

## Votations du 5 juin – actif-traffic

### **Serpent de mer lacustre : pas encore le bout du tunnel...**

**actif-traffic, qui a fait partie du comité des associations environnementales combattant la Traversée du Lac déplore vivement l'acceptation de cette dernière par le peuple et exige la mise en œuvre de l'initiative « pour la mobilité douce » (acceptée il y a 5 ans !) avant tout crédit d'étude pour la Traversée. Le vrai débat sur la traversée ne fait que commencer !**

Dire oui à un principe est chose facile, assumer les coûts qui s'ensuivent un peu moins. Dans un canton qui ne peut pas se permettre d'entretenir ses cycles d'orientation et ses collègues et qui prétend manquer de moyens pour maintenir les fréquences TPG et créer des aménagements cyclables, dépenser entre 5 et 13 milliards pour une nouvelle autoroute sur le lac est financièrement et écologiquement irresponsable.

Or, il est inutile d'attendre la manne de la Confédération pour financer une traversée. Berne a refusé à deux reprises déjà de cautionner ce projet, car il ne résoudrait en rien les problèmes de trafic de l'agglomération genevoise. En lieu et place de toute traversée, la Confédération s'est engagée à élargir dès l'an prochain l'autoroute existante de deux à trois voies. Cessons donc de rêver et attelons nous à résoudre de façon effective les problèmes de circulation dans les centres en y favorisant les transports publics, la marche à pied et le vélo. Notre santé à tous nous en remerciera.

Si la population semble dire clairement qu'elle en a « marre des bouchons », aucun enthousiasme réel n'a pu être soulevé durant cette campagne, le mot d'ordre des défenseurs du OUI étant plutôt qu'il « faut bien faire quelque chose »... On notera que le soutien est aujourd'hui plus faible que lors du vote de 1988, où le principe d'une traversée de la rade à l'époque avait recueilli 68.5% des voix... avant d'échouer clairement 8 ans plus tard lors d'un vote sur des projets concrets. La population genevoise reste donc divisée sur le sujet car aucun consensus n'émerge réellement en faveur d'un projet plutôt que d'un autre : pont ? tunnel ? modalité de traversée autoroutière des communes de la rive gauche ? En effet, quelle commune voudra accepter sur son territoire un tel ouvrage pharaonique ? La prise de position publique des maires des communes de la rive gauche nous a donné un avant-goût des écueils à venir : le seul véritable projet sérieux qui ait été présenté jusqu'ici pour une traversée (celui du Conseil d'Etat) fait déjà l'unanimité contre lui auprès des principaux concernés !

Quoi qu'il en soit, avant tout crédit d'étude pour la Traversée, nous exigeons la mise en œuvre de l'initiative « pour la mobilité douce ». C'est une question élémentaire de respect de la volonté populaire : notre initiative ayant été votée il y a 5 ans, et le montant pour sa réalisation est environ 62 fois moins élevé que les 5 milliards pour la traversée du lac ! Sa réalisation permettrait d'apaiser efficacement les centres de l'agglomération, objectif qui anime prétendument les initiants.

### **Contreprojet sur la mobilité : place à l'action**

Nous regrettons l'échec de l'initiative « *pour des transports publics plus rapides* », que nous estimions supérieure au contreprojet, puisqu'elle fournissait un point d'appui solide pour revendiquer une priorité systématique aux TPG aux feux de circulation. Accorder la priorité aux transports publics aux feux aurait permis de corriger une anomalie, à savoir que parfois jusqu'à 300 personnes dans un bus ou tram doivent laisser passer une dizaine d'automobilistes confortablement assis dans leur voiture. L'initiative aurait instauré à Genève un régime en vigueur dans toutes les autres grandes villes. actif-traffic avait d'ailleurs conduit en 2012 une étude comparative sur les transports publics en Suisse. Celle-ci révélait que Genève avait parmi les transports publics les plus lents du pays (44<sup>ème</sup> position sur 45 agglomérations, juste avant la lanterne rouge Sion) !

S'il n'allait pas aussi loin que l'initiative, le contreprojet contient un certain nombre de points positifs, puisqu'une priorité à la mobilité douce (marche et vélo) devrait être instaurée au centre, ainsi que la possibilité de réduire de 10 à 20% l'obligation de remplacer toutes les places de stationnement de

voitures. Grâce à cette petite avancée, la construction de pistes cyclables et de cheminements pédestres en continu devrait être facilitée. Nous serons aussi particulièrement méfiants afin que ce contreprojet n'entrave pas la mise en œuvre de l'initiative mobilité douce (la loi H 1 80 sur la mobilité douce dérivée de celle-ci se voit édulcorée par ce contreprojet).

## **NON à un gouffre financier pour la Confédération**

Non seulement le canton de Genève, mais sans doute aussi la Suisse entière (à l'heure où ce communiqué était envoyé) a envoyé un avertissement très clair aux tenants du tout à la route : les Suisses ne veulent pas continuer à construire des routes et autoroutes à l'infini, bétonner le paysage et encourager un mode de transport polluant et nuisible. Le lobby routier n'a pas réussi à faire passer son initiative mensongère (prétendument « équitable »), dont les conséquences auraient été catastrophiques pour les caisses de la Confédération. C'est un soulagement, mais nous restons vigilants car une nouvelle version de ce projet est à craindre. Nous surveillerons de près le travail des chambres fédérales et n'hésiterons pas à agir pour faire respecter la claire volonté populaire qui s'est exprimée aujourd'hui dans les urnes.

Contacts :

**Thibault Schneeberger** 079 781 42 36

**Andréa von Maltitz** 079 424 41 62

