

A hazy, orange-tinted photograph of a city street. In the foreground, a pedestrian crossing signal shows a green walking figure. A tram is visible in the middle ground, and several cars are parked or moving along the street. The background shows buildings and utility poles with overhead wires. A large green curved shape is on the left side of the page, containing the title and issue information.

# actif trafic

numéro 128  
décembre 2020

## Une mobilité écoresponsable ?

La politique freine toujours et enfume la situation. Nous voulons donner le feu vert à une mobilité émettant moins de CO<sub>2</sub>.

Pages 2-7

# Après nous, le déluge ?

Comme de nombreuses personnes de ma génération, j'ai été fortement marqué par le rapport du Club de Rome « Les limites à la croissance ». Malheureusement, les préceptes de base de ce rapport n'ont rien perdu de leur actualité. Celui-ci donne non seulement des prévisions (par exemple le réchauffement climatique), mais établit surtout un fait fondamental : si l'humanité entend survivre, nous ne devons pas consommer davantage de ressources que ce que la planète peut régénérer durant une période donnée. C'est ce que l'on décrit aujourd'hui par le terme de « durabilité ». Utiliser du pétrole comme combustible n'est pas durable, car sa « production » s'étale sur de très longues périodes géologiques. D'où d'ailleurs le terme d'énergie « fossile ». L'énergie nucléaire n'est pas non plus durable, car l'uranium ne repousse pas du tout. À long terme, nous ne pouvons pas survivre en tant que société si notre économie repose sur de telles sources d'énergie. Non seulement parce qu'elles se tariront tôt ou tard, mais surtout parce que leur consommation a un impact très négatif sur notre environnement (émissions de CO<sub>2</sub>, radioactivité etc.). Nous ne devons pas exploiter toutes les ressources naturelles, comme si nous pouvions émigrer vers une autre planète en 2050. Or, en ce moment, nous nous comportons comme les extraterrestres dans « Independence Day », qui ravagent notre planète comme des criquets migrateurs. Il est évident que si nous pouvions émigrer vers une autre planète en 2050, nous aurions pleinement atteint l'objectif de zéro émissions nettes... Nous avons donc deux options : construire d'immenses vaisseaux spatiaux (comme l'arche de Noé)... ou lire ce bulletin et agir en conséquence !

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** : Franziska Ryser, Greta Stieger, Thibault Schneeberger **Photo page de titre** : Martin Vorel, Smog à Prague **Conception graphique** : typisch.ch  
**Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Jordi AG, Belp **Papier** : RePrint papier recyclé  
**Prix d'abonnement** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : mars 2021

# Une victoire d'étape

Pour atteindre nos objectifs climatiques et maintenir l'augmentation de la température mondiale en dessous de +1,5°, nous devons réduire considérablement nos émissions. Avec la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, nous faisons un pas dans la bonne direction. Mais il en faudra bien davantage pour atteindre un bilan zéro net. Franziska Ryser

La Suisse a une nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>. Elle prévoit diverses mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les institutions bancaires devront désormais prendre en compte les risques climatiques, conformément à l'Accord de Paris. L'installation de systèmes de chauffage au mazout sera rendue beaucoup plus difficile. En matière de transports - le plus grand émetteur de CO<sub>2</sub> en Suisse - la taxe sur les carburants sera augmentée et la limite supérieure des émissions de CO<sub>2</sub> tolérées pour les nouvelles voitures deviendra plus stricte. Le secteur de l'aviation, jusqu'à présent « épargné », sera enfin soumis à une taxe sur les billets d'avion. Le nouvel instrument du fonds pour le climat promouvra les innovations dans le domaine de la protection du climat, par exemple pour encourager les trains de nuit en tant qu'alternative aux absurdes vols intra-européens.

## Une politique climatique plus stricte

La nouvelle loi est certes nettement plus efficace que l'état légal actuel, mais elle manque encore largement le coche. Lorsque l'ancien parlement s'est penché, il y a plus de deux ans, sur la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, la majorité conservatrice du PLR et de l'UDC a tenté de toutes ses forces d'empêcher toute mesure de protection du climat. Heureusement, le parlement d'alors a refusé la loi édulcorée lors de la votation finale avec à la clé un retour à la case de départ.

Cependant, le peuple n'a pas accepté ce « résultat ». Dans tout le pays, des manifestant·e·s ont exigé une vraie politique climatique. Cette nouvelle prise de conscience s'est également traduite lors des élections au Conseil national et des Etats en octobre 2019. Le nouveau parlement, plus vert et un peu plus à gauche, a élaboré une nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> qui est meilleure, même si elle ne remplit pas tous les objectifs.

Force est de reconnaître qu'elle contient

de nombreuses améliorations par rapport à la version précédente. Mais elle ne va pas encore assez loin pour atteindre l'objectif de «zéro émissions nettes». En effet, la réglementation sur les émissions de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures devient plus stricte, mais reste trop laxiste. En outre, la loi introduit de nouvelles exemptions et lacunes. Ainsi, les taxes sur le CO<sub>2</sub> et les billets d'avion sont encore trop faibles pour avoir un véritable effet incitatif et accélérer ainsi le passage de l'avion au train et de la voiture au vélo, aux transports publics ou à la marche.

## Une victoire d'étape

Une politique climatique ambitieuse serait différente. La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> est certes un pas dans la bonne

direction grâce à l'introduction de divers nouveaux instruments importants et en n'exceptant aucun secteur polluant. Mais ce n'est qu'une victoire d'étape. D'autres mesures seront indispensables pour renforcer progressivement la tarification du CO<sub>2</sub> et renforcer les valeurs seuil admises.

L'initiative sur les glaciers offre une occasion d'avancer dans cette direction. Une contre-proposition indirecte ambitieuse doit, entre autres, prévoir le remplacement complet des carburants fossiles. actif-trafiC veillera à ce que l'objectif de la neutralité carbone ne soit pas perdu de vue et se battra pour un véritable tournant en matière de transports, en réduisant le trafic automobile et aérien, afin de rendre mobilité écoresponsable.



Photo: Ruben de Rijcke

Les normes d'émissions des voitures neuves fixées dans la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> sont toujours trop laxistes.



# OUI à la taxe sur les billets d'avion !

Le parlement a approuvé une nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> qui comprend une taxe sur les billets d'avion. Outre l'effet incitatif, cette taxe, qui sera en partie redistribuée à la population, permettra la promotion d'alternatives telles que les trains de nuit. Greta Stieger

Le 25 septembre 2020, le Conseil national et le Conseil des États se sont mis d'accord sur une révision complète de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Cette loi inclut désormais une taxe sur les billets d'avion. L'introduction de cette taxe devrait inciter les compagnies aériennes à tenir davantage du climat, ce qui, à nos yeux, est crucial, pour plusieurs raisons.

## Des voyages en avion fréquents

Par rapport à leurs voisins, les Suisses-ses voyagent en moyenne deux fois plus en avion. Ils-elles effectuent

plus de 1,6 voyage en avion par personne et par an, soit deux fois plus qu'en Allemagne et en Autriche (environ 0,8) ou même trois fois plus qu'en France et en Italie (environ 0,6). Cela se reflète également dans les émissions de gaz à effet de serre. Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), les émissions du trafic aérien suisse en 2018 s'élèvent à 5,78 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub>. Ces émissions doivent être multipliées par un « facteur de pondération des émissions » (FPE) d'au moins 2, car, en raison des processus atmosphé-

riques, elles ont un effet climatique plus important lorsqu'elles sont émises en altitude plutôt qu'au niveau du sol. Un rapport de l'Académie suisse des sciences naturelles (SCNAT) du printemps 2020 recommande même une pondération de 2,5. Avec un FPE de 2, les émissions du trafic aérien en Suisse se montent à 11,57 millions de tonnes CO<sub>2</sub>, soit 20% - ou un cinquième ! - de l'impact climatique total de la Suisse. Si aucune mesure restrictive n'est prise, le trafic aérien risque de devenir d'ici 2030 le plus grand facteur d'émissions en Suisse. Si le COVID-19 a



temporairement freiné la croissance du trafic aérien, la tendance de fond est toujours à la hausse.

### Renverser la vapeur est possible

Seule une petite partie des voyages aériens au départ de la Suisse ont pour destination un autre continent. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), près de 80 % des destinations se trouvent en Europe. Il existe donc un grand potentiel pour le transfert au rail et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Un voyage de Zurich à Berlin en avion pollue le climat jusqu'à trente fois

plus qu'un voyage en train. Or, de nombreuses destinations très appréciées des Suisses se trouvent à une distance idéale pour un voyage en train de jour ou de nuit : Amsterdam, Barcelone, Berlin, Paris ou Vienne. Néanmoins, plus d'un million de personnes prennent l'avion de Genève à Paris chaque année - sans aucun gain de temps.

Le trafic aérien international est actuellement exonéré de toute taxe sur le kérosène, de la TVA et de la taxe CO<sub>2</sub>, tandis que les voyages ferroviaires sont soumis à la TVA, à la taxe sur l'électricité ainsi qu'à une redevance sur les sillons. Cette distorsion du marché crée des tarifs aériens artificiellement très bas. Ces prix peu élevés des billets d'avion constituent une concurrence déloyale pour le transport ferroviaire, pourtant bien plus respectueux de l'environnement. Ces dernières années, plusieurs lignes de trains de nuit ont été supprimées, car elles n'étaient pas en mesure de concurrencer les compagnies aériennes à bas prix. Heureusement, la tendance semble s'inverser. Les (rares) lignes de trains de nuit encore existantes en Suisse jouissent d'une popularité croissante - notamment en raison de la crise climatique. Les CFF ont annoncé en septembre 2020 vouloir développer leur offre de trains de nuit dans les années à venir en collaboration avec la compagnie de chemins de fer autrichienne ÖBB.

### Promotion d'alternatives

Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le trafic aérien génère des coûts externes annuels de plus d'un milliard de francs. Ces coûts sont actuellement supportés par la population. Une taxe sur les billets d'avion contribue à répercuter ces coûts sur les pollueurs. Une augmentation du prix des billets d'avion - par exemple par le biais d'une taxe sur les billets d'avion - correspond à une taxe d'incitation. Le produit d'un tel prélèvement doit être redistribué en tota-

lité, ou au moins en grande partie, à la population. Effet écologique bénéfique et compensation sociale vont ainsi de pair. Car la corrélation entre les revenus/la fortune et la consommation de ressources naturelles est étroite : plus une personne dispose de moyens, plus elle a tendance à polluer l'environnement. En conséquence, les hauts revenus paieront davantage la taxe sur les billets d'avion et les bas revenus recevront davantage en retour. Une étude publiée au printemps 2020 par le centre de recherche Sotomo a montré qu'une majorité de la population suisse bénéficiera de la taxe sur les billets d'avion prévue (30 à 120 francs par billet d'avion). Une autre partie des recettes servira à financer des mesures de transfert vers des technologies plus écocompatibles. Ainsi, 51% de la taxe sur les billets d'avion sera redistribué à la population et 49% ira à un fonds pour le climat, qui promouvra, entre autres, le transport ferroviaire transfrontalier, y compris les trains de nuit.

### L'engagement d'actif-trafiC porte des fruits

Avec l'introduction de la taxe sur les billets d'avion et l'expansion de l'offre de trains de nuit, deux demandes centrales de la campagne « Le train au lieu de l'avion » ont été partiellement entendues. Mais les deux objectifs ne sont pas encore entièrement atteints. D'une part, le référendum contre la loi sur le CO<sub>2</sub> aboutira probablement et, d'autre part, des mesures plus strictes (telles qu'un renforcement de la dissuasion de prendre l'avion) sont encore nécessaires pour réaliser dans les faits un transfert modal du transport aérien vers le train. actif-trafiC s'engagera dans la bataille en faveur de la loi sur le CO<sub>2</sub> et donc en faveur de la taxe sur les billets d'avion et pour la promotion d'un transfert modal durable.

Vous trouverez tous les faits importants sur l'aviation et la protection du climat sur : [aviation-verite.ch](http://aviation-verite.ch). Merci d'en informer vos ami·e·s et connaissances !





# Changement de voie

Le 26 novembre, actif-trafiC organisera une table ronde avec des orateurs-trices de haut niveau à Zurich. Ce débat sur le transfert du trafic aérien au rail sera diffusé en ligne. Interview: Greta Stieger

« Le train au lieu de l'avion : plus qu'une simple alternative respectueuse du climat ? », tel est le titre d'une conférence dans le cadre de la campagne « Le train au lieu de l'avion ». Le sujet est la protection du climat et ce que le transport aérien devrait faire pour y contribuer, notamment le transfert de l'avion au train pour les moyennes distances. Entretien avec l'un des intervenants, Armin Weber, responsable du trafic international des voyageurs aux CFF.

*M. Weber, les liaisons ferroviaires internationales peuvent-elles remplacer les vols courts-courriers en Europe ?*

Oui, absolument. À l'avenir de nombreuses destinations populaires telles que Munich, Milan ou Rome pourront être jointes plus rapidement en train de jour. À partir de 2021, il ne faudra plus que 3,5 heures pour aller de Zurich à Milan ou 4 heures de Zurich à Munich. L'offre de trains de nuit sera également développée dans les années à venir, afin que des destinations telles qu'Amsterdam, Leipzig, Dresde, Rome et Barcelone puissent être atteintes en une nuit. Le train présente de nombreux avantages par rapport à l'avion : il peut être utilisé comme bureau

roulant sans interruption ou simplement pour dormir, ce qui permet de gagner une journée sur place, puisque l'on arrive déjà tôt le matin.

*Que faut-il de plus pour que davantage de gens passent de l'avion au train ?*

L'expansion de l'offre mentionnée ci-dessus est certainement la mesure la plus importante à cet égard. Un deuxième point important concerne les améliorations nécessaires pour faciliter et accélérer l'achat de billets pour les voyages internationaux. Nous travaillons avec les chemins de fer de nos pays voisins et avec l'étroite participation de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) à trouver des solutions pour des améliorations significatives d'ici à fin 2021. Le troisième point concerne la coopération avec les compagnies aériennes. Le segment des trajets ultra-courts, notamment, offre un grand potentiel de transfert modal, que nous entendons exploiter en collaboration avec les compagnies aériennes en proposant des solutions de vol et train. Nous partons du principe que le débat sur le climat donnera une impulsion majeure aux chemins de fer à moyen et long terme. Les jeunes en particulier

choisissent de plus en plus leur moyen de transport en fonction du respect de l'environnement et de l'économie de ressources.

*Quelle importance la loi sur le CO<sub>2</sub> et la taxe sur les billets d'avion revêtent-elles pour les trains de nuit ?*

La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> prévoit d'introduire un fonds climatique, qui sera alimenté, entre autres, par les recettes de la taxe sur les billets d'avion. Ce fonds de 30 millions de francs suisses par an prévoit explicitement la promotion des voyages transfrontaliers en train, y compris les trains de nuit, en tant qu'alternative à l'avion. Si la loi sur le CO<sub>2</sub> est acceptée en votation et qu'elle entre en vigueur en janvier 2022, un soutien au trafic ferroviaire serait possible dès 2022. Les CFF chercheront certainement à obtenir des ressources du fonds climatique pour les trains de nuit afin que les plans d'expansion annoncés puissent effectivement être mis en pratique.

Vous trouverez le programme et le lien pour s'inscrire ici : [www.umverkehr.ch/node/260](http://www.umverkehr.ch/node/260). Attention : la conférence se tiendra en allemand, sans interprétation simultanée !



«Je suis maintenant un train»

Photo: Ennio Leanza / Photomontage Aline Telek

# Une rentrée qui bouge pour actif-trafiC

**PARK(ing) Day, conférence, stand à Alternatiba, victoire en votation populaire et dépôt d'une initiative municipale... Depuis la fin de l'été, actif-trafiC a beaucoup bougé à Genève : retour sur une rentrée particulièrement active.** Thibault Schneeberger

Le 18 septembre, alors que le PARK(ing) Day réunissait plus de 60 actions dans une vingtaine de villes suisses, ce sont 5 places qui ont été occupées à la rue Dasser à Genève, sous l'impulsion d'actif-trafiC. L'une d'elles a été savamment arrangée en terrain de pétanque grâce au Collectif 144. D'autres places ont été transformées en petite terrasses avec tapis vert et même un petit jardin de plantes improvisé. Résultat : quelques heures conviviales au soleil à se réapproprier la rue autour d'un apéritif et de parties de pétanque pour le plus grand bonheur des habitant-e-s, ravis de voir ces espaces « morts » de leur rue prendre vie !

## Rendre les trains de nuit sexy

Le jeudi 24 septembre, actif-trafiC organisait une soirée conférence-débat à la Maison des Associations, avec pour thème : « Trajets courts en Europe, le train de nuit peut-il remplacer l'avion ? ». Au menu : une présentation par Andreas Theiler (ProBahn, CH), qui a choisi un angle un peu inédit : comment rendre les trains de nuit plus sexy qu'Easy Jet ? Pour lui,

le train de nuit devrait être un moyen de transport rapide et bon marché à l'image rajeunie, et pas seulement un mode de transport réservé aux nostalgiques des voyages d'antan. Andréa von Maltitz (actif-trafiC) a quant à elle présenté les diverses actions menées par notre association pour pousser au retour de ce mode de transport et présenté les conditions de son succès. Enfin, la présentation – en vidéo, COVID oblige – de Pierre Sugin (Oui au Train de Nuit, France) revenait sur la situation française et les demandes de son association. Ces présentations ont suscité un débat nourri et intéressant sur les expériences de chacun-e et les obstacles qui se dressent encore sur le chemin des trains de nuit.

## Alternatiba

Le samedi suivant, actif-trafiC tenait un stand à Alternatiba au parc des Bastions pour présenter ses activités mais aussi parler de notre initiative « Climat urbain » dont le lancement est prévu pour le printemps 2021. Le projet rencontre déjà un vif intérêt et la récolte promet d'être fructueuse !

## Victoire en votation

La journée de votation du lendemain a permis de faire un vrai pas dans le bon sens puisqu'une modification de la loi sur le stationnement a été acceptée à plus de 58% à Genève. Cela permettra de supprimer jusqu'à 4000 places en surface sans avoir à créer de nouveaux parkings souterrains. Une excellente nouvelle pour l'aménagement de l'espace public : pistes cyclables, trottoirs, tpg : tous les modes de transport d'avenir en profiteront !

## Initiative municipale déposée !

Enfin, le 6 octobre, le comité d'initiative « Pour un centre-ville piéton, vivant et végétalisé » auquel actif-trafiC participe, déposait 4259 signatures pour son texte municipal qui demande de piétonniser un périmètre significatif de l'hyper-centre. Ce texte est une sorte de contre-projet au parking Clé-de-Rive sur lequel nous voterons en 2021 et qu'il faudra refuser absolument. Si l'initiative est acceptée, elle permettra une piétonisation attendue de longue date... et éviterait la construction de ce parking d'un autre temps !



Souvenirs du PARK(ing) Day à Genève.

## En point de mire

### **PARK(ing) Day 2021**

Le PARK(ing) Day 2020 est à marquer d'une pierre blanche. Plus de 60 actions ont eu lieu dans 20 villes suisses ! Voulez-vous, vous aussi, participer l'an prochain et réaménager une place de stationnement selon vos envies ? Laissez-vous inspirer par les photos des actions des années précédentes visibles sur [www.parkingday.ch](http://www.parkingday.ch). Et réservez déjà le 17 septembre 2021, date du prochain PARK(ing) Day !

## Agenda

### **Mars 2021**

#### **Début probable de la récolte de signatures pour l'initiative pour le climat urbain à Genève**

Merci de vous annoncer pour nous donner un coup de main ! Ecrivez-nous à [info@actif-traffic.ch](mailto:info@actif-traffic.ch)

### **Mercredi 14 avril 2021**

#### **Assemblée générale d'actif-traffic**

### **Vendredi 17 septembre 2021**

#### **PARK(ing) Day**

**actif-traffic** veillera à ce que l'objectif de la neutralité carbone ne soit pas perdu de vue et se battra pour un véritable tournant en matière de transports, en réduisant le trafic automobile et aérien, afin de rendre mobilité écoresponsable.

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