



Le cyclo est très

numéro 126
mai 2020

Reconquérir les rues !

Si l'espace manque, à nous de le reconquérir. Que ce soit pour flâner, faire du vélo ou pour y planter des arbres qui donnent de l'ombre, toutes et tous profitent d'une transformation de l'espace routier. *Page 3*

Année 1 ap. C.

Imaginons un instant l'An 1 après le coronavirus. Grâce à un vaccin ou l'immunité de groupe, la normalité a repris le dessus. Pensez-vous que tout continuera comme avant le printemps 2020 ? Je ne le pense pas. Car, outre les aspects négatifs et tragiques indéniables, de nombreux éléments peuvent susciter une certaine forme d'espoir. On a ainsi pu voir des ados entreprenant de longues promenades ou lisant un livre au milieu d'une prairie. Le télétravail, les visioconférences, l'enseignement en ligne sont devenus une routine dans de nombreux ménages, en lien avec des horaires de travail plus flexibles. Beaucoup de voitures sont restées au garage et la quasi-totalité des avions ont été cloués au sol. Des pans entiers de l'industrie ont été arrêtés, avec à la clef une diminution de la consommation de l'énergie et un air plus pur. C'est donc le bon moment de se poser la question de savoir si nous voulons redémarrer à toute trombe en l'An 1 ap. C. ou de garder des éléments de la sobriété imposée durant le printemps 2020. Libre à chacun·e de se faire son opinion.

La situation actuelle ne manque pas d'ironie. Le mouvement écologiste tente – sans succès – depuis des années d'introduire certains de ces changements. Les réactions se bornaient à : « cela prendra des années » ou « c'est impossible à réaliser politiquement et économiquement ». Et voilà qu'il suffit d'un minuscule virus pour que des mesures hier « impensables » soient introduites en l'espace de quelques semaines – et ce dans le monde entier !

Quelles conclusions en tirer pour les organisations de protection de l'environnement ? Empêcher le développement d'un vaccin ou tout laisser tomber ? Je pense qu'il nous faut utiliser au mieux les circonstances favorables de cette catastrophe. Cette pandémie nous a appris que beaucoup de choses peuvent être modifiées rapidement. Quand on veut, on peut, comme le dit un dicton. Seulement, cette volonté a fait défaut avant le COVID-19 et risque de fortement s'atténuer après la crise du coronavirus. C'est pourquoi nous avons toujours besoin d'organisations actives telles qu'actif-trafiC.

Je vous souhaite une excellente lecture de ce numéro de notre bulletin et vous souhaite une pleine santé,

Hanspeter Kunz
vice-président



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

Édité à 600 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, Andrea von Maltitz, Silas Hobi **Traduction**: Andrea von Maltitz

Contributions: Daniel Costantino (dc), Silas Hobi (sh), Matteo Masserini, Hanspeter Kunz, Greta Stieger, Andrea von Maltitz (AvM) **Conception graphique et mise en**

page: typisch.ch **Relecture**: Thibault Schneeberger **Photo-titre**: Critical Mass **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**: septembre 2020

Transformer les routes !

La mobilité est un facteur clé de la propagation rapide du COVID-19 dans le monde entier, en plus d'être l'une des principales sources d'émissions de CO₂. Les mesures draconiennes contre le virus montrent ce qu'il serait possible de faire pour combattre la crise climatique. actif-trafiC exige une transformation en direction d'une société plus écologique et entend reconquérir l'espace routier avec les initiatives pour le climat. Silas Hobi

La crise du coronavirus a démontré de manière impitoyable l'échec du système économique mondialisé. En l'espace de quelques semaines, ce dangereux virus s'est propagé jusqu'aux endroits les plus reculés « grâce » au commerce international et aux déplacements en avion tous azimuts et a réussi à paralyser l'ensemble de notre planète. Un pays après l'autre a déclaré l'état d'urgence. Ce qui il y a peu aurait semblé inimaginable pour contrer la crise climatique a été mis en œuvre par les autorités – sans que la population y rechigne. En quelques jours, les avions se sont retrouvés cloués au sol et la population confinée à la maison. La question se pose : pourquoi ne pas intervenir de manière aussi énergique pour éviter un réchauffement climatique catastrophique ?

Le profit passe avant l'environnement

Alors que les interventions étatiques en faveur du climat sont décriées en tant que distorsion du marché, l'économie réclame à grands cris l'aide de l'Etat contre les conséquences de la pandémie. Des multinationales demandent des aides financières, dont Swiss, qui durant ces 15 dernières années a engrangé 5 mil-

liards de bénéfices pour sa maison mère Lufthansa et voudrait maintenant obtenir de la Confédération des subsides pour « sauver » son business hyper polluant. actif-trafiC s'y oppose de toutes ses forces. Il s'agit de tirer le meilleur parti de la situation. Le télétravail et les vidéoconférences pourraient réduire la quantité de trafic également après le confinement. Les subsides étatiques devraient servir à accélérer le passage à une économie verte, à renforcer les circuits économiques locaux et régionaux afin de raccourcir les trajets parcourus et encourager le vélo et la marche. Nous ne pouvons continuer comme avant le confinement – avec une croissance annuelle de l'aviation de 3% par an et des dépenses de plus de 10 milliards de francs à l'étranger pour des moteurs à combustion. Il faut imposer des conditions strictes aux entreprises obtenant des aides financières. Ainsi, l'industrie automobile ne devrait plus produire de voitures propulsées à l'essence ou au diesel dès 2025, et le trafic aérien devrait plafonner au maximum à 10% de son volume actuel.

Un changement inévitable, de gré ou de force ...

La pandémie fait tousser le moteur économique mondial et procure un peu de répit au climat. Dans plusieurs grandes villes, les valeurs limite des substances nocives atmosphériques ont enfin pu être respectées. Mais il ne s'agit pas là d'une solution d'avenir. Le changement climatique est un défi à plus long terme que le virus et est encore bien plus dangereux pour l'humanité ! Décrétons donc enfin l'urgence climatique, comme des millions de personnes l'ont exigé haut et fort l'an dernier. La lutte contre le changement climatique implique une transformation profonde de notre société. Commençons par transformer nos rues, comme le demandent les initiatives pour le climat d'actif-trafiC, car le trafic est un des plus importants moteurs du changement climatique. Aidez-nous à reconquérir les rues – devant votre palier de porte – pour vos grands-parents, vos enfants, petits-enfants, vous-même et nous toutes et tous. Merci de soutenir nos initiatives ! Elles sont certes un peu reportées par le COVID-19, mais elles ne passent pas pour autant à la trappe !

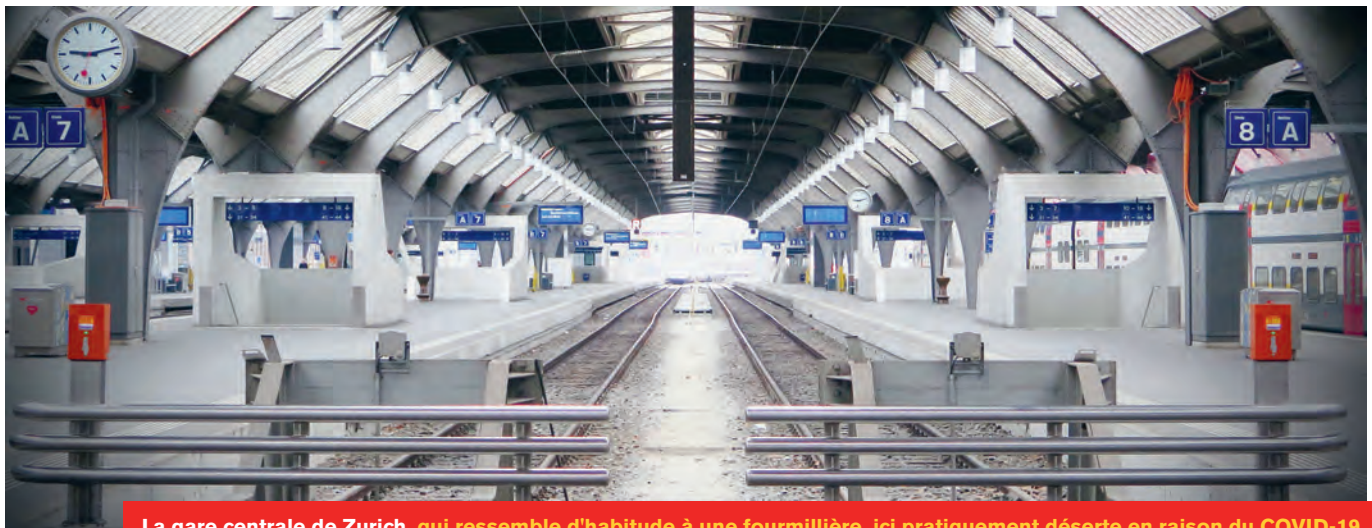


Photo : Arie Wubben

La gare centrale de Zurich, qui ressemble d'habitude à une fourmilière, ici pratiquement déserte en raison du COVID-19.

Juillet 2054

actif-traffic entend promouvoir les transports respectueux du climat et peu gourmands en espace. La population doit être protégée de l'impact négatif du changement climatique par davantage d'espaces verts et beaucoup d'arbres. Jetons un regard vers l'avenir. Daniel Costantino

Juillet 2054. Valérie est assise à l'ombre d'un érable. Avec 38°C et plus de 70% d'humidité de l'air, l'atmosphère est à peu près supportable sous l'arbre. Des abeilles et des bourdons volent dans une plate-bande de fleurs. Dans l'arbre, elle entend des oiseaux chanter. Des enfants jouent à proximité. Valérie a eu de la chance. Il y a six jours, lors du grand orage, quelques quartiers en ville ont été inondés. Mais le pire a été évité. Grâce aux initiatives d'actif-traffic au début des années 2020, une partie du bitume a été remplacé par de la végétation. Le sol ainsi libéré a pu absorber une partie de la pluie. Grâce aux initiatives d'alors, le nombre d'arbres qui donnent de l'ombre et qui abaissent la température grâce à leur évaporation a largement augmenté. Les piétons, les cyclistes et les transports publics ont aussi gagné de l'espace. Ces derniers sont devenus plus fiables depuis que les bus et trams ne se sont plus gênés par des bouchons.

Valérie se rappelle l'année 2021, quand elle avait 14 ans. Elle militait avec ses

parents dans un groupe local pour récolter des signatures pour les « initiatives pour le climat ». Plus tard, la famille s'était engagée pour un OUI dans les urnes. À l'époque, Valérie aurait préféré faire autre chose, mais ses parents étaient de l'avis que le temps qu'elle consacrait aux initiatives lui serait utile plus tard.

Certains hommes et femmes politiques ont combattu à mort les initiatives. Ces initiatives « nuisibles » émanant « d'idéalistes sans aucun sens des réalités » allaient « restreindre la liberté individuelle » et « faire souffrir les commerces ». Mais les parents de Valérie et beaucoup d'autres personnes ne se sont pas laissés décourager et les initiatives furent acceptées. Dans les années suivantes, les villes ont peu à peu changé d'allure. Les places de stationnement ont fait place à des platebandes avec des arbres, les rues de quartier transformées en espaces largement végétalisés, les oiseaux et les abeilles (et donc aussi les apiculteurs) sont devenus plus nombreux. La nature a pu récupérer une partie de l'espace dévolu auparavant

au trafic automobile. Mais d'autres changements sont aussi survenus. La chaleur et l'humidité n'ont cessé de croître, les pluies sont devenues plus violentes, les périodes de sécheresse et d'ouragans plus fréquentes. Pendant quelques années il n'était pas sûr si les arbres nouvellement plantés allaient survivre. Mais grâce aux soins assidus des jardiniers municipaux ils prospèrent aujourd'hui. Heureusement, car sinon en 2054 la chaleur serait intolérable.

Ces changements n'ont pu avoir lieu que grâce à l'engagement de nombreuses citoyennes et de nombreux citoyens, organisés en groupes locaux. actif-traffic leur avait demandé en 2020 de soutenir les initiatives. À l'époque, ces exigences pouvaient sembler un peu utopiques, mais en 2054 elles sont essentielles pour la (sur)vie en ville.

Vous voulez vous engager pour les initiatives pour le climat ? Renseignez-vous : www.actif-traffic.ch



Un séjour sous des arbres rafraîchit le corps et l'esprit.

Photo : Christa Stolar

Remettre l'arbre au milieu de la ville

Les arbres et la végétation ont-ils une influence décisive pour réduire les « îlots de chaleur » ?

Comment remettre l'arbre au milieu de la ville ? Interview avec Mathieu Pochon, ingénieur en environnement EPFL

Andrea von Maltitz: Le changement climatique impose aux villes de s'adapter. Quel rôle les arbres et autres végétaux peuvent-ils jouer ?

La végétation apporte une foule de bienfaits, à commencer par l'effet de climatiseur. Une récente étude de l'EMPA sur une place très minérale de Zurich a montré que les arbres pouvaient rafraîchir l'air ambiant de 2 à 4°C. Les espaces végétalisés contribuent aussi à l'infiltration des eaux de pluie, un point important en vue du nouveau régime climatique et pluvial. La Ville de Paris s'est d'ailleurs dotée du Plan « ParisPluie », avec un zonage d'assainissement. Et tout ça sans oublier les apports pour la biodiversité, la filtration des polluants, la santé humaine, et même pour l'alimentation !

L'espace public urbain est disputé par différents usages. Peut-on vraiment rajouter de nouveaux arbres ?

La végétalisation a aussi son rôle à jouer dans l'espace public, par exemple pour la modération du trafic. Dans l'idéal, un arbre urbain a besoin de 15 m³ de sol sur une profondeur de 1.5 m, ce qui n'est pas négligeable. Heureusement, le végétal ne

se limite pas aux arbres ! Une rue étroite pourra aussi accueillir des façades végétalisées ou des micro-implantations florales. C'est ce qui a été fait sur certaines rues à Lyon, en permettant aux riverains de fleurir eux-mêmes les trottoirs, ou dans le village de Chédigny, où des roses ornent les rues tout en invitant les automobilistes à lever le pied.

Quels exemples de végétalisation d'espaces publics peuvent inspirer ?

Les exemples ne manquent pas ! J'affectionne particulièrement le quartier historique du Viertel à Brême, où les frontages (devantures de maisons) sont végétalisés et vivants. Les réaménagements de rues sont aussi sources d'opportunités. À Lyon, la rue Garibaldi, ancienne « autoroute urbaine », est ainsi devenue une avenue plantée de nombreux arbres et végétaux avec de généreux espaces pour la mobilité douce. L'ancienne trémie routière a été reconvertie pour récupérer les eaux de pluies et les redistribuer pour l'arrosage des végétaux. Autre exemple à Bordeaux, où les habitants de la rue Paul Camelle sont à l'origine d'un réaménagement qui a permis de transformer une rue stérile dé-

diée aux places de parc en une rue-jardin. La végétalisation peut aussi être plus pragmatique et moins coûteuse. À Lausanne, après un diagnostic participatif, la place du Vallon a été végétalisée l'été passé par les riverains sur des espaces gagnés sur le bitume. Ce chantier festif s'est doublé d'une mise en zone de rencontre temporaire. Une manière intéressante d'aménager par étapes en permettant à la population de s'impliquer.

Quels sont les risques et facteurs de succès ?

Une planification stratégique et coordonnée est nécessaire, par ex. au moyen de plans canopée (Lyon, Montréal) ou de stratégies de végétalisation comme à Genève. Le sous-sol est le nerf de la guerre. En ville, la pleine terre est rare et les conduites techniques (eau, gaz, électricité, etc.) sont rarement agencées pour laisser de la place aux arbres. Dans les plans de concours d'espaces publics, la générosité des huppier n'est réaliste que si le sous-sol l'est aussi. La réussite tient à la fois à une bonne connaissance du sous-sol et à une collaboration étroite entre métiers en amont de chaque projet.



Photo : Schorgraphics

Il fait bon flâner dans les rues du Viertel à Brême.



La rue Paul-Camelle de Bordeaux, avant et après son réaménagement.

Pas de privilèges pour le trafic aérien !

Le 7 avril dernier, actif-trafiC a envoyé, avec 45 autres organisations et partis, une lettre ouverte au Conseil fédéral. L'objectif : ne pas sauver à tout prix le trafic aérien, mais le ramener à un niveau supportable pour le climat. Greta Stieger

J'aurais dû vous informer ici que le Conseil national a débattu de la taxe sur les billets d'avion et l'a acceptée. Mais la donne a complètement changé : la Suisse est paralysée par la crise du COVID-19 et les avions sont cloués au sol et les compagnies aériennes réclament désormais un soutien public. actif-trafiC s'engage afin que l'aviation n'obtienne pas de traitement privilégié par rapport à d'autres branches sinistrées.

Nous exigeons de respecter les conditions suivantes :

- Pas de nouveaux privilèges pour le transport aérien : les indépendant·e·s, les travailleurs culturels, les PME, les personnes sans statut, tout le monde est impacté par la crise. Or, dans le meilleur des cas, toutes ces personnes n'obtiennent que le maintien du versement de leur salaire, d'une partie de celui-ci ou des crédits-relais... quand elles ne tombent pas entre les mailles du filet. Le transport aérien international qui n'est pas soumis à l'impôt sur le kérosène et à la TVA, ne doit pas profiter d'un nouveau traitement préférentiel

par rapport aux autres branches économiques. Le soutien public doit garantir la protection des travailleuses·eurs et du climat et ne pas servir à promouvoir la croissance du secteur aéronautique. Comme le trafic aérien est extrêmement nocif pour le climat, l'aide de l'Etat doit absolument être liée à des conditions contraignantes efficaces en matière de politique climatique.

- Réduction des émissions pour la protection du climat : Le transport aérien a doublé ces 20 dernières années. Pour atteindre la neutralité carbone et maintenir le réchauffement climatique à 1.5 degré, une réduction massive des émissions doit avoir lieu directement et immédiatement dans le secteur aérien et non à travers des systèmes de compensation, d'échange de certificats ou des mesures qui ont des répercussions négatives sur l'environnement et les droits humains.
- Introduction d'un impôt sur le kérosène : Le trafic aérien cause en Suisse tous les ans des coûts externes de plus d'un milliard (dommages à la santé humaine et au climat). Ces coûts sont actuelle-

ment supportés par la population. En outre, l'exonération de l'impôt sur le kérosène dont jouit le trafic aérien international représente un manque à gagner d'environ 1,7 milliard de francs par an dans les caisses de l'Etat. Ceux qui demandent en période de crise à l'Etat de les soutenir, devraient payer des impôts en période faste. Le Conseil fédéral doit s'engager au niveau international à abolir les privilèges du secteur de l'aviation et à introduire immédiatement un impôt sur le kérosène.

- Transfert vers des moyens de transport plus durables : environ 80% des passagers·ères qui décollent de la Suisse ont une destination européenne, qui pourrait être jointe aisément en train, un moyen de transport beaucoup plus favorable au climat. Un soutien public devrait donc aussi être accordé pour le développement du trafic ferroviaire international, notamment les trains de nuit.

Retrouvez sur actif-trafic.ch la lettre adressée au Conseil fédéral dans sa totalité.

Êtes-vous au courant des faits concernant l'aviation et la protection du climat ? Vous trouverez sur aviation-verite.ch des informations plus détaillées.



Un ciel sans avions au-dessus de Zurich.

Prends ton vélo !

Les enfants et les adolescents recourent de moins en moins au vélo en Suisse. Cela n'a pas de quoi étonner, au vu des infrastructures misérables pour les cyclistes en ville : des pistes trop étroites, non sécurisées ou même absentes. Les hommes et femmes politiques devraient urgemment s'investir pour des améliorations. Des marquages sur des routes très fréquentées ne suffisent pas – et de loin. Une autre approche est nécessaire pour un tournant en matière de transports. Gand et Utrecht montrent la voie à suivre. actif-trafiC se solidarise avec la Kidical Mass et exige un changement de paradigme, car une infrastructure cycliste n'est bonne qu'à partir du moment où les enfants s'y sentent à l'aise.

Mise en réseau, sensibilisation et plaisir

La Kidical Mass s'adresse aux parents qui aiment faire du vélo et veulent permettre à leurs enfants de pratiquer cette activité sur les rues sans se mettre en danger. Le

cortège d'enfants autorisé offre aux plus petits un cadre protégé pour se familiariser avec la petite reine en ville. Du point de vue d'un activiste, il est évident que le taux de trajets parcourus à vélo n'augmentera que si les parents et enfants prennent du plaisir à circuler à vélo. La Kidical Mass est une manifestation qui plaît aux enfants, qui préfèrent être actifs eux-mêmes plutôt que de se faire transporter passivement en voiture. La Kidical Mass poursuit divers objectifs. D'une part, il s'agit de montrer aux parents que le passage de la voiture au vélo est possible. D'autre part, un tel cortège haut en couleurs avec des enfants suscite l'étonnement et montre à la société civile que les choses sont en train de bouger. Les familles qui y participent expriment leur envie de vivre en ville, en commun, de manière plus écologique. Faisons de la place aux vélos et notamment aux vélos d'enfant ! A quand une Kidical Mass en Suisse romande ?

Une « Critical Mass » pour les familles et enfants

La Kidical Mass est un tour à vélo sécurisé et autorisé pour les familles et enfants. La première Kidical Mass a eu lieu en 2008 dans l'Etat de l'Oregon aux USA.

Depuis, cette idée a inspiré de nombreux activistes dans le monde entier, et depuis 2019 aussi à Zurich. Une action était prévue pour le 21 mars 2020 dans plus de 70 villes allemandes ainsi qu'à Zurich. Suite au coronavirus, la manifestation a dû être annulée. Mais ce n'est que partie remise.

Matteo Masserini



Prendre plaisir à se déplacer et être autonome – le vélo est important pour le développement des enfants.



**Le taux de trajets
parcourus à vélo
n'augmentera que
si les parents et
les enfants prennent
du plaisir à circuler
à vélo.**

En point de mire

Soirée spécialisée « Comment transférer le trafic de l'avion au rail ? Changeons de voie! »

De nombreuses destinations phares peuvent être atteintes aisément en train depuis la Suisse – en préservant le climat. Pourtant ces dernières années, diverses lignes de train de nuit ont été supprimées. Des expert-e-s expriment leurs idées sur comment inverser la vapeur. Le sujet vous intéresse ? Consultez notre agenda !

Agenda

Me 1^{er} juillet 2020, de 18 h à 21 h, Colloque d'actif-traffic

Comment transférer le trafic de l'avion au train ? Discussion avec des spécialistes (en allemand) Kulturpark, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zurich. La participation est gratuite. Inscriptions : umverkehr.ch/node/722

Je 2 juillet 2020, de 9 h à 13 h Colloque de l'UTP

« Les TP suisses sur le plan international »

Colloque de l'UTP « Les TP suisses sur le plan international » Collaboration de la Suisse avec l'UE et les organisations CIT et OTIF à Berne Lieu: Best Western Plus Hotel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Berne Inscription et renseignements : voev.abacuscity.ch

Ve 18 septembre 2020 – toute la journée dans toute la Suisse Park(ing) Day

Transformer des places de stationnement et donner vie au désert de béton ! Informations plus détaillées : actif-traffic.ch

Sa 26 et Di 27 septembre 2020 dès 10 h, Festival Alternatiba Léman

Le mouvement citoyen pour l'urgence climatique présentera des alternatives au modèle économique en cours. actif-traffic y tiendra un stand dans l'espace réservé à la mobilité durable. Lieu: Parc des Bastions à Genève. Infos : alternatibaleman.org

actif-traffic
En avant toute !