation pour entamer la dernière ligne droite de la récolte de signatures. Notre objectif est de recueillir au moins 5000 signatures ce jour-là, afin de pouvoir déposer l'initiative d'ici la fin de l'année 2026. Une autre journée de collecte nationale est prévue le 31 octobre. À cela s'ajoutent de nombreuses actions locales de récolte, pour lesquelles nous serions ravis de bénéficier de votre présence et engagement !

Inscription: actif-traffic.ch/datesderecolte

Manifestations

Pas d'étés à 50°C!

Samedi 19 septembre • 14h
Genève et Lausanne
plus d'infos : actif-traffic.ch

OUI aux projets transfrontaliers

Votations cantonales à Genève
27 septembre