



# tr

numéro 108  
décembre 2015

## Back on track

Non seulement les trains de nuit doivent être replacés dans le bon sillon, mais la politique climatique doit, elle aussi, être remise sur rail.

# J'y pige que dalle

Quand vous êtes-vous gratté la tête la dernière fois ? En lisant le journal, en regardant la télévision ? Hier ? Il y a un quart d'heure ? Moi aussi. La pensée logique, un comportement consistant avec ses paroles et le bon sens semblent avoir déserté la scène politique. Les mêmes personnes qui se plaignent amèrement que le parlement ne mette pas en œuvre la volonté du peuple (par ex. l'initiative sur l'internement à vie) exigent un second tunnel routier au Gothard, alors que la population a accepté l'Initiative des Alpes. Comment ne pas perdre sa crédibilité d'homme ou femme politique dans ce cas ?

Que dire de la suppression des trains de nuit qui va entraîner davantage de trafic aérien, par ceux-là mêmes qui ont le mandat de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> ? Est-ce là un comportement cohérent permettant d'atteindre les objectifs visés ? Qui donc élit ces personnes ne sachant pas combien font 1 + 1 ?

On m'objecte que même après la construction du deuxième tunnel, seules deux pistes seront ouvertes au trafic au Gothard, afin de respecter l'Initiative des Alpes. Vous croyez au Père Noël, vous ? Moi pas. Il apparaît comme une quasi-certitude que toutes les pistes seront ouvertes dès le premier embouteillage.

Et je m'étonne aussi d'apprendre que les voyageurs·euses qui empruntent l'avion au lieu du train de nuit comptent pour beurre en matière de politique climatique, car le CO<sub>2</sub> émis par les avions n'est pas comptabilisé dans le bilan climatique. Les personnes argumentant ainsi auraient mieux choisi une carrière dans la comptabilité que dans la politique, car l'impact sur le climat est, lui, bien réel. Le bon sens qui paraît encore plus ou moins intact chez vous et chez moi, semble grandement manquer au parlement. Je vous en prie, remplissez votre bulletin lors des prochaines élections avec des personnes s'engageant pour une politique climatique plus responsable.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce bulletin,

Hanspeter Kunz

Vice-président d'actif-traffic



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

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-traffic, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch

**e-gazette** : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz

**Contributions** : Christian Harb, Thibault Schneeberger, Aline Trede, Philippe Koch **Conception graphique** : typisch.ch

**Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de

nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : avril 2016



# Non, non et encore non !

La population suisse votera en février 2016 sur un second tube routier au Gothard. La seule réponse à donner face à cette chicanerie est un NON retentissant ! **Christian Harb**

La synchronisation frise la perfection. Le tube routier existant du Gothard devra être fermé d'ici quelques années pour des travaux de réfection. Mais cet assainissement aura lieu après l'inauguration du nouvel tunnel ferroviaire de base. En combinaison avec le tunnel ferroviaire existant du Gothard, les capacités nécessaires pour un transbordement du trafic routier seront à disposition. Le moment se prêterait donc idéalement à un transfert de la route au rail et à la mise en œuvre de l'Initiative des Alpes. Au lieu de quoi la population suisse sera à nouveau appelée à se prononcer sur l'opportunité de construire un second tube routier – après les échecs retentissants essuyés par le projet Avanti en 2004 et une initiative de l'UDC dans le canton d'Uri en 2011.

## Et la logique dans tout cela ?

Les partisans d'un second tube routier au Gothard peinent à étayer leur idées avec des arguments. La construction d'un nouveau tube exigerait la fermeture du tunnel existant pendant près de six mois. Un transfert temporaire du trafic de transit sur le rail permettrait, lui, d'assurer en tout temps la liaison vers le sud – et ce à nettement moindres frais. Nous avons déjà investi des milliards pour la NLFA (Nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes). Est-il vraiment sensé d'enterrer d'autres milliards dans un second tube routier qui concurrence-rait le nouvel tunnel de base ?

Un second tube routier au Gothard rendrait ce passage à travers les Alpes plus attrayant pour les automobilistes et camionneurs et entraînerait donc une augmentation du trafic. Ce trafic de poids lourds supplémentaire ne toucherait pas seulement les cantons d'Uri et du Tessin, mais aussi les agglomérations le long de l'axe de transit, telles que Lucerne, Zurich et Bâle.

Un deuxième tube est-il indispensable pour des raisons de sécurité, un tunnel bidirectionnel étant trop dangereux ?

Pourquoi réalise-t-on alors huit kilomètres de tunnel autoroutier bidirectionnel le long de la route de l'Axen, sans que cette question ne soit évoquée ? Une réduction du trafic de camions grâce au transfert sur le rail désamorcerait la situation sécuritaire.

## Ne pas être dupe !

Lors de l'inauguration du tunnel routier du Gothard, le Conseiller fédéral d'alors, Hans Hürlimann, a prétendu que ce trajet ne deviendrait jamais un axe de transit. La réalité est malheureusement toute autre. Aujourd'hui, la Conseil-

lère fédérale Doris Leuthard prétend que les deux tubes ne seraient utilisés que dans un seul sens. Pourtant, il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'après le doublement des capacités routières, la pression sera immense pour ouvrir les quatre voies lors du plus petit embouteillage, alors que l'Initiative des Alpes (acceptée par le peuple) l'interdit expressément. Non seulement la volonté populaire est bafouée, mais on veut rendre les citoyen·ne·s dupes. À cette supercherie, une seule réponse : un NON retentissant lors de la votation du 28 février 2016 !



Photo: Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre»

**A hurler : le second tunnel au Gothard contrevient à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.**

# Alternatiba Léman : une réussite !

Le week-end du 18 au 20 septembre, le cœur de Genève battait au rythme d'Alternatiba. Cette grande foire aux « alternatives pour le changement climatique et le bien-vivre ensemble » a pris ses quartiers tout autour de Plainpalais et a réuni plus de 30'000 visiteurs-euses et de participant-e-s. actif-trafiC y a participé avec un stand très visité dans l'espace « mobilité durable » ainsi qu'à une plénière et un atelier. **Thibault Schneeberger**

L'idée d'Alternatiba, dont la première édition a eu lieu à Bayonne (pays Basque), en octobre 2013 est simple : rassembler, le temps d'un week-end, un maximum d'associations et organisations engagées de près ou de loin dans la lutte contre le changement climatique pour former un véritable « village des alternatives ».

## Des solutions « par en bas »

L'origine du projet est à chercher du côté de l'échec du sommet de Copenhague, qui a poussé des militant-e-s à cesser d'attendre que les solutions viennent d'en haut, pour mieux s'organiser à partir d'en bas, du local. Ainsi, durant quelques jours, toute une ville vit au rythme de l'écologie et des solutions alternatives : énergies renouvelables, habitat écologique, agriculture biologique de proximité... (la liste est très longue), sans oublier, bien sûr, la mobilité durable !

Après le succès de Bayonne, l'idée a essaimé dans toute la France et de nom-

breux collectifs Alternatiba ont été constitués pour donner naissance à des dizaines de villages des alternatives, jusqu'en Espagne ou en Belgique. Durant tout l'été 2015, un vélo tandem 4 places estampillé « Alternatiba Tour » a notamment parcouru plus de 5600km à travers la France et 5 autres Etats européens pour mobiliser la population sur son passage.

Alternatiba Léman a nécessité de longs mois de préparation et des dizaines d'heures de réunion entre de très nombreuses associations de toute la région franco-valdo-genevoise, mais surtout un travail assidu de la part des organisateurs-trices pour mettre sur pied un programme très ambitieux : 250 organisations, 100 conférences, 6 scènes avec des concerts, et 500 bénévoles à la manœuvre...

## Petit train, pétition et panneaux

actif-trafiC a pris part activement à la préparation de cet événement, et a tenu du-

rant le week-end un stand très fréquenté sur la plaine de Plainpalais au sein du pôle « mobilité durable ». Un stand à côté duquel nous avons installé un petit train en bois sur rails pour enfants (à traction humaine, voir photo en bas), qui n'a pas désempilé un seul instant durant tout le week-end !

Les - très nombreux - passant-e-s ont aussi pu prendre connaissance (avec un intérêt marqué) de nos grands panneaux affichant des comparatifs selon les moyens de transport : émissions de CO<sub>2</sub>, coûts financiers, espace occupé. Ce stand a été l'occasion de récolter des signatures pour notre pétition « Sauvons les trains de nuit ! », qui a récolté un immense succès avec plus de 400 signatures en deux jours, les gens faisant la queue devant notre stand pour signer.

Durant Alternatiba, nos deux co-secrétaires romands d'actif-trafiC ont également animé un atelier qui a fait salle comble, autour du thème du « piéton dans la ville », dans la perspective de notre



**Même la pluie n'a pas entamé l'enthousiasme des enfants.**



étude comparative sur la « marchabilité » des grandes villes suisses. La discussion ouverte avec les personnes présentes nous a non seulement permis d'enrichir et compléter nos critères d'évaluation pour nos tests comparatifs mais aussi de voir que les problèmes des piétons en ville sont nombreux et variés, même si le trafic automobile excessif semble rester l'un des freins principaux au recours à la marche.

#### Des choix à faire

Nous sommes également intervenus lors d'une plénière à propos des choix politiques que doivent faire nos collectivités publiques confrontées à la question du changement climatique. Notre intervention a tenté d'aborder d'autres angles que celui des seules émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic motorisé, afin de montrer toutes les bonnes raisons, hormis la question climatique, pour diminuer le trafic motorisé. Les conséquences sur notre espace pu-

blic tout d'abord, en rappelant les résultats de l'étude « Driven to Excess » de Bristol montrant comment les liens sociaux (amis, connaissances) dans les rues décroissent dramatiquement à mesure que la densité de trafic est plus forte et colonise l'espace public. Nous avons évoqué également l'urbanisme nécessaire à un trafic modéré ainsi que les conséquences sur la santé du trafic motorisé, en lien notamment avec la sédentarité, mais aussi les près de 4000 victimes annuelles en Suisse de la pollution de l'air.

#### Une mobilisation citoyenne indispensable

Cette plénière a aussi été l'occasion de souligner le fait que l'adoption de nouvelles lois, comme nous avons réussi à le faire avec les Initiatives des villes, bien qu'une étape indispensable, ne suffit souvent pas pour faire réellement changer les choses. L'exemple de l'initiative « pour la mobilité douce » à Genève est parlant :

4 ans après le OUI en votation populaire, l'initiative n'a toujours pas trouvé le début d'un financement pour sa mise en œuvre ! En prenant exemple sur les expériences des villes des Pays-Bas des années 1970, il s'agissait de démontrer l'importance d'une mobilisation de la population, « à la base », dans les quartiers, pour reconquérir l'espace public et réclamer les rues pour les piétons et les cyclistes. C'est seulement après ces manifestations que les rues ont été transformées là-bas : il en faudra sans doute autant chez nous (tout au moins à Genève !) pour faire évoluer significativement la situation.

C'est ce même état d'esprit qui guidera les mobilisations avant et en marge de la COP21 à Paris, rendez-vous crucial pour les négociations sur le changement climatique. Venez-nous rejoindre à la Marche Mondiale pour le climat les 28 et 29 novembre ! Changeons nos villes et le système... pas le climat !



# Paris, je t'attends

La plupart des hommes et femmes politiques préfèrent éviter le sujet, mais le changement climatique est bel et bien là et restera d'actualité. Aujourd'hui, nous pouvons encore influencer les choses pour limiter l'étendue des dommages. *Aline Trede*

Les diplomates du climat du monde entier se rendront fin novembre 2015 à Paris à la conférence sur le climat. Il s'agit d'adopter un accord exhaustif et contraignant pour une politique mondiale du climat après le Protocole de Kyoto, qui expirera en 2020. Un tel accord revêt d'autant plus d'importance qu'on ne voit pas poindre de réduction véritable des gaz à effet de serre, ni en Suisse, ni à l'échelle mondiale. Le dernier rapport du groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) montre les effets du changement climatique. La sécurité alimentaire est compromise, car les rendements de blé, riz, soja et maïs risquent d'être réduits d'un cinquième d'ici la fin de ce siècle.

## Peu de résultats en vue

On peut d'ores et déjà douter du succès du sommet. Un regard sur la Suisse n'a pas de quoi rendre optimiste non plus : la forte poussée de la droite au Conseil national lors des dernières élections laisse présager d'un affaiblissement de la Stratégie énergétique 2050 et d'un manque de volonté de s'engager pour une transition.

Pourtant, des mesures s'imposeraient, en particulier dans le domaine de la mobilité : les transports occasionnant plus de 30% des gaz à effet de serre. La Suisse n'atteindra pas l'objectif fixé pour 2015 de moins de 130 g de CO<sub>2</sub>/km comme moyenne pour l'ensemble des nouveaux véhicules et ne risque

pas de l'atteindre tant que les carburants ne seront pas grevés d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>. Sans évolution en matière de mobilité, la transition énergétique restera lettre morte. La politique dite « raisonnable » n'est pas préparée à ce virage, car le lobby de la construction et des travaux publics veut continuer à construire de grandes infrastructures, et fait croire qu'une modernisation de tous les modes de transport est possible et souhaitable.

## L'enfant chéri : le trafic aérien

La politique climatique exclut d'ailleurs tout un pan d'émissions, à savoir le trafic aérien. Tous les autres modes de transport sont taxés pour leur consommation en énergie (y compris la mobilité durable), mais le trafic aérien ne paie aucune taxe sur le kérosène. Il est donc indirectement subventionné, alors qu'il cause de grands dégâts pour le climat. Tant que l'aviation est exclue des accords, ses émissions comptent pour beurre et rien n'évoluera. On l'a encore vu dans la réponse du Conseil fédéral à une interpellation à propos des trains de nuit : « les émissions de CO<sub>2</sub> augmentent certes lors d'un transfert des trains de nuit à l'avion, mais l'objectif suisse de réduction n'en est pas affecté, car le trafic international n'est pas compris dans les dispositions du Protocole de Kyoto. » Voler plus reviendrait donc à protéger le climat ? Quel cynisme !

Espérons que les sombres présages ne se réalisent pas à Paris et que la conférence accouchera d'un accord contraignant et favorable pour le climat. Les personnes qui voudraient faire bouger les choses dans le bon sens sont invitées à emprunter le Train2Paris de l'Alliance pour le Climat le 11 décembre (voir Agenda).



# Bilan à mi-parcours : plus que jamais !

La campagne d'actif-trafiC en faveur du maintien des trains de nuit a suscité beaucoup d'intérêt auprès du grand public, tout en montrant les contradictions de la politique du Conseil fédéral et des CFF. actif-trafiC a remis sa pétition fin septembre et organisé une table-ronde sur l'avenir des trains de nuit. Bilan à mi-parcours. *Philippe Koch*

actif-trafiC a déposé la pétition « Sauvons les trains de nuit » munie de plus de 11'000 signatures auprès de la Conseillère fédérale Doris Leuthard (voir photo page de titre). Le public tient beaucoup aux trains de nuit, pour des raisons liées à l'écologie, au confort, et pas seulement par nostalgie!

## Une offre unique : les trains de nuit

Les compagnies de chemins de fer argumentent toujours que les trains de nuit ne seraient pas compétitifs face aux vols low-cost et aux TGV de jour. Mais tant Joachim Holstein (membre du Conseil d'entreprise de la Deutsche Bahn) que Jürg Streuli (journaliste ferroviaire) ont montré l'ineptie de cet argument lors de la table-ronde du 22 octobre à Berne : la particularité des trains de nuit tient au fait que le voyage semble très court, puisque les voyageurs dorment pendant la plus grande partie du trajet et arrivent directement au coeur de la ville de leur choix, et plus tôt qu'avec n'importe quel autre moyen de transport. Un chercheur de

l'Université de Berne présent lors de la table-ronde a résumé : « Si je me rends à une conférence à Berlin, je peux emprunter un train de nuit le soir avant la conférence et donc travailler encore toute la journée, tout en étant à l'heure sur place pour mon exposé. Ni l'avion ni un TGV ne peuvent m'offrir un tel service. »

## Le profit avant une vision globale

Armin Weber (chef du transport international de personnes, CFF) a expliqué que les CFF et les autres compagnies de chemins de fer misent à fond sur les trajets entre 4 à 6 heures. Cette stratégie est la conséquence directe du discours de libéralisation et de privatisation des années 1990 et 2000. Les CFF se voient désormais comme une entreprise devant maximiser ses profits. Mais la question se pose : à quoi bon? Une entreprise étatique doit fournir un service public et non générer un profit maximal. Notons que les trains de nuit amènent aussi des passagers-ères aux trains de jour plus profitables. En supprimant les liaisons

de nuit, les compagnies de chemins de fer diminuent donc indirectement la demande pour d'autres produits.

## Exigences d'actif-trafiC

La campagne d'actif-trafiC a montré les incohérences de la politique climatique de la Confédération (voir l'article sur le sommet climat).

actif-trafiC exige que :

1. le Conseil fédéral inclue une offre minimale de trains de nuit dans les objectifs fixés aux CFF
2. les CFF s'engagent auprès des autres compagnies pour maintenir l'offre de trains de nuit existante
3. les CFF participent à l'achat de nouveau matériel roulant
4. les CFF s'engagent en faveur d'une plateforme européenne d'horaires et de billetterie, pour que la clientèle puisse acheter en ligne ou au guichet les billets pour des voyages transfrontaliers
5. les CFF examinent quelles sont les conditions nécessaires pour des liaisons de nuit couvrant leurs coûts.



Les trains de nuit manquent aux petits et aux grands, à Moudon, à Zürich et partout ailleurs.





Pourtant, il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'après le doublement des capacités routières, la pression sera immense pour ouvrir les quatre voies lors du plus petit embouteillage.

## En point de mire

### La campagne « Faites place » a besoin de votre soutien

Notre nouvelle campagne « Faites place » thématise la distribution inéquitable de l'espace routier et exige plus de place pour les piéton-ne-s et les cyclistes. Nous mettons l'accent sur trois aspects. En premier lieu : les rues devraient appartenir aux habitant-e-s et non au trafic de transit. En second lieu nous voulons remettre en cause l'obligation de créer des places de stationnement pour tout nouveau logement. Troisièmement, nous voulons rendre attentifs au fait qu'il existe entre 8 à 10 millions de places de stationnement en Suisse (pour 4 millions de véhicules à moteur). Une partie de ces surfaces devrait être réaffectée à un usage public, avec une qualité invitant les habitant-e-s à y passer du temps.

Votre don pour actif-traffic nous permettra de nous engager pour une répartition plus équitable de l'espace routier dans les agglomérations. Vous trouverez plus d'information sur la campagne sur notre site web : [www.actif-traffic.ch/](http://www.actif-traffic.ch/).

## Agenda

**Sa 28 novembre, 13h00**

**Marche Mondiale pour le climat**

Place des 22 cantons, Genève

**Di 29 novembre, 14h15**

**Marche Mondiale pour le climat**

Eglise Rouge, Neuchâtel

**Ve à di 11-13 décembre**

**Train2Paris – le train pour se rendre au Sommet climatique COP21**

Le «Train2Paris» de l'Alliance climat se rend à la grande mobilisation de rue le 12 décembre à Paris. Nous voulons donner un signal clair en faveur du climat: nous sommes toutes et tous concernés ! Venez-vous joindre à nous ! L'Alliance suisse pour le Climat organise un train avec 120 places depuis Zurich et Bâle et 100 depuis Genève. La vente des places a déjà débuté. Nous pouvons également fournir un hébergement gratuit. Plus de détails sur :

[http://www.klima-allianz.ch/train2paris\\_tickets/](http://www.klima-allianz.ch/train2paris_tickets/) et <http://www.klima-allianz.ch/fr/cop21>

**actif-traffic**  
**En avant toute !**