



Transports

numéro 122
juin 2019

Klimaschutz jetzt! JA zur Flugticketabgabe!
Climate protection now! YES to a tax on flight tickets!

alliancesud

klina
o'f'z

Transports et climat

En Suisse, le trafic aérien et routier sont responsables d'une part déterminante des émissions de CO₂. En bref, cela signifie : voler moins et marcher plus. *Pages 2-7*

Diabolisation du changement climatique

Certaines personnes semblent croire que le changement climatique n'a été inventé que pour permettre l'essor des énergies renouvelables qui, sans cela, ne seraient pas concurrentielles. Nous serions chassés du « paradis » des centrales nucléaires et à charbon, des chauffages au mazout et des moteurs à essence. Cette croyance est complètement fausse... mais bon, on pourrait toujours invoquer la liberté de religion. Mais ces mêmes personnes prétendent que les scientifiques peignent le diable sur la muraille. Et ces sornettes ne sont pas à prendre à la légère, car on le sait depuis le Moyen-Âge, rien que la vue de l'image du démon peut provoquer le mal.

Formulé de manière positive et appliqué à la discussion sur le climat, cela impliquerait que nous aurions « provoqué » le changement climatique – par notre ardeur de missionnaire à suivre les traces des « croisés climatologues ». Il suffirait donc d'arrêter de parler du réchauffement climatique pour que le « problème » disparaisse par lui-même.

Je partage cet avis... eh oui. Il est en effet temps d'arrêter de parler et de commencer à agir. Les possibilités sont légion : promouvoir la marche, introduire une taxe sur les billets d'avion, étendre le réseau des trains de nuit favorables au climat. Le potentiel d'économies de CO₂ dans le domaine de la mobilité est encore largement sous-exploité, en particulier dans les sacrosaints transports individuels motorisés. Mais ici aussi, il faut enfin passer à l'acte. Les paroles inutiles ne causent que davantage de CO₂ qui serait facilement évitable.

Je vous souhaite une agréable lecture de ce bulletin d'actif-trafiC !

Hanspeter Kunz
Vice-président d'actif-trafiC



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

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
Newsletter : s'annoncer à info@actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Daniel Costantino, Marcel Hänggi, Thibault Schneeberger, Veronika Killer **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz
Relecture : Thibault Schneeberger **Photo-titre** : action avec anges pour le climat devant le Palais fédéral **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé
Prix d'abonnement : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : octobre 2019

Voler : du rêve au cauchemar

Les Suissesses et Suisses sont parmi les plus gros consommateurs de déplacements en avion. Ces voyages fréquents sont une énorme charge pour l'environnement. Nous devons urgemment changer nos comportements. Daniel Costantino

Le rêve de voler est aussi vieux que l'humanité. De nombreuses personnes ont mis en péril leur vie pour réaliser ce rêve. Aujourd'hui, les voyages sont nettement moins dangereux et font même partie de notre quotidien. Mais de fait, les transports aériens sont un luxe réservé à seulement 5% de la population mondiale. Les gaz à effet de serre dégagés par cette petite minorité de l'humanité contribuent pourtant de manière considérable au changement climatique... qui affecte les autres 95% de l'humanité !

Reconnaître cette corrélation

Notre envie de voyager en avion cause des éboulis suite à la fonte des glaciers, des tempêtes violentes, des inondations, des sécheresses, des famines, l'extinction d'espèces, des pénuries en eau, la diminution d'espaces vitaux et mettra des millions de nouvelles personnes sur les routes de l'exil. Nous devons davantage faire prendre conscience de ces relations de causes à effets. On peut ainsi espérer d'une part réduire la multiplication des vols et d'autre part améliorer l'acceptation d'une taxe incitative sur les billets d'avion.

La sobriété comme alternative

Le biokérosène issu de plantes, du carburant synthétique ou une propulsion électrique étant exclus pour l'aviation, il nous reste une seule possibilité : renoncer, quand c'est possible, à des vols en avion. Pour des voyages à l'intérieur de l'Europe, les trains de nuit peuvent être une excellente alternative.

Taxe incitative

Aujourd'hui, un billet d'avion coûte nettement moins qu'un ticket de train – avec à la clef des incitations complètement erronées. On pourrait par exemple augmenter le prix d'un billet d'avion du montant des dégâts environnementaux causés par le CO₂. Le Ministère allemand de l'environnement a calculé qu'il s'agissait de 180 € par tonne de CO₂ émise. L'im-

pact de l'effet climatique étant deux fois plus élevé dans les couches supérieures de l'atmosphère, cette somme devrait être doublée. Calculons donc. Un aller-retour Suisse-Berlin coûterait environ 200 francs de plus, un vol vers les îles Canaries 500 francs et pour Bangkok le supplément se monterait à 1'400 francs. Et à quoi servirait une telle redevance ? Une partie pourrait être affectée à des mesures de protection du climat dans les pays en voie de développement, les plus

touchés par le réchauffement. Une autre partie serait affectée à la diminution des émissions de CO₂ en Suisse, comme la promotion de lignes de nuit ferroviaires internationales. Enfin, une dernière partie serait redistribuée à la population en Suisse. Ainsi, celles et ceux qui ne volent pas ou peu seraient récompensés. En tout cas, cette redevance devrait résulter en une diminution des trajets parcourus en avion. Afin que le rêve de voler ne finisse pas en cauchemar.



Photo: Alex Powell

Aucune ascension n'est infinie – même dans le trafic aérien.

Politique climatique : une opportunité

L'accord sur le climat de Paris nous oblige à réduire les émissions de gaz à effet de serre à zéro d'ici 2050. Cela ne sera pas une sinécure, mais cela nous offre des possibilités pour une mobilité plus en harmonie avec l'homme. Marcel Hänggi

Pour réduire le réchauffement climatique à un niveau encore supportable, les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites à zéro (net) d'ici 2050 au plus tard, comme l'a explicité le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en octobre 2018. L'initiative pour les glaciers lancée début mai 2019 veut inscrire l'objectif de zéro émissions nettes dans la Constitution suisse. Précisons que cette initiative serait superflue, si le Conseil fédéral et le parlement prenaient leurs engagements internationaux au sérieux.

Les transports : ennemi climatique

Zéro émissions nettes de gaz à effet de serre devrait, entre autres, sonner le glas des énergies fossiles – depuis 200 ans le moteur essentiel de l'économie mondiale. Et là, le bât blesse pour les transports. Selon le dernier inventaire suisse des gaz à effet de serre, les émissions ont diminué (certes trop lentement) dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie

et de l'agriculture par rapport à 1990, alors qu'elles ont augmenté d'un pourcent pour les transports sur territoire suisse, malgré des prescriptions légales plus strictes. Aujourd'hui, ces transports sont responsables de plus d'un quart de toutes les émissions. Quant au trafic aérien, ses émissions ont augmenté de 73% (!) pour atteindre aujourd'hui près d'un cinquième des émissions suisses. Aucun renversement de tendance n'est en vue... au contraire ! Le Conseil fédéral propose une extension du réseau autoroutier, avec à la clef une hausse des émissions. Le Conseil national a même renforcé durant sa session de printemps 2019 le programme de construction du Conseil fédéral. Les voitures autonomes pourraient théoriquement légèrement réduire les émissions, mais dans les faits, elles vont encore renforcer la demande en déplacements.

Dans le cadre la loi sur le CO₂, le Conseil des Etats pourrait envisager une taxe sur les billets d'avion que le Conseil national avait rejetée. Une telle taxe rapporterait

gros, et cet argent pourrait être utilisé pour la protection du climat, sans toutefois enrayer le rapide essor du trafic aérien.

Les énergies fossiles sont surtout utilisées pour la mobilité. Le charbon, le pétrole et le gaz naturel sont de l'énergie chimique sous une forme extrêmement concentrée, pouvant facilement être transportée. Les machines à vapeur alimentées au charbon n'ont joué qu'un rôle négligeable pendant près d'un siècle avant que l'on ne s'avise de les utiliser pour transporter – du charbon. Dès lors, on a pu découpler spatialement la production de l'utilisation d'énergie.

Il n'était pas dit dès le départ que la voiture serait alimentée par des énergies fossiles. En 1900, le nombre de voitures électriques dépassait celui des moteurs à combustion, et les avantages des voitures électriques dans la pratique d'alors étaient évidents. Mais le type de propulsion qui fait de l'automobile un objet de prestige, le moteur à combustion, s'est imposé. En effet, l'essence et le diesel



pour les transports

permettent des vitesses plus élevées et une plus grande portée. Si l'automobile électrique s'était imposée, les structures territoriales et de transports et aussi la culture de la mobilité seraient très différentes aujourd'hui.

Transports efficaces

Pour limiter le réchauffement climatique, des transitions de systèmes encore jamais vues à ce jour sont nécessaires, indique le dernier rapport du GIEC. En matière de transports, cela revient à dépasser le système actuel dominé par des véhicules individuels inefficaces. Il s'agit aussi de revoir une politique des transports axée sur la croissance, de ne pas répondre à une demande de transports par une extension des infrastructures qui à son tour génère une nouvelle demande... Il faudrait réorienter l'aménagement du territoire en fonction de vitesses réduites, de véhicules utilisés en commun et d'une mobilité non motorisée au sein des localités (vélo et marche).

Dans certaines villes, cette transition semble avoir débuté – par exemple à

Oslo ou Pontevedra en Espagne, et de manière timide dans quelques villes suisses. Mais en général, les stratégies de maintien du système actuel prédominent toujours. Prenons pour exemple Tesla : l'entreprise réussit assez bien à construire des voitures électriques adaptées aux caractéristiques du moteur à combustion. Les questions de savoir comment faire face à la pollution générée par la production des véhicules et comment générer assez d'électricité propre pour une grande flotte n'ont toutefois pas encore trouvé de réponses.

Le problème de l'aviation

L'aviation, encore plus que les transports terrestres, a besoin d'énergie à haute densité. L'électrification n'est une option que pour les vols à courte distance – qui se prêtent parfaitement au trafic ferroviaire. Au lieu de kérosène à base de pétrole, on pourrait recourir à du kérosène synthétisé à l'aide d'énergie solaire. Techniquement cela est possible, comme le montre une installation expérimentale de l'EPF Zurich. Cepen-

dant, à l'altitude de croisière des avions, même les carburants « neutres en CO₂ » pourraient impacter le climat.

Les Suissesses et Suisses ont parcouru en 2015 en moyenne 9'000 kilomètres en avion (en 2018 probablement 10'000). Une telle multiplication des vols ne peut pas être favorable au climat – indépendamment du progrès technologique. Il n'est économiquement pas possible de fournir un tel nombre de kilomètres de manière économique. La conclusion s'impose : nous devons voler moins !

Un renoncement qui fait mal ? A en croire la publicité des agences de voyages, oui. Ne nous promet-on pas du bonheur pur ? Pourtant, à la vue des touristes stressés dans les aéroports, on peut en douter. Voler moins pourrait revenir à redécouvrir une autre culture du voyage, plus lente. Continuer comme à présent ne peut se faire qu'au prix de la destruction de notre environnement.

Marcel Hänggi est journaliste et co-initiateur de l'initiative pour les glaciers.
www.protection-climat.ch/



Trainées de condensation d'un avion quadrimoteur : CO₂, vapeur d'eau et produits de combustion.

Plus de zones de rencontre à Genève !

actif-trafiC a déposé le 12 mars dernier quelques centaines de signatures pour sa pétition au Grand Conseil du Canton de Genève, demandant un développement des zones de rencontre à Genève. Thibault Schneeberger

Le texte demande un doublement de ces zones limitées à 20km/h en 10 ans, en priorité dans les zones 1 et 2 (hyper-centre et centre) et à proximité des écoles, EMS, etc. En effet, aujourd'hui, les parents ne laissent plus leurs jeunes enfants sortir seuls dans la rue, ce qui entrave leur autonomie. Nous devons par ailleurs viser à une réappropriation des rues de quartier par les habitant.e.s. La création de zones 20 permet en plus de diminuer le bruit. Les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les enfants sont les premiers à bénéficier de la réduction du danger.

Genève doit combler son retard

Même si l'idéal reste la zone piétonne, complètement débarrassée du trafic motorisé, il faut se rendre à l'évidence : cela est en certains endroits difficile à concrétiser du fait notamment du stationnement en surface ou des voies

d'accès aux parkings souterrains. La zone de rencontre est donc une solution de transition qui permet d'apaiser les rues de quartier, tout en maintenant les accès pour les riverains.

En ville de Genève près de la moitié des ménages sont sans voiture, avec une tendance nette à la hausse. La part toujours plus importante de la mobilité piétonne dans les déplacements en général rend urgente l'évolution vers un apaisement de la ville. Les zones de rencontre sont un outil en ce sens : Genève accuse un retard particulièrement important en la matière puisqu'elle compte une trentaine de zones 20km/h, contre plus de 111 à Berne et 85 à Bâle. Cette pétition vise à donner l'impulsion pour aller de l'avant !

Un obstacle : le stationnement

La politique cantonale du stationnement risque toutefois d'être un obstacle à

notre proposition. En effet, si le parking en surface est toléré dans les zones de rencontre, il se doit d'y être réduit au minimum. Or, la loi genevoise sur le stationnement, adoptée il y a quelques années au Grand Conseil, verrouille tout : chaque place supprimée en surface doit être compensée par une nouvelle place dans un parking souterrain à proximité. Mais depuis quelques mois, des voix s'élèvent pour abroger cette loi qui bloque de nombreux projets. Notre pétition est un élément de plus pour mettre la pression pour revenir sur cette disposition absurde. Quoiqu'il en soit : après le salubre refus des projets routiers L1 et L2 qui devaient balafrer des espaces naturels du sud du Canton, et dans la foulée des spectaculaires mobilisations de la jeunesse pour le climat, nous espérons trouver une oreille attentive chez les député.e.s pour notre pétition. Nous vous tiendrons informés !



actif-trafiC déploie un tapis vert fleuri pour le dépôt de sa pétition pour le développement des zones de rencontre.

Des villes favorables aux piétons ?

Pour la première fois, une enquête demande à la population d'évaluer en détail la « marchabilité ».
 Votre expérience compte ! Veronika Killer

La mobilité piétonne présente de nombreux avantages. Premièrement, elle ne requiert pas d'énergie extérieure et ne produit pas de CO2 néfaste pour le climat. Deuxièmement, elle permet de décongestionner les villes aux heures de pointe. En outre, les coûts sont minimes, ce qui en fait un moyen de déplacement très social. La mobilité piétonne est accessible à toutes et tous et est bonne pour la santé des jeunes et moins jeunes. Finalement, une amélioration du réseau pédestre est synonyme de meilleur aménagement d'espaces ouverts en ville.

La marche a beaucoup d'aspects positifs, aussi pour nous toutes et tous ! Elle permet de bouger au quotidien, elle améliore notre pensée créative et offre une bonne compensation pour les activités assises.

L'Office du développement territorial (ARE) atteste la plus grande utilité à la mobilité piétonne par rapport aux autres modes de transport. L'avantage financier pour la santé se monte à 893 millions par an. Les personnes qui intègrent la marche (ou le vélo) à leur quotidien prolongent leur espérance de vie, améliorent leur qualité de vie et souffrent moins de maladies (moyenne statistique).

Participez au sondage

Au vu de tous ces avantages, une meilleure promotion de la mobilité piétonne s'impose. En effet, se déplacer à pied est parfois un parcours du combattant, par exemple lors de longues attentes devant des feux rouges. Et parfois aussi dangereux. Ainsi, durant ces cinq dernières an-

nées, en Suisse, 53 piéton-ne-s ont succombé à des accidents de la circulation. Cette hécatombe doit cesser ! actif-traffic s'investit dès lors pour de meilleures conditions en faveur de la mobilité piétonne. Pour « actionner les bons leviers », il nous faut d'abord relever systématiquement les points noirs et les défauts du système actuel. Vous aussi, vous pouvez participer dans le cadre d'un sondage à cette enquête. Si vous vous promenez ou flânez en ville, même sur de courtes distances, nous vous demandons de nous communiquer vos impressions.

Projet « Marchabilité et santé »

Ce sondage est l'un des volets du projet « Marchabilité et santé – comparaison entre les villes ». Ce grand test permettra de comparer de manière détaillée la situation de la marchabilité dans les trois régions linguistiques – dans les 16 villes d'Aarau, Bâle, Bellinzone, Berne, Bienne, Coire, Genève, Lausanne, Locarno, Lugano, Lucerne, Neuchâtel, St-Gall, Winterthour, Zoug et Zürich. Le sondage en ligne s'adresse à toutes les personnes qui se déplacent dans l'une ou l'autre de ces villes. Les résultats de plus petites villes, telles Bienne, Locarno ou Neuchâtel, nous intéressent particulièrement, afin d'obtenir des données significatives. Votre expérience personnelle et votre avis nous aident à relever de manière systématique les faiblesses des infrastructures pédestres et de prendre des mesures d'amélioration ciblées.

L'équipe de projet de « Marchabilité et santé » réunissant actif-traffic, Mobilité piétonne et la Haute Ecole de technique de Rapperswil vous remercient cordialement de participer au sondage. Vous apportez ainsi une contribution importante pour la promotion du mode de déplacement le plus durable – à savoir nos propres pieds !



Espace favorable à la marche ou non ? Participez à notre sondage !

Pour participer au sondage : www.actif-traffic.ch/sondage



Les émissions du trafic aérien ont augmenté de 73 % (!) pour atteindre aujourd'hui près d'un cinquième des émissions suisses.

En point de mire

« Le train au lieu de l'avion »

À la suite de la campagne en faveur des trains de nuit, actif-trafiC vient de lancer la campagne « Le train au lieu de l'avion ». En effet, les tarifs bien trop bon marché des billets d'avion sont un problème majeur pour gérer de manière rentable un réseau de trains de nuit. Dans le contexte d'une manifestation le mercredi 3 juillet 2019 et d'un congrès le 6 septembre, des spécialistes tiendront des exposés sur le sujet du trafic aérien et de la protection du climat. Merci de prendre note de ces dates et de vous inscrire dès à présent !

actif-trafiC exige une taxe sur les billets d'avion afin de freiner l'expansion du trafic aérien si nocif pour le climat. Merci de signer la pétition « OUI à une taxe sur les billets d'avion ! » sur notre site www.actif-traffic.ch

Agenda

Me 3 juillet 2019, 18h00

Vol en aveugle vers la catastrophe climatique ? Mesures pour la Suisse (en allemand)

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zurich. Inscription : www.umverkehr.ch/node/650/

Ve 6 septembre 2019

Trafic aérien et protection du climat (en allemand)

Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zurich. Inscription : www.umverkehr.ch/node/688

Sa 14 septembre 2019 dès 10h00
Alternatiba

Festival transfrontalier des initiatives pour le climat et le bien vivre ensemble. Aux Bastions à Genève www.alternatiba-leman.org

Ve 20 septembre 2019

Park(ing) Day

Réaménager des places de stationnement et donner vie à la jungle d'asphalte :

www.actif-traffic.ch/node/610

actif-trafiC
En avant toute !