



# Trafic aérien: le temps

A close-up photograph of a train's side panel. The panel is painted in a vibrant blue and red color scheme. The text 'ng car' is visible in a bold, white, sans-serif font. The background is a deep blue, and the foreground shows a red and blue gradient. The lighting is bright, creating a high-contrast scene.

ng car

# des alternatives

L'impact du secteur aérien sur l'environnement et l'être humain est dramatique. Notre dossier apporte des réponses aux idées reçues et aux arguments parfois erronés des acteurs de la branche. Alors que des mesures émergent timidement au niveau politique, le train s'impose comme solution fiable, confortable et durable.

# Une politique qui peine à décoller

En Suisse, le secteur des transports est le principal facteur de réchauffement climatique; en prenant en compte le trafic aérien international, il est responsables de près de 40% de nos émissions de CO<sub>2</sub>. Des mesures politiques à l'égard du transport aérien sont nécessaires pour y remédier.

Par Yves Chatton

Depuis plusieurs mois maintenant, les jeunes descendent dans les rues pour que la Suisse mette en œuvre une politique climatique crédible. Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle primordial. Sans une réduction massive des émissions de ce secteur, la Suisse n'atteindra pas les

objectifs fixés par l'Accord de Paris sur le climat. D'ailleurs les jeunes grévistes l'ont compris. De plus en plus d'autocollants «Ne volons pas notre avenir!» font leur apparition sur les panneaux des manifestants. Mais au fait, que fait la Suisse pour réduire les émissions du transport aérien?

Cet accord vise une croissance neutre en carbone. Dès 2021, les compagnies aériennes devront compenser avec des certificats les émissions de CO<sub>2</sub> supérieures aux émissions émises en 2020. Le revenu issu de la vente de ces certificats sera utilisé pour financer des projets de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Mise à part l'aspect éthique, ces projets présentent un grand défaut: très souvent ils ne réduisent pas la quantité de CO<sub>2</sub> de manière suffisante pour prétendre à un rôle compensatoire. Selon une étude commandée par la Commission européenne sur les projets de réduction d'émissions de gaz à effet de serre prévus par le protocole de Kyoto (mécanisme de développement propre MDP), ce sont plus de trois projets sur quatre qui sont concernés.

CORSIA est encore problématique à bien des égards. La participation des pays est volontaire jusqu'en 2027 et des acteurs importants tels que la Chine, l'Inde et la Russie ne sont pas encore de la partie. De plus, l'accord ne prend en compte que les émissions de CO<sub>2</sub>, alors que celles-ci ne représentent que la moitié de l'impact climatique du transport aérien.

## Au niveau international

### Échanger les émissions...

La Suisse va coupler son système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) avec celui de l'Union européenne dès 2020. Ce marché carbone permet aux entreprises de vendre ou d'acheter des quotas de CO<sub>2</sub> qui sont attribués gratuitement ou aux enchères par chaque État. Point positif: ce couplage nécessite l'intégration du transport aérien dans le SEQUE de la Suisse, comme c'est déjà le cas dans le système européen. Point négatif: un rapport commandé par l'Office fédéral de l'environnement conclut que ce marché carbone aura peu d'impact

sur les émissions du trafic aérien d'ici à 2030. Pourquoi donc? Notamment car beaucoup trop de certificats (82%!) sont distribués gratuitement et que les prix de ceux qui sont échangés restent trop faibles. De plus, les vols intercontinentaux ne sont pas pris en compte.

### ... ou les compenser

L'accord CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) est la réponse des membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, dont la Suisse fait partie) face aux défis climatiques du transport aérien.

### De la poudre aux yeux

Échanger ou compenser les émissions... L'impact climatique du transport aérien est certes un défi qu'il faut régler au niveau international. Mais les solutions actuelles ne sont de loin pas suffisantes. C'est pourquoi la Suisse se doit de prendre aussi des mesures au niveau national, surtout que le trafic aérien est actuellement à l'origine de près de 20% de l'impact climatique d'origine humaine dans notre pays.



**«En adoptant un régime végétarien ou végétalien, on peut se permettre de prendre l'avion»**

Selon l'étude «Empreintes environnementales de la Suisse» publiée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la limite planétaire pour les émissions de gaz à effet de serre se situe à 0,6 tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> par personne et par an. Un tel budget carbone correspond aux émissions d'un voyage aller-retour Genève-Lisbonne. Et en faisant des vacances à New York, on dépasse de 4 fois ce budget. Donc végétalien ou pas, un simple voyage en avion peut brûler un budget carbone durable en entier – et même beaucoup plus!



Lors des manifestations pour le climat, les jeunes ont affiché leur inquiétude face aux conséquences du trafic aérien sur l'environnement.

être effectués en train (lire en pp. 24-25). La Suisse doit développer une stratégie de transfert de l'avion vers le train et renforcer les liaisons ferroviaires internationales. C'est ce que demandent notamment trois motions de Michael Töngi (Verts/LU), membre du comité central de l'ATE, Thomas Hardegger (PS/ZH) et Mathias Reynard (PS/VS).

### Interdire les vols intérieurs

S'il y a bien des trajets pour lesquels il existe une alternative, ce sont ceux entre deux localités suisses. Et pourtant, Zurich était la sixième destination des voyageurs au départ de l'aéroport de Genève en 2018. Pour un petit pays comme la Suisse, cette situation est absurde, d'autant plus que nous disposons d'excellentes d'infrastructures ferroviaires. C'est la raison pour laquelle deux motions de Lisa Mazzone (Verts/GE) et Samira Marti (PS/BL) exigent l'interdiction des vols de lignes intérieurs.

### Agir maintenant!

Ce ne sont pas les propositions qui manquent. C'est maintenant au tour de nos élus de prendre leurs responsabilités en mettant en œuvre une politique du transport aérien respectueuse du climat. Le message est clair: chères et chers parlementaires, écoutez les jeunes dans les rues et ne volez pas leur avenir! ■

Yves Chatton est chargé de campagnes politiques pour l'ATE.

## Au niveau national

### Principe du pollueur-payeur

Fin 2018, le Conseil national a rejeté de peu l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Cette révision a pour objectif de mettre en œuvre l'Accord de Paris sur le climat. Maintenant la balle est dans le camp du Conseil des États et les premiers signes sont plutôt encourageants. L'idée d'une telle mesure fait son chemin dans les partis. De plus, Genève et Saint-Gall renforcent la pression avec deux initiatives cantonales qui demandent à l'Assemblée fédérale d'introduire une taxe sur les billets d'avion. Espérons que les élus de la chambre haute soient réceptifs à ces appels.

### Sensibiliser et informer

Répercuter le coût climatique de l'aviation sur le prix des billets n'est de loin pas la seule solution. Encore trop souvent, l'impact climatique d'un vol est méconnu ou sous-estimé. Une motion récente de Lisa Mazzone (Verts/GE), vice-présidente de l'ATE, vise à corriger cela en introduisant un message de mise en garde sur les publicités pour les vols, à l'image de ce qui se pratique pour la cigarette.

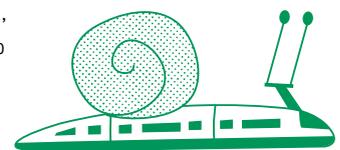
Ce message de prévention contribuerait à augmenter la prise de conscience sur l'impact de l'aviation. Une motion de Jacques Bourgeois (PLR/FR) va aussi dans ce sens. Celle-ci demande que les compagnies aériennes et les agences de voyages déclarent les émissions de CO<sub>2</sub> des vols qu'elles proposent.

### Encourager les alternatives

Connaître l'impact climatique du trafic aérien est une chose, mais encore faut-il avoir accès à des alternatives plus durables. Et le potentiel est énorme: 80% des vols de la Suisse ont une destination européenne, des trajets qui pourraient

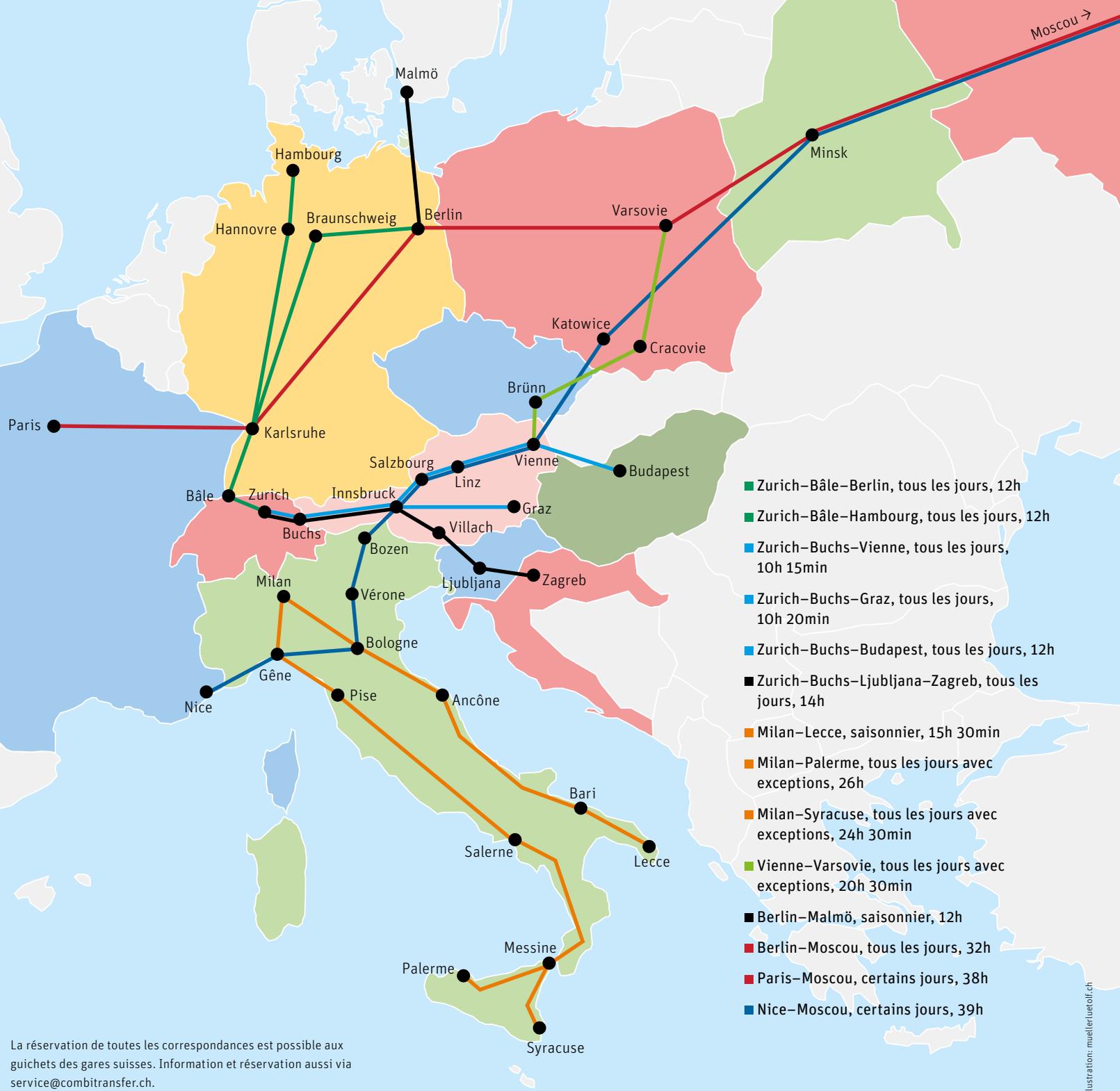
### «Le train est trop lent par rapport à l'avion»

Environ 80% des passagers au départ de la Suisse s'envolent pour une destination européenne. Parmi les destinations les plus prisées de l'aéroport de Genève se trouvent notamment Londres, Paris ou Bruxelles. Ce sont des voyages qui peuvent être facilement effectués en train. En prenant compte de la totalité du voyage (accès à l'aéroport, contrôles de sécurité, bagage, etc.), l'avion n'est souvent pas beaucoup plus rapide, mais bien plus polluant. L'ATE s'engage aussi pour que l'offre de trains de nuit soit élargie, car ils représentent une alternative durable très intéressante pour des trajets plus longs.



# L'Europe en train de nuit

Monter dans le train le soir et arriver reposé le lendemain en plein cœur d'une métropole européenne: voyager en wagon-couchettes est agréable et efficace. Le Magazine ATE a réuni une sélection pratique – sans garantie ni prétention d'exhaustivité.



# Le train accuse son retard

L'achat d'un billet de train international est compliqué et relève parfois du défi, alors qu'un billet d'avion est accessible en quelques clics. Pour que le train devienne plus concurrentiel, une plateforme de réservation internationale est nécessaire.

Par Laura Schmid

Les Suisses sont-ils aussi férus de train qu'on aime tant le répéter? Après un coup d'œil à leur comportement de voyage, il est permis d'en douter: seuls 3% de tous les franchissements de frontière sont effectués par le rail. Pour les voyages avec au moins une nuitée, 80% prennent l'avion!

Dans mon entourage, on répète volontiers que voler nuit à l'environnement, mais que l'avion est meilleur marché que le train. Qu'en est-il réellement? Une comparaison des prix réalisée par l'ATE pour son magazine (3/2014) a montré que dans au moins la moitié des cas, le train était plus avantageux que l'avion pour les trajets examinés. Pour les clients toutefois, il est difficile de comparer rapidement et directement les tarifs: il n'existe en effet pas de plateforme de réservation pour les voyages internationaux en train.

## Comme il y a 20 ans

Opter pour un voyage en train, c'est investir beaucoup de temps pour étudier les horaires et chercher les meilleures offres sur les sites internet des compagnies nationales. Souvent, la seule issue est de se rendre au guichet d'une gare. Mais même sur place, dénicher la correspondance la plus pratique et la moins chère s'avère complexe, et exige de nombreuses recherches. Une tâche où même les conseillers à la clientèle expérimentés se heurtent à leurs limites.

La récompense? Une liasse de billets et de réservations de places, ainsi qu'une confirmation de l'existence d'un abonnement demi-tarif ou général, le SwissPass étant illisible à l'étranger. Reste à ne rien égarer!

## Le trafic aérien montre l'exemple

Dans le ciel, la situation est bien différente: il suffit de quelques minutes pour s'informer de toutes les offres sur des plateformes comme ebookers. Les prix sont comparables et acheter un billet ne demande que quelques clics. De quoi se sentir sur un petit nuage!

Il est absurde que l'avion s'impose dans le trafic européen pour la seule raison que les compagnies ferroviaires découragent les clients par de trop nombreux obstacles. Une plateforme de réservation pour les voyages en train simple et conviviale est urgente. ■

Laura Schmid est spécialiste des transports publics à l'ATE Suisse. Elle fait partie des 3% de la population qui prennent régulièrement le train pour se rendre à l'étranger.

## Urgent besoin d'innovation

L'achat d'un billet est le principal obstacle pour qui souhaite utiliser les transports publics et le secteur ferroviaire le sait bien; les transporteurs ont investi ces dernières années pour simplifier autant que possible le processus – en Suisse. Les tentatives d'acquiescer un billet transfrontalier dans l'application des CFF ou aux distributeurs restent en revanche infructueuses.

Pour inciter les voyageurs à se tourner vers le train, une plateforme de réservation internationale, à la fois simple et conviviale, est nécessaire. Cela demande une collaboration plus étroite en Europe, un esprit novateur et la volonté affirmée des compagnies ferroviaires de devenir les véritables concurrentes d'un trafic aérien en plein essor. Les CFF font des efforts pour que les billets dégriffés disponibles en ligne le soient aussi pour les destinations dans les pays limitrophes, mais la voie menant à une plateforme de réservation internationale est encore longue.

Conseiller national et membre du comité de l'ATE, Michael Töngi a déjà déposé une motion en ce sens au Parlement. Parallèlement, des efforts sont entrepris au niveau européen. L'ATE s'engage également en faveur d'un tel projet.



## «L'impact climatique de l'aviation est seulement de 5% au niveau mondial»

Oui mais on estime que jusqu'à présent, plus de 80% de la population mondiale n'est jamais montée dans un avion. Or les perspectives de croissance sont fortes pour le trafic aérien. L'Association du transport aérien international (IATA) estime que le nombre de passagers va doubler d'ici 2037 pour atteindre 8,2 milliards de voyageurs par an. Avec quelle conséquence pour le climat? Prenons l'exemple de la Suisse dont les ressortissants sont très friands des voyages en avion. Le transport aérien est à l'origine de près de 20% de l'impact climatique d'origine humaine, et les prévisions sont encore à la hausse.

# Voyager dans le respect de l'environnement et de l'être humain

Opter pour le train, voyager en groupe, comprendre le rôle des destinations lointaines: entretien avec Serge Brunner, directeur de Baumeler AG, à propos des voyages et de l'environnement.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



© madi/Baumeler

Serge Brunner est le directeur de Baumeler AG.

## Serge Brunner, chaque voyage a un impact sur l'environnement...

C'est tout à fait vrai. Les déplacements consomment de l'énergie et il n'est pas possible de voyager sans se déplacer. Par définition, la plupart des voyages de loisirs ne sont pas nécessaires et, dans cette mesure, le tourisme constitue toujours une utilisation inutile des ressources. Mais on peut toutefois faire des efforts comme renoncer à l'avion ou prendre le train. C'est le type de voyages que propose Voyages via verte. Et chez Baumeler, nous disposons de nombreuses offres de voyages en train.

## Pourtant, l'offre de Baumeler comprend également des destinations lointaines et des voyages en avion.

Le débat est beaucoup plus vaste qu'il n'y paraît à première vue. Nous organisons par exemple de magnifiques voyages de randonnée dans les parcs naturels en Afrique du Sud. Toute la valorisation économique de ces parcs naturels résulte du tourisme. S'il n'existait pas, cela signifierait la fin de la (coûteuse) protection de nombreux animaux, j'en suis convaincu. Dans cette mesure, la question de la durabilité est incroyablement complexe, notamment en ce qui concerne les voyages lointains. Ce qui me paraît important, c'est d'engager une réflexion sur ce thème. Et lorsque l'on prend l'avion, ce doit être pour rester trois ou quatre semaines sur place, plutôt que de faire trois courts séjours chaque année.

## Comment contribuer à la durabilité une fois sur place?

Les voyages de groupe constituent notre principale activité. Avec les déplacements

en bus (plutôt qu'en voitures privées), on peut faire une réelle différence en matière d'empreinte et de volume de trafic sur place. Nos voyages sont conçus sur le respect d'un point de vue environnemental mais aussi social. Dans le choix des hôtels et des restaurants, nous privilégions dans la mesure du possible les entreprises familiales et qui agissent de façon durable à l'échelle locale.

## Que faut-il à tout prix éviter?

Mon rôle n'est pas de faire la morale aux gens. Mais, pour ma part, je ne suis pas

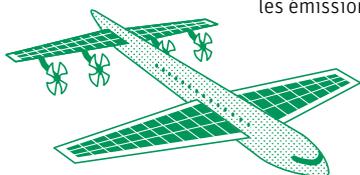
## Les membres de l'ATE voyagent mieux

En 1986, l'ATE ouvre sa propre – tout d'abord petite – agence de voyage. Les membres de l'ATE peuvent y réserver des billets de train, des abonnements ainsi que des voyages à forfait et bénéficient d'une réduction sous forme de chèques ATE. La première année déjà, l'agence réalise un chiffre d'affaires de 3 millions de francs et devient ainsi d'emblée la onzième plus grande agence de voyage CFF. L'agence de voyage ATE se met à son propre compte en 2005, sous le nom de Voyages via verte. En tant que partenaire voyages de l'ATE, via verte s'engage depuis lors pour un tourisme proche de la nature et socialement responsable. Elle est ensuite intégrée à Arcatour et, depuis 2017, est gérée en tant que marque sous l'égide de Baumeler AG. Les membres de l'ATE bénéficient de conditions spéciales sur leurs réservations.

## «Avec les progrès technologiques, l'impact environnemental de l'aviation sera considérablement réduit»

Pour limiter le réchauffement climatique en dessous de 2°C, il faut réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs. Alors oui, les avions

deviennent de plus en plus propres. Mais les émissions du trafic aérien, dopées par la forte croissance de ce secteur, continuent à augmenter. À court et moyen terme, aucune technologie n'aura la capacité de compenser cette croissance, et encore moins à réduire les émissions du trafic aérien. D'autres mesures seront donc nécessaires.





Voyager durablement avec via verde: par exemple à vélo dans le nord de l'Allemagne.

féru des week-ends shopping à New York ou Londres uniquement parce que le vol coûte 2 francs 99.

### Qu'est-ce qui caractérise un voyage via verde?

Il s'agit avant tout d'une offre qui propose de partir à la découverte des beautés de la nature à pied ou à vélo, en s'écartant au maximum des zones touristiques et du trafic.

### Comment développez-vous ces offres?

Nous avons pour principe de choisir des produits que nous serions nous-mêmes amenés à réserver. Naturellement, nous nous assurons que le catalogue soit cohérent et équilibré dans son ensemble. Nous proposons régulièrement de nouvelles offres, car nous avons une clientèle fidèle et que nous collaborons depuis de nombreuses années avec des partenaires qui nous comprennent. Nous misons par ailleurs sur des partenariats de longue durée et ne visons pas le profit à tout prix lors des négociations.

### En 2017, 75% des clientes et clients de Baumeler ont payé le « franc climatique » de leur plein gré.

Durant les deux dernières années, ce pourcentage a quelque peu reculé. Nous avons été les premiers voyagistes de Suisse à proposer le franc climatique. Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui compensent d'une autre manière, par exemple avec leur carte de crédit ou en faisant un don. On entend de plus en plus de gens dire qu'ils « compensent », ce qui n'était pas le cas auparavant. Finalement, le principal c'est qu'ils le fassent, pas où ils le font. Personnellement, je suis un

grand fan de la compensation des émissions carbone. Je suis convaincu que le marché peut générer des solutions efficaces si la pollution a une valeur.

### En considérant la complexité des réservations pour un voyage en train, pas vraiment étonnant que de nombreuses personnes se tournent vers l'avion...

Tout à fait d'accord, et ça me donne des crampes d'estomac! On peut dire ce que l'on veut à propos d'Easyjet ou de Ryanair, mais ces compagnies sont orientées vers les besoins et les attentes des clients et apportent des solutions efficaces à des prix défiant toute concurrence. C'est dommage de se casser les dents sur ce genre de détail lorsqu'on aimerait vraiment changer les choses.

### En Scandinavie, la honte de prendre l'avion est un phénomène qui prend de l'ampleur. Observez-vous aussi de telles tendances dans notre pays?

Les débuts sont tangibles, oui. Une part relativement importante de notre clientèle est constituée de personnes à la retraite, qui ont le temps et les moyens financiers de se faire plaisir. Avant, ils partaient en vacances à l'étranger quatre ou cinq fois par an. Aujourd'hui, ils restent volontiers une semaine en Suisse pour faire de la randonnée. Les préoccupations relatives à l'environnement, par exemple en réponse à notre newsletter, sont en augmentation. Mais dans les faits, c'est une autre histoire. Les destinations lointaines rencontrent beaucoup de succès en Suisse, alors que chez via verde les gens ne se bousculent pas forcément au portillon malgré l'actualité autour du climat. La prise de conscience s'amorce, mais

## Cinq règles d'or pour un tourisme équitable

### Prendre le temps

Je me donne du temps pour mes vacances. Je me prépare en lisant des guides de voyage et de la littérature du pays de destination. De retour de vacances, je reste en contact avec mes hôtes et avec des personnes originaires du pays visité, et j'appuie financièrement des projets de solidarité.

### Échange équitable

J'ai à cœur d'être équitable dans mes relations avec mes hôtes d'hébergement. Il va de soi que je respecte l'autonomie et la dignité de mes hôtes, et que j'appuie leurs droits à participer pleinement au tourisme.

### Bénéfice pour les populations indigènes

La population locale doit bénéficier au mieux de mon voyage. C'est pourquoi je donne la préférence à l'hébergement et aux services proposés par la population locale. Je fais honneur aux spécialités culinaires.

### Prix équitables

Je veille à payer des prix équitables. C'est la seule façon d'assurer durablement à la fois l'existence des travailleuses et travailleurs, un service de qualité et des investissements dans les domaines de l'environnement, de la formation et du développement communautaire.

### Respect de l'environnement

Je respecte le cadre de vie de mes hôtes. Mes besoins de confort ne doivent pas être satisfaits au détriment des ressources rares telles que la terre ou l'eau. Je cherche à limiter activement la pollution de l'environnement sur place et à choisir les moyens de transport les moins nocifs. Les voyages longue distance, qui m'obligent à prendre l'avion, restent pour moi exceptionnels, et j'essaie d'en tirer le maximum de profit.

Sur le portail de voyage [www.fairunterwegs.org](http://www.fairunterwegs.org), vous trouverez de nombreuses autres informations passionnantes sur le thème du tourisme équitable et durable.

nous ne sommes pas encore parvenus au stade où les gens changent leur comportement. Pour l'instant, ils ont mauvaise conscience lorsqu'ils font le plein à la station-service. ■

# Deux ans d'engagement pour un ciel plus bleu

Par Camille Marion

La Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) fédère des organisations suisses qui s'engagent pour réduire les émissions du trafic aérien. L'ATE a participé à sa création en 2017 et prend part activement aux activités de la coalition.



© ATE

En décembre 2018, la Coalition CESAR s'est mobilisée avec d'autres associations sur la Place fédérale à Berne. Les anges gardiens du climat demandaient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion.

En Suisse, la politique du transport aérien est du ressort de la Confédération. Mais les autorités fédérales ont tendance à favoriser les intérêts de l'industrie aéronautique au détriment de la sauvegarde du climat et de la santé de la population. Les luttes en faveur d'un trafic aérien responsable se pratiquent souvent de manière isolée ou à l'échelle régionale, par des organisations environnementales et des associations de riverains des aéroports. Pour renforcer leur impact, la création d'une coalition nationale était nécessaire.

L'ATE attire l'attention depuis plusieurs décennies sur les conséquences alarmantes de l'expansion du trafic aérien. C'est tout naturellement qu'elle a participé à la création de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) le 17 juin 2017. Cette dernière est composée de

24 organisations qui s'engagent pour limiter les répercussions du secteur sur la population et sur la planète. Leur union permet de fédérer de nombreux acteurs des domaines scientifiques et politiques et de porter leur message au niveau national.

## Limitier les nuisances

L'objectif principal de la coalition CESAR est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de bruit émises par le secteur aérien. «Pour lutter de manière conséquente contre le changement climatique, il est urgent de limiter les nuisances du transport aérien», explique Lisa Mazzone, coprésidente de la coalition et vice-présidente de l'ATE. «Notre engagement environnemental passe aussi par une réduction des mouvements aériens.»

Concrètement, la coalition soutient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Elle a transmis son message au monde politique par des actions médiatiques co-organisées sur la Place fédérale à Berne. Pour sensibiliser les médias à la thématique, elle a invité Friedrich Thiesen, expert allemand venu présenter le modèle actuellement appliqué en Allemagne.

## Préserver le sommeil de tous

Les riverains des aéroports sont souvent dérangés par le bruit du trafic aérien. L'exposition régulière à ces nuisances sonores a des conséquences importantes sur la santé: maladies cardiovascu-



## «Le trafic aérien est une problématique qui doit être réglée au niveau international»

Actuellement, les mesures internationales se limitent à compenser et à échanger les émissions de l'aviation. Ce n'est pas suffisant! Pour contenir le réchauffement de la planète en dessous de 2°C, il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs. La Suisse doit donc s'engager pour une réduction des émissions de l'aviation au niveau international. Mais en tant que

grande consommatrice de voyages en avion, elle devra aussi réduire les émissions de ce secteur au niveau national, sans cela elle n'atteindra pas les objectifs fixés par l'accord de Paris sur le climat.



L'ATE lance l'«Ecotrip Challenge» pour les classes des gymnases\*. Pendant une année, les élèves peuvent enregistrer le moyen de transport qu'ils utilisent pour partir en vacances sur une plateforme en ligne. Le portail indique leurs émissions de CO<sub>2</sub> et établit un classement de toutes les classes participantes. Celle qui aura généré le moins de CO<sub>2</sub> par élève gagne le concours.

\* En cas de succès de la première édition, il est prévu d'inclure les écoles professionnelles aux prochaines éditions de l'«Ecotrip Challenge».

L'essentiel en bref:

- Toutes les classes des gymnases de Suisse sont invitées à participer.
- Le portail en ligne montre le CO<sub>2</sub> généré par tous les voyages et permet une comparaison avec les autres classes participantes.
- Le coup d'envoi sera donné en septembre 2019, les inscriptions seront possibles à partir du 1<sup>er</sup> août.
- Les prix sont des bons de voyage (p. ex. d'Interrail).

Informations complémentaires et inscription à la newsletter sur [www.ecotrip-challenge.ch](http://www.ecotrip-challenge.ch).

liaires, hypertension, diabète, problèmes de concentration, trouble du sommeil peuvent en résulter. Les enfants sont particulièrement vulnérables et leur parcours scolaire peut en être affecté.

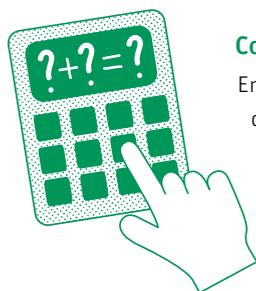
La coalition CESAR s'est engagée au moyen d'une pétition lancée en mai 2018. Avec le titre «Pour des nuits sans bruit d'avion!», le texte a été remis aux services du parlement muni de près de 10 000 signatures. Il demande la garantie d'un couvre-feu nocturne entre 22 heures et 7 heures dans tous les aéroports suisses et l'introduction de nouvelles valeurs-limites en matière de bruit, les connaissances scientifiques récentes ayant souligné la désuétude de la loi actuelle.

#### Engagement politique et information

La coalition CESAR est composée d'experts des thématiques liées au secteur aérien. Sa crédibilité est reconnue, au même titre que son rôle d'organe d'information et de sensibilisation. Depuis

sa création, CESAR a participé à l'organisation de séances d'informations pour les parlementaires nationaux, notamment au sujet de l'importance de l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Elle a également déposé diverses interventions parlementaires et publié des prises de position sur les discussions politiques en cours.

En 2018, la coalition CESAR a joué un rôle central de coordination dans la consultation publique sur la partie conceptuelle du PSIA (Plan sectoriel des transports, partie infrastructure aviation). À l'avenir, elle renforcera encore son engagement politique et citoyen pour que l'air reste respirable et le ciel dégagé. ■



#### Comment calcule-t-on l'impact climatique du transport aérien?

En 2017, le transport aérien a émis 5,42 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit 10% des émissions totales de la Suisse. Mais la contribution du transport aérien au réchauffement climatique ne s'arrête pas là. Les émissions de CO<sub>2</sub> doivent être multipliées par un facteur dit «RFI» (Radiative Forcing Index), afin d'inclure l'impact climatique d'autres émissions rejetées par un avion, notamment l'oxyde d'azote et la vapeur d'eau. Les publications scientifiques les plus récentes recommandent un facteur RFI de 2. En prenant en compte ce facteur, l'impact climatique du transport aérien s'élève à environ 20% en Suisse.