



actif trafic

numéro 130
mai 2021

Mobilité en surpoids

les transports en Suisse sont un obstacle majeur au respect des objectifs climatiques. Le trafic individuel motorisé et l'aviation doivent urgemment perdre du poids au profit de la marche, du vélo et des transports publics.

Pages 2-7

Les transports au régime

Pour une fois, je me permettrai d'être optimiste. Il me semble que les signes se multiplient pour une prise de conscience : les choses ne peuvent pas continuer comme aujourd'hui ! Par « comme aujourd'hui », j'entends les émissions de CO₂ et le changement climatique qui en résulte. C'est comme avec les quelques kilos en trop souvent accumulés en hiver. Les étapes suivantes sont un peu plus difficiles. En pleine euphorie, on se fixe un objectif ambitieux (mais tout à fait raisonnable) : atteindre un poids de bien-être en un an, à raison d'une livre en moins par semaine. Idem pour le CO₂ : objectif zéro net en 2050 et le problème est résolu.

En théorie, cela semble facile. De l'objectif fixé découlent les mesures à prendre. Mais quand je me retrouve à saliver devant une tarte aux fraises, cela devient nettement plus difficile. On a bien le droit de se faire un peu plaisir, non ? Dans le même ordre d'idées, je ne voudrais pas me priver de vacances bien méritées quelque part dans un coin du globe très éloigné, après tout je bosse dur toute l'année, non ? Je l'avoue, je ressens parfois la même chose. Peut-être qu'il ne faudrait pas parler de privation.

Pourquoi ne pas manger moins, mais manger plus sainement ? Des fraises, par exemple, juste comme ça, nature et bio ? Cela permet d'économiser quelques calories. Idem pour les voyages. On peut admirer beaucoup de choses passionnantes partout dans le monde. Si vous utilisez un moyen de transport biologique – vos pieds ou votre vélo – pour vous y rendre, vous verrez beaucoup de belles choses en chemin, vous aurez économisé du CO₂ et, comme récompense, vous pourrez manger une tartelette aux fraises, grâce aux calories que vous aurez brûlées. Bon appétit et amusez-vous bien !

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-trafiC.ch, www.actif-trafiC.ch
Newsletter: s'annoncer à info@actif-trafiC.ch **Rédaction**: coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction**: Andrea von Maltitz
Contributions: Franziska Ryser, Thibault Schneeberger, Silas Hobi (sh), Hanspeter Kunz (hpk), Andrea von Maltitz **Photo page de titre**: Andrea Gruss-Wolters
Conception graphique: typisch.ch **Mise en page**: typisch.ch **Relecture**: Andrea von Maltitz **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**: octobre 2021

OUI à la nouvelle loi sur le CO₂

La loi sur le CO₂ met en œuvre deux des demandes centrales de la campagne « Le train au lieu de l'avion » d'actif-traffic. Une taxe incitative sur le transport aérien permet de couvrir une partie des coûts climatiques selon le principe du pollueur-payeur. Et le Fonds pour le climat financera le rail. Avec un OUI le 13 juin, nous ferons un pas important vers une mobilité plus respectueuse du climat. Franziska Ryser

Si nous voulons atténuer les effets catastrophiques du changement climatique, nous devons réduire les émissions qui nuisent au climat. En Suisse, avec 27%, le trafic aérien est le principal facteur de l'effet climatique dû à l'activité humaine. Or, la croissance devrait reprendre rapidement après la pandémie. Si aucune mesure n'est prise, le trafic aérien sera le principal moteur du changement climatique dans dix ans. Nous ne pouvons pas l'accepter. Il est urgent d'agir dans le domaine du transport aérien, pour que la Suisse atteigne ses objectifs climatiques.

Taxe sur les billets d'avion

Depuis 2018, actif-traffic se penche sur les mesures à prendre dans le domaine du climat. Dans le cadre de la campagne « Le train au lieu de l'avion », nous avons examiné le rôle du transport aérien (voir aviation-verite.ch) et en avons déduit trois revendications : l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, l'engagement international de la Suisse en faveur d'une taxe sur le kérosène et la promotion d'alternatives durables telles que les trains de

jour et de nuit. Ces revendications ont été portées à maintes reprises auprès des organes politiques. Avec succès : la nouvelle loi sur le CO₂ prévoit une taxe sur les billets d'avion.

La taxe sur les billets d'avion est une solution équitable : les coûts des dommages causés au climat ne sont pas simplement répercutés sur le grand public, mais payés (du moins en partie) par les pollueurs. Elle est aussi sociale, car la moitié de la taxe incitative est directement reversée aux ménages – indépendamment du nombre de vols effectués. Tous ceux et celles qui ne prennent pas l'avion plus d'une fois par an recevront de l'argent à la fin de l'année grâce à la taxe sur les billets d'avion. 90% de la population en profitera ! La Suisse est d'ailleurs en retard : tous nos pays voisins connaissent une telle redevance incitative. Certes, avec un prix compris entre 30 et 120 francs suisses, la taxe est plus élevée que dans d'autres pays. Mais elle reste très modérée, si l'on considère les dommages causés par le trafic aérien. Une tonne de CO₂ coûterait en fait 310 francs suisses –

une taxe sur un billet d'avion de Zurich à Bangkok devrait dès lors coûter quatre fois plus que la taxe prévue.

Fonds pour le climat

L'autre moitié de la taxe sur le CO₂ est affectée au Fonds pour le climat. Elle servira, entre autres, à financer de nouveaux trains de nuit. Après des années de lutte d'actif-traffic en faveur des trains de nuit, les CFF sont également arrivés à la conclusion que de nombreuses destinations en Europe peuvent être rejointes confortablement en train. Si la loi sur le CO₂ est acceptée, le Fonds pour le climat soutiendra les nouvelles lignes vers Amsterdam, Barcelone et Rome.

Un OUI à la loi sur le CO₂ fait d'une pierre deux coups : avec la taxe sur les billets d'avion, nous ferons un premier pas vers la vérité des coûts dans le transport aérien et nous encourageons en même temps les alternatives respectueuses du climat sur le rail. Aidez-nous et votez OUI à la loi sur le CO₂ le 13 juin, pour une meilleure protection du climat.



Photo: stock.adobe.com/tanaonte

Un OUI à la loi sur le CO₂ est équitable socialement et constitue une étape en direction d'une meilleure protection du climat.

Les transports tuent le climat

Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports augmentent et les accords internationaux sur le climat sont violés, mais la Confédération prévoit d'investir des milliards dans l'extension du réseau routier. actif-trafiC refuse cette politique et appelle à prendre des mesures efficaces dans le secteur des transports. Silas Hobi

L'Office fédéral de l'environnement vient d'annoncer que la Suisse n'atteindra pas les objectifs climatiques fixés par le protocole de Kyoto. Les transports sont largement responsables de cet échec. Selon l'accord international sur le climat, les émissions dues aux transports devaient avoir diminué de 10% en 2020 par rapport à 1990. Or, pour 2019, elles sont supérieures d'1% à 1990. Les transports sont donc le seul secteur dans lequel les émissions ont augmenté au lieu de diminuer depuis 1990. Les économies réalisées grâce à une part plus importante de carburants renouvelables ou à des véhicules plus efficaces ont été annulées par l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus, par des voitures plus puissantes et plus lourdes. Aujourd'hui, les transports sont responsables d'environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre en Suisse.

Et ceci sans même inclure les émissions du trafic aérien international ! Ces dernières constituent un immense pro-

blème. Selon les dernières recherches, l'effet climatique des émissions de l'aviation est amplifié par un facteur de deux et demi à trois en raison de processus atmosphériques complexes. Par conséquent, le trafic aérien est le principal moteur du changement climatique en Suisse, avec 27% du total. Globalement, le trafic aérien, fluvial et terrestre est responsable d'une bonne moitié de l'effet climatique.

Cela montre à l'évidence où il faut actionner le levier d'une politique climatique efficace. Le trafic automobile et aérien doit être réduit de manière drastique – et immédiatement. Alors que le Conseil fédéral ne respecte pas les accords internationaux actuels sur le climat, il se gargarise déjà des magnifiques objectifs pour 2050, comme lorsqu'une fumeur-euse promet : « demain, j'arrête ! ». En contradiction flagrante avec ces beaux objectifs, il entend investir 15 milliards dans une voie sans issue ces prochaines années : l'extension du réseau routier national. Or, nous devrions investir pour

transformer notre économie et société de manière qu'elle n'émette plus de gaz à effet de serre nuisibles au climat, et ce le plus rapidement possible. L'argent destiné à la construction de routes doit être alloué à la promotion systématique des piétons, des cyclistes, des trams, des trains et des trolleybus – urgemment !

Le problème du trafic aérien doit aussi trouver une solution. La taxe sur les billets d'avion prévue par la nouvelle loi sur le CO₂ est un premier pas dans cette direction, car elle devrait permettre de réduire le trafic aérien, même après la pandémie. Nous ne pouvons pas nous passer d'une réduction forte du trafic aérien. Fixer des objectifs climatiques ambitieux et lointains ne suffit pas : il faut commencer à les mettre en œuvre immédiatement ! Concrètement, cela revient à prendre moins l'avion et conduire moins. Petit rappel : l'initiative fondatrice d'actif-trafiC demandait, il y a déjà 25 ans, de réduire de moitié le trafic individuel motorisé. On en est loin...



Schizophrénie : les transports terrestres devraient fortement diminuer leurs émissions de CO₂ ... et pourtant, on continue à construire des routes !

Photo: pixabay

Alerte : villes en surchauffe !



Le changement climatique aura des conséquences particulièrement importantes sur les zones urbaines. Les îlots de chaleur urbains peuvent conduire à des hausses de température spectaculaires. En tête des villes du monde les plus touchées : Louvain-la-Neuve (Belgique) et... Genève ! Nos initiatives Climat urbain en sont donc d'autant plus indispensables. Thibault Schneeberger

Selon le deuxième rapport d'évaluation du réseau de recherche sur le changement climatique urbain paru en 2018, l'un des problèmes principaux de ces prochaines décennies pour les villes sera l'aggravation de l'effet « îlot de chaleur urbain » (ICU). Un phénomène qui fait qu'on mesure des températures plus élevées dans les zones urbanisées qu'ailleurs.

Îlots de chaleur urbains : les causes...

Ces îlots résultent essentiellement de trois facteurs. Tout d'abord le faible albédo en ville : l'asphalte des routes et les toits sombres réfléchissent mal les radiations du soleil, emmagasinant la chaleur davantage que des surfaces claires.

Le deuxième élément est la faible évapotranspiration. Les sols imperméabilisés ne permettent pas à l'eau de s'évaporer naturellement comme des sols naturels. Les arbres et plantes retiennent une partie de l'eau des précipitations dans leur feuillages et leurs branches. Une eau qu'ils « transpirent » naturellement ensuite. Sans végétation, on perd un processus essentiel de régulation de la température.

Troisième facteur : la densité des activités dans les villes concentre souvent les

sources d'émission de chaleur produite par l'homme dont les transports motorisés et la production d'énergie sont les principaux contributeurs.

L'un des paradoxes de l'effet ICU est qu'il est réduit dans les zones à plus faible densité. Or, l'étalement urbain va le plus souvent de pair avec des transports qui contribuent davantage aux émissions de CO₂ que la ville compacte. Il n'y a donc qu'une solution : une ville compacte qui mette en place des mesures d'adaptation ambitieuses.

... les conséquences ...

Sans action pour l'atténuer, l'effet ICU agira comme un amplificateur majeur du réchauffement climatique. Des hausses de températures importantes sont prévues dans les plus de 150 villes étudiées. Or, en deuxième place du classement, subissant les pires hausses, on trouve Genève avec une fourchette d'élévation de la température allant jusqu'à +2.5°C pour les années 2030, +4.5°C pour 2050 et +6.9°C pour 2080 ! Sans de sérieuses mesures d'adaptation, la température risque d'être insupportable.

... et les solutions !

C'est pourquoi nos initiatives Climat urbain sont particulièrement nécessaires. Elles permettent, à la source, en diminuant le trafic motorisé, de freiner une des causes importantes du réchauffement climatique ; et surtout elles réduisent l'effet des îlots de chaleur en désimperméabilisant les sols pour augmenter les surfaces de végétation. Or, les arbres sont reconnus pour être 3,5 fois plus efficaces pour diminuer les températures que les stratégies visant à agir sur les matériaux (peindre les surfaces en blanc, etc.). De plus, la végétation tend à diminuer la pollution locale de l'air et diminue le bruit et le stress urbain. Plus vite nous planterons de nouveaux arbres, mieux ils pourront nous protéger de la hausse des températures des prochaines décennies ! Il ne s'agit donc pas simplement d'une question de « qualité de vie » en ville, mais probablement même d'une simple question de survie.

Aidez-nous pour la récolte de signatures à Genève en commandant des feuilles de récolte sur www.climat-urbain.ch

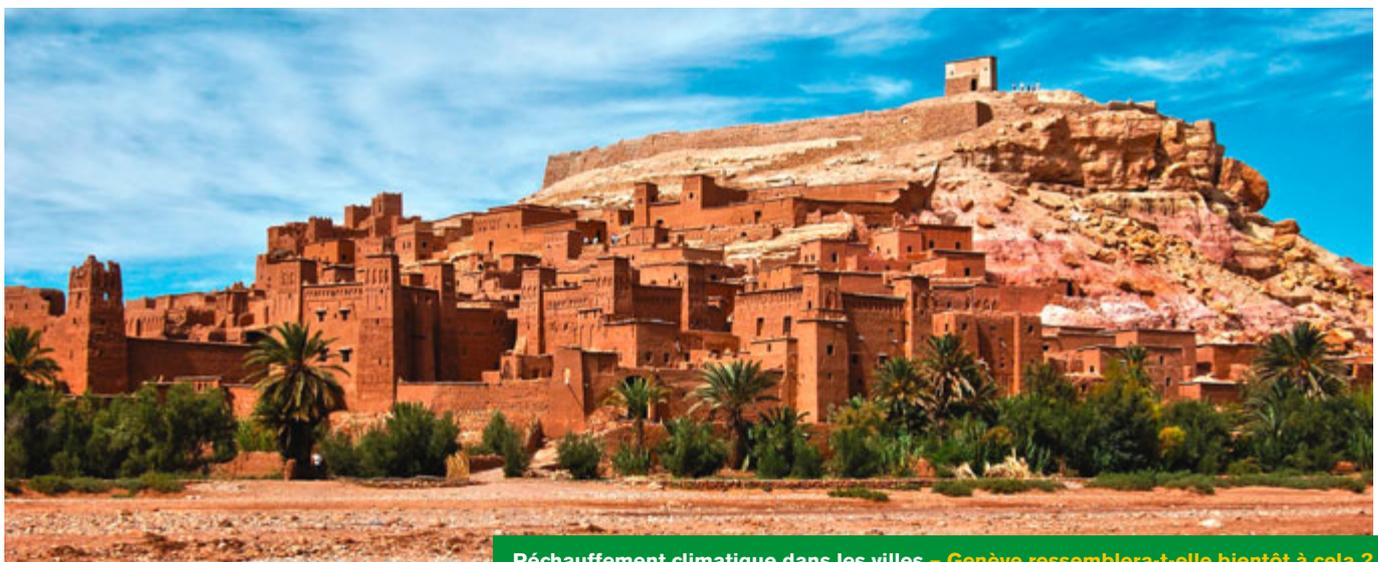


Photo: pxhere

Réchauffement climatique dans les villes – Genève ressemblera-t-elle bientôt à cela ?

À la découverte de la proximité

La loi sur le CO₂ permet d'introduire une taxe sur les billets d'avion et d'étoffer l'offre de trains de nuit. Le trafic aérien étant responsable de la plus grande part de l'impact climatique en Suisse, il est urgent de prendre des mesures de protection du climat. Silas Hobi

Avec 27%, le trafic aérien est le principal moteur de l'effet climatique en Suisse. Même si les émissions de gaz à effet de serre officiellement publiées par l'Office fédéral de l'environnement ne représentent que 12%, l'impact climatique effectif est plus important en raison des processus atmosphériques complexes qui amplifient l'effet de serre. L'année dernière, l'Académie suisse des sciences a recommandé un facteur de pondération des émissions de 2,5. Ainsi, le trafic aérien est responsable de 27% de l'impact climatique total. Il est donc urgent de prendre des mesures de protection du climat dans ce domaine.

Passons au rail

La plupart des destinations phares des aéroports suisses sont accessibles en train. Vienne, Berlin et Paris sont déjà confortablement accessibles par des trains de nuit ou à grande vitesse. Les principales destinations au départ de Zurich sont Milan, Genève (sic !), Munich et Stuttgart. Le potentiel de transfert modal est donc énorme. 80% des voyages aériens au départ de la Suisse ont une destination en Europe.

Promouvoir les alternatives

Les CFF ont annoncé qu'ils comptent progressivement développer leur offre de trains de nuit. Avec l'ajout de liaisons vers Amsterdam (à partir de 2021), Barcelone et Rome (à partir de 2023), d'autres destinations de premier plan pourront être atteintes depuis la Suisse de manière respectueuse du climat. Cette extension de l'offre de trains de nuit n'est possible que si la loi sur le CO₂ est approuvée le 13 juin. En effet, les CFF dépendent du soutien financier du Fonds pour le climat pour assurer la rentabilité de ces lignes. L'adoption de la loi sur le CO₂ permettra la création de ce fonds, alimenté par les recettes de la nouvelle taxe sur les billets d'avion.

La majorité profitera

Après avoir presque doublé au cours des vingt dernières années, le trafic aérien dans les aéroports suisses a enregistré un record de 59 millions de passagers·ères en 2019, soit sept vols par habitant·e et par an. Nous volons deux fois plus que nos voisins, mais les moyennes ne sont pas très significatives. L'année dernière, le

centre de recherche Sotomo a constaté que les 5% de grands voyageurs sont responsables d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre causées par les voyages aériens. Il s'agit principalement de personnes disposant de revenus élevés ou de jeunes adultes qui vivent près des aéroports. Par conséquent, 90% de la population bénéficierait de l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion et recevrait de l'argent en retour, principalement les ménages à faible revenu et les familles avec de jeunes enfants dans les zones rurales.

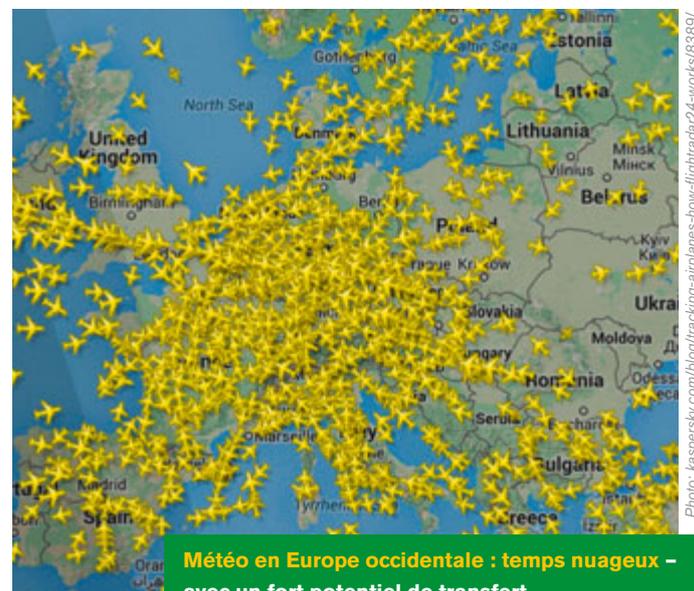
Des vacances sans avion

Des changements profonds sont nécessaires pour faire face à la crise climatique. Nos habitudes de voyage doivent changer fondamentalement. Il n'est pas nécessaire de s'envoler loin pour ses vacances. Beaucoup de choses passionnantes sont à découvrir à proximité – à pied, à vélo ou en train. Ceux qui veulent se rendre dans des pays lointains devraient prendre le temps nécessaire pour voyager en train ou en bateau.



Action du 12 juin 2016 en gare de Zurich pour davantage de trains de nuit.

Photo: umverkehR



Météo en Europe occidentale : temps nuageux – avec un fort potentiel de transfert.

Clé-de-Rive enterré, piétonnisons maintenant !

actif-trafiC a activement participé à la campagne de votation sur Clé-de-Rive. Notre association se réjouit que les votantes de la ville de Genève ont sèchement refusé avec plus de 63% la construction d'un parking à Rive contre une piétonnisation maigrichonne. Maintenant, il s'agit de s'atteler à une véritable piétonnisation du quartier de Rive et des autres quartiers urbains. Andrea von Maltitz

Les arguments dénonçant le projet de la construction d'un parking de 500 places comme un aspirateur à voitures, attirant davantage de véhicules au centre-ville, ont porté. actif-trafiC est soulagé que ce projet nuisible pour l'environnement et pour la mobilité durable ait été définitivement balayé. Malgré la propagande démesurée du promoteur avec des moyens colossaux dépensés en publicité, la population a clairement refusé un paquet ficelé faisant payer trop cher une piétonnisation maigrichonne.

Objectif : piétonniser la ville

Le parking Clé de Rive étant désormais définitivement enterré, il faut à tout prix éviter d'éterniser le statut quo autour du carrefour de Rive encombré de voitures. Il s'agit dès lors de proposer rapidement une alternative aux déplacements en voiture par le biais d'une piétonnisation de Rive, et au-delà. Ainsi, graduellement, divers quartiers de la ville devraient pouvoir bénéficier d'espaces dégagés, plus sûrs et plus sains.

Une initiative populaire communale

actif-trafiC a soutenu et aidé à faire aboutir une première initiative populaire commu-

nale des Verts allant dans ce sens, à savoir l'Initiative pour un centre vivant, piéton et végétalisé. L'initiative demande la réalisation d'une large zone piétonne. La population aspire aujourd'hui à flâner à travers les Rues-Basses et la Vieille-Ville de Bel-Air à Rive et à profiter de terrasses de cafés et restaurants et de commerces attractifs dans un espace préservé des nuisances du trafic routier. Les transports publics et la circulation vélo feront l'objet de mesures d'organisation et de développement adéquates pour l'hyper-centre.

Une foison de projets de piétonnisation

Le Conseiller d'Etat en charge de la mobilité a identifié après la votation sur Clé-de-Rive dans le parking de Saint-Antoine, actuellement sous-utilisé, 85 places qui

pourraient être supprimées en surface à Rive. Les associations défendant la mobilité douce sont déjà en train d'élaborer des propositions de réaménagement de ce secteur, en tenant compte de la boucle TPG prévue ainsi que du marché et de la station taxis.

Une fois ce premier projet bouclé, il faudra progresser au fur et à mesure des avancées du Conseil municipal sur les toujours trop strictes dispositions légales en termes de compensation des places de stationnement. Divers objets parlementaires sont actuellement en préparation en Ville de Genève pour accélérer le virage vers une autre mobilité sans nouveaux parkings et sans nuisances pour les habitants.es.



En point de mire

En point de mire Loi sur le CO₂

Le 13 juin, nous voterons sur la nouvelle loi sur le CO₂, une proposition de politique climatique de grande importance.

Nous faisons tout notre possible pour gagner cette votation. Certes, la loi n'est pas parfaite, mais elle constitue une base acceptable pour le développement d'une protection du climat efficace.

Nous comptons sur votre Oui dans les urnes !



Avec la taxe sur les billets d'avion, nous ferons un premier pas vers la vérité des coûts dans le transport aérien et nous encourageons en même temps les alternatives respectueuses du climat comme le rail.

Agenda

Du 29 avril à fin août 2021: Initiative Climat urbain à Genève

Merci de commander des feuilles de signature et/ou de nous donner un coup de main sur les stands !

Inscriptions : www.climat-urbain.ch,
climaturbain@actif-traffic.ch

Di 13 juin 2021 : Votation sur la loi sur le CO₂

Ve 17 septembre 2021 : PARK(ing) Day 2021

Merci de noter la date dans votre agenda et de réfléchir à une action sur une place de stationnement.

Le site www.parkingday.ch peut vous donner quelques idées.

actif-traffic
En avant toute!