

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



146 | 5.2025

Réduire

le trafic aérien

dès la page 3

Interdire les jets privés **pages 6 – 7**

Le 30 km/h en danger **pages 10 – 11**

Taxes et justice sociale **page 14**

actif-traffic
En avant toute!

Plus vite, plus loin,

avion

Des vacances, enfin. On a travaillé dur toute l'année, maintenant il faut que ce soit spécial, on l'a bien mérité. En un clin d'œil, on se retrouve à l'aéroport puis dans un club de vacances quelque part sur le globe. Dommage que l'on n'ait rien vu du trajet en lui-même car, enfermé dans une boîte de conserve, on a regardé pendant des heures des films que l'on aurait pu regarder en streaming à la maison.

Ce sont des vacances ? Peut-être, mais voyager, ce n'est pas vraiment ça. Alors certes, tout le monde ne se sent pas prêt à aller jusqu'en Géorgie à vélo. Mais voyager en train et en ferry vers le Maroc ou la Grèce est aussi une expérience en soi. Prendre conscience du déplacement, de la distance, de l'immensité de notre planète, admirer des paysages impressionnants sur le chemin : tout ceci fait aussi partie du voyage. Découvrir des villes à l'occasion d'un changement de train et y prévoir une journée de pause, apprendre à rester zen lorsqu'un train a du retard ou qu'un ferry part soudainement trop tôt... d'une manière ou d'une autre, tout finit par s'arranger et l'on s'enrichit aussi de ces expériences que l'on n'oubliera moins vite que les journées sans événements dans un « village de vacances ». Le voyage n'est pas un mal nécessaire. En prenant l'avion, on tend à l'oublier, car il réduit toutes les distances jusqu'à les rendre insignifiantes.



Pourquoi prendre ce raccourci alors que c'est en faisant des détours que l'on écrit les meilleures histoires ? Comme souvent, le chemin devient le but : au lieu de consommer sans limites, prendre du plaisir à voyager lentement. Le vrai luxe n'est-il pas d'avoir le temps de s'arrêter et de voir ce qui se passe ?

Alors, faites vos valises – ou mieux encore, votre sac à dos – et prenez le prochain détour. L'expérience est garantie !

Hanspeter Kunz, co-président ■■■

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

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** actif-traffic, rue des Savoises 15, Case Postale, 1211 Genève 8, Tel : 079 781 42 36, info@actif-traffic.ch, actif-traffic.ch CH84 0900 0000 8006 7097 2 **Newsletter** Inscription sur actif-traffic.ch/newsletter **Dispositions relatives à la protection des données** actif-traffic.ch/protection-des-donnees **Rédaction** coordination d'actif-traffic **Contributions** Daniel Costantino, Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Martina Senn, Nina Sommer et Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann **Photo page de titre** Thomas Wolf / Stay Grounded **Layout** typisch.ch **Corrections** Marion Elmer, Barbara Geiser **Impression** Jordi AG, Belp Papier RePrint Recyclingpapier Prix d'abonnement presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** Septembre 2025

Faire décoller de nouveaux récits

Depuis des décennies, l'industrie aéronautique dépense des milliards pour améliorer son image, dissimuler la pollution qu'elle génère et alimenter la demande de vols en avion, aux dépens du climat. Mais énoncer ces faits ne suffit plus. Pour convaincre, il nous faut de nouveaux récits.

Magdalena Erni

Nous le savons : ce que nous pensons, ressentons et faisons n'est pas uniquement lié à nous-mêmes. En effet, nous sommes très influençables. Cela se passe souvent de manière inconsciente, à travers l'exposition aux publicités et aux reportages dans les médias, puis cela s'instaure en récit pour l'ensemble de la société, ce qui renforce encore les choses. Par exemple, l'aéroport de Zurich prétend qu'il deviendra neutre en CO₂ d'ici 2040. Cette formulation donne l'impression trompeuse qu'un trafic aérien climatiquement neutre est possible, alors que l'aéroport ne se réfère qu'aux émissions produites localement, par exemple lors du chauffage de ses bâtiments. Les récits de voyage « inspirants » et les superbes photos de destinations lointaines sur les réseaux sociaux font que nous associons aujourd'hui souvent l'avion à la liberté ainsi qu'à un certain statut social. Nous devons opposer à ce narratif dominant des récits alternatifs qui montrent la nocivité de l'industrie aérienne et qui présentent des visions d'avenir différentes.

Un récit utile dans le discours sur l'industrie aéronautique pourrait être celui de « l'atterrissage en toute sécurité ». La prémisse : la crise climatique nous obligera de toute façon à réduire drastiquement nos émissions et donc nos mouvements aériens. Soit cela se fait de manière maîtrisée avec un accompagnement social, des programmes de reconversion et des alternatives valables – c'est-à-dire un atterrissage en toute sécurité – soit par un crash brutal non planifié aux conséquences potentiellement dramatiques. Cela permet de comprendre sur le plan émotionnel qu'une poursuite du « business as usual » ne conduira certainement pas au maintien du statu quo, mais précisément à un crash.

Il est en outre important de montrer que nous avons un « objectif commun », celui de vivre dans un monde plus juste pour toutes et tous. Aujourd'hui, l'industrie aéronautique, entre

autres, est à l'origine d'énormes injustices. Seule une part congrue de la population mondiale prend l'avion régulièrement mais les émissions que ces personnes produisent font grimper les températures et multiplient les phénomènes météorologiques extrêmes et destructeurs pour toute la planète. Si nous réduisons le trafic aérien, de nombreuses options s'offrent à nous pour concevoir des moyens de transport répondant aux besoins locaux et non plus aux profits de l'industrie aérienne.

Un autre récit est celui du « plaisir du voyage ». Comme nous l'avons déjà décrit plus haut, l'assimilation de l'avion à la liberté est tenace. Nous devons donc montrer que les moyens de transport alternatifs se prêtent également au voyage – et même mieux : en train, à vélo, en bateau ou à pied, le trajet devient une expérience qui fait partie intégrante du voyage. Admirer de près de beaux paysages, faire de nouvelles connaissances ou savourer des spécialités locales lors d'une halte, tout cela peut être source de plaisir.

Le chemin est encore long avant que ces récits ne deviennent le récit dominant. Mais c'est un chemin inévitable si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques. Et nous pouvons toutes et tous y contribuer en diffusant ces nouveaux récits pour un avenir digne d'être vécu. Essayons ! ■



En gardant les pieds sur terre, on vit davantage d'expériences.

Pour une taxe sur les billets d'avion adaptée au climat

Avec 27 %, le trafic aérien est le secteur ayant l'impact négatif sur le climat le plus important en Suisse. Une taxe sur les billets d'avion est essentielle pour limiter la croissance du nombre de passagers·ères et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Martina Senn
Tonja Zürcher

Alors que la plupart des autres secteurs ont réduit leur impact sur le climat, aucune amélioration n'a été observée dans le secteur du transport aérien. Au contraire : sans mesures supplémentaires, la croissance des vols dépassera 2 % par année d'ici 2030. Même avec des hypothèses plus optimistes et une consommation de carburant plus efficace, l'impact climatique du trafic aérien suisse devrait encore augmenter de 36 % d'ici 2050 – au lieu de diminuer de 100 % comme le demandent nos objectifs climatiques. Sans limitation du nombre de vols, la neutralité carbone de la Suisse ne pourra pas être atteinte.

Moins de vols, moins de greenwashing

Depuis 2020, la Suisse est rattachée au système d'échange de quotas d'émission de l'UE et les compagnies aériennes sont tenues d'y participer. Mais cela ne réduit guère les émissions, car la plupart des certificats sont attribués gratuitement. Même les solutions technologiques et les carburants alternatifs annoncés à grand renfort de publicité par les compagnies aériennes ne suffiront pas à atteindre nos objectifs climatiques, ce que confirme même l'Institut Paul Scherrer de l'EPFZ, peu susceptible d'être qualifié de « technophobe ».

Une taxe sur le kérosène ou une taxe globale sur le CO₂, ainsi que la mise en application de la TVA sur les billets d'avion pourraient corriger l'avantage fiscal dont bénéficie actuellement le transport aérien. Une taxe sur les billets d'avion permettrait de réduire la demande et, en fin de compte, l'offre de voyages en avion.

Plusieurs pays européens, dont tous les voisins de la Suisse – à l'exception du Liechtenstein, qui n'a pas d'aéroport – ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion. Les taxes vont de 0,60 € (Slovaquie) à 40 € (Grande-Bretagne).

La révision de la loi CO₂ de 2020 prévoyait une taxe sur les billets d'avion de CHF 30.– à 120.–. Les recettes auraient été versées en partie dans un fonds climat et en partie sous forme de remboursement à la population et aux entreprises. La loi a échoué le 13 juin 2021 avec 51,6 % de non.

Effet incitatif de la taxe sur les billets d'avion

L'impact d'une taxe sur les billets d'avion sur les émissions du transport aérien dépend de la manière dont les voyageurs réagissent aux changements de prix. Des taxes plus élevées réduisent la demande, en particulier lorsque des alternatives telles que les trains à grande vitesse, les trains de nuit ou les vidéoconférences sont disponibles. Les passagers sont particulièrement sensibles aux augmentations de prix sur les vols court-courriers, où des moyens de transport alternatifs sont disponibles, et en classe économique, où les voyageurs privés sont généralement plus flexibles – et moins riches – que les voyageurs d'affaires.

Une enquête de l'institut E4S a montré qu'une taxe sur les billets d'avion pour les vols court-courriers de CHF 30.– (classe économique) et CHF 60.– (classe premium) ainsi que pour les vols long-courriers de CHF 90.– (classe économique) et CHF 120.– (classe premium) pourrait réduire la demande de passagers de 21 % et les émissions de CO₂ de 16 %. Des effets similaires ont été observés avec d'autres modèles de taxes, par exemple une taxe augmentant chaque année jusqu'en 2050 ou une taxe prélevée par tonne de CO₂eq d'impact climatique lié à l'aviation.



Photo : Marco Langhim / Pixabay

Le trafic aérien a atteint le niveau d'avant le COVID et continue de croître fortement. Sans réduction du trafic aérien, la neutralité carbone ne pourra pas être atteinte.

Dans le sondage représentatif commandé en 2022 par actif-traffic à gfs-zürich, 42 % des personnes interrogées se sont prononcées en faveur d'une taxe de CHF 30.- pour les vols court-courriers et de 120 francs pour les vols long-courriers, tandis que 50 % des personnes interrogées soutiendraient également une taxe plus élevée.

Quels contre-arguments ?

Une taxe sur les billets d'avion pourrait donc réduire le trafic aérien. Mais on entend souvent le contre-argument selon lequel les voyageurs se rabattraient simplement sur des aéroports à l'étranger. Or, contrairement aux aéroports suisses, tous les aéroports des pays limitrophes sont déjà soumis à une taxe sur les billets d'avion. De plus, le fait de se rabattre sur des aéroports étrangers entraînerait une perte de temps considérable. L'aéroport de Lyon est à deux heures de Genève et celui de Francfort à quatre heures de Zurich. De plus, les frais de déplacement seraient plus élevés qu'une taxe de CHF 30.- pour les court-courriers. Il est donc peu probable que l'on se tourne à grande échelle vers les aéroports étrangers. Et même si c'était le cas ? En raison des coûts et de la perte de temps, il y aurait même dans ce cas une réduction des voyages en avion.

Un autre contre-argument souvent évoqué est qu'une taxe sur les billets d'avion serait injuste, car elle pèserait plus lourdement sur les personnes à faibles revenus, relativement à leurs revenus. L'étude de base réalisée par Sotomo en 2020 montre toutefois que les personnes à faible revenu prennent moins souvent l'avion. Une taxe sur les billets d'avion dont les recettes sont reversées à chacun-e, leur permettrait de récupérer plus d'argent qu'elles ne devraient en payer du fait de la taxe sur les billets d'avion. Si les recettes de la taxe étaient intégralement distribuées à la population, seuls les 21 % de la population qui prennent le plus l'avion devraient payer davantage. Si seule la moitié était distribuée, ce serait 40 %. La majorité de la population en profiterait donc financièrement, en particulier les personnes à faibles revenus.

Une taxe sur les billets d'avion n'est donc pas seulement importante pour la protection du climat, elle assure également une plus grande justice sociale en redistribuant des personnes les plus riches – qui volent beaucoup – vers les plus pauvres – qui volent peu. ■

Interdire les jets privés

Avec les jets privés, c'est une petite élite riche qui détruit le climat. Malgré la crise climatique, l'utilisation de jets privés augmente fortement. Pour une protection efficace du climat et pour la justice climatique, cette démesure doit être interdite.

Tonja Zürcher

L'impact climatique des jets privés est considérable. Par personne, ils génèrent jusqu'à 30 fois plus d'émissions que des vols de ligne en classe économique. Au niveau mondial, 1 % des personnes est responsable de 50 % des émissions dues à l'aviation, alors que 80 % n'ont jamais pris l'avion. Selon Oxfam, les 50 milliardaires les plus riches du monde voyagent à eux seuls en moyenne 425 heures par an en jet privé.

Dans le monde entier, les émissions des jets privés ont augmenté de 46 % entre 2019 et 2023. Près de la moitié des vols font moins de 500 kilomètres, 15 % font même moins de 250 kilomètres. La Suisse joue un rôle important dans le trafic européen des jets privés. Selon Greenpeace, 35 269 vols de jets privés y ont été enregistrés en 2022, ce qui correspond à une augmentation de 63 % par rapport à l'année précédente. Ces vols ont généré à peu près autant de CO₂ que l'ensemble des émissions moyennes de près de 38 000 personnes pendant un an. La Suisse a la troisième plus forte densité de jets privés au monde. La plupart des jets privés décollent et atterrissent aux aéroports de Genève, Zurich et Sion. Après Nice, Genève est le deuxième aéroport le plus utilisé par les jets privés en Europe.

Une question de justice

Outre leur impact écologique, les jets privés aggravent également les inégalités sociales. Alors que la majorité de la population lutte contre l'augmentation du coût de la vie et doit malgré tout contribuer à la protection du climat, les riches font le tour du monde avec des vols privés bénéficiant d'avantages fiscaux et détruisent le climat sans aucune retenue. Cela sape la confiance dans la politique climatique et la démocratie. Une interdiction des jets privés ne réduirait donc pas seulement les émissions, mais enverrait aussi un signal fort en faveur de la justice climatique.

Stay Grounded, un réseau mondial qui s'engage contre le trafic aérien et ses effets négatifs et dont actif-traffic fait partie, demande donc depuis des années déjà l'interdiction des jets privés. Cette revendication se base sur le constat que les engagements volontaires et les appels à la raison des plus riches ne suffisent pas à endiguer l'utilisation excessive de ces moyens de transport néfastes pour le climat.

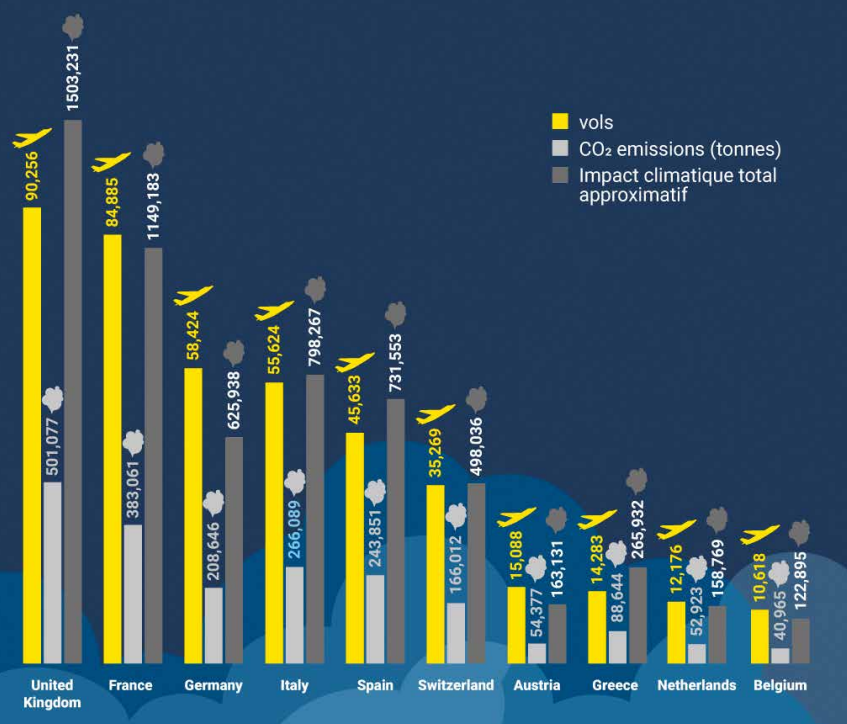


Les vols en jet privé émettent jusqu'à 30 fois plus de CO₂ par personne que les vols en classe économique.

Top 10 des vols en jet privé en Europe (2022)

Source :
Greenpeace (2023) : bit.ly/3BhFuml, p.79

rester-sur-terre.org
STAY GROUNDED
**RESTER
SUR TERRE**



Les premiers succès se font sentir

L'opération porte déjà ses fruits. Les aéroports d'Amsterdam et d'Eindhoven ont annoncé qu'ils interdiraient les jets privés à partir de 2026. La France a décidé d'augmenter sensiblement la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) à partir du 1^{er} mars 2025, avec un impact marqué sur les voyageurs en jet privé. Ainsi pour chaque vol en avion d'affaires, les taxes augmenteront de 210 € à 2100 € par passager-ère, selon le type d'avion et la distance du vol.

En Suisse aussi, les choses bougent, même si c'est plutôt de manière plus discrète. Dans le cadre du programme d'austérité – par ailleurs très problématique puisqu'il menace notamment le développement des trains de nuit – le Conseil fédéral a proposé de réduire les subventions pour les aéroports régionaux tels que Berne-Belp, Lugano, Samedan ou Sion d'environ 30 millions aujourd'hui à 5 millions. Or, ces aéroports sont principalement utilisés par des jets privés. On mettrait fin ainsi à une subvention indirecte pour les jets privés qui est particulièrement scandaleuse.

La Suisse occupe la sixième place en Europe pour le nombre de vols en jet privé, après la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne.

Une interdiction seule ne suffit pas

Une interdiction de l'aviation privée ne suffirait toutefois pas. Aussi énormes que soient les émissions des jets privés par personne – et leur croissance constante – elles ne représentent malgré tout qu'à peine 2 % des émissions totales du trafic aérien en 2023. D'autres mesures pour réduire le trafic aérien sont nécessaires : l'interdiction des vols de courte distance, la suppression des bonus accordés aux grands voyageurs tels que les miles aériens, une taxe classique sur les billets d'avion, telle qu'elle a déjà été discutée en Suisse en relation avec la loi sur le CO₂, et une taxe sur les « voyageurs fréquents ».

Taxe sur les voyageurs fréquents

Le recours à l'avion est très inégalement réparti, non seulement entre les pays du monde, mais également au sein de la population de chaque pays. En Allemagne, près d'un tiers de la population prend l'avion une à deux fois par an – et seuls 8 % prennent l'avion trois fois par an ou plus. Il n'existe pas de statistiques comparables pour la Suisse. Rappelons que la population suisse prend l'avion environ deux fois plus souvent que la population allemande. La proportion de voyageurs fréquents sera donc plus élevée, mais le principe reste le même : un petit nombre de voyageurs-euses fréquents-e est responsable d'une grande partie des vols.

Stay Grounded propose donc une taxe sur ces « voyageurs excessifs » (frequent flying levy). Le premier vol aller-retour de l'année serait exempté de taxe, le suivant serait taxé de 50 € par vol individuel et les suivants de 100 € chacun, et ainsi de suite. S'y ajouteraient des majorations pour les vols premium, business et première classe ainsi que pour les vols long-courriers. La mise en œuvre se heurte à des obstacles juridiques et pratiques tels que la protection des données et l'état des données, qui peuvent toutefois être résolus selon une étude de Stay Grounded.

Il existe de nombreuses approches pour protéger le climat et garantir la justice sociale dans le domaine du transport aérien. Il est temps de les mettre sur la table. ■■■

Nouveau record de passagers attendu



La direction de l'aéroport de Zurich s'attend à un record de 32 millions de passagers cette année. Parfait ! Continuons comme ça : il y a encore beaucoup d'espace vide entre

les avions jaunes. Remplissons le ciel à fond ! Il reste de la place entre Zurich, Bâle, Berne et Genève : let's go !



Mouvement perpétuel volant

Des ingénieurs astucieux ont découvert qu'il était également possible de construire des villes volantes. Sur ces avions, on cultiverait également des plantes qui pourraient être utilisées pour produire du biocarburant. Ces avions pourraient donc se ravitailler eux-mêmes en kérosène zéro carbone et constitueraient ainsi la solution miracle à tous les problèmes de l'aviation. Youpi !

Innovation dans le transport aérien



Afin qu'un trop grand nombre d'avions ne masque pas le soleil pour les personnes restées au sol, le secteur de l'aviation vient d'inventer « l'empilement » des aéronefs. Ainsi, le nom-

bre de mouvements aériens peut augmenter considérablement, même sans faire davantage d'ombre sur la surface de la terre. C'est génial ! ■■■

Pas besoin de nouvelles pistes



Si, pour une raison ou une autre, la stratégie d'empiler les avions devait ne pas fonctionner comme prévu, il serait toujours possible de se rabattre sur les voies d'autoroute supplémen-

taires que le conseiller fédéral Rösti n'a pas oubliées. Ce serait alors une véritable situation gagnant-gagnant. C'est-à-dire pratiquement des röstis avec un œuf au plat. ■■■

Attaques sur

Alors que les politiques de généralisation du 30 km/h prennent leur envol, les partis de droite s'y opposent. L'UDC fait même de ce dossier un véritable combat culturel. Outre des interventions dans différents cantons, la modération du trafic devrait même être prochainement entravée au niveau national.

Silas Hobi

L'introduction du 30 km/h est une histoire à succès. Rien d'étonnant à cela : la réduction de la vitesse permet de réduire le bruit, d'améliorer la sécurité et de fluidifier le trafic. Une mesure qui devrait aller de soi, pourrait-on penser. Pourtant, ces dernières années, l'opposition anti-30 km/h s'est intensifiée. Menés par l'UDC, qui, en plus de sa bataille contre les étrangers et l'écriture inclusive, a désormais déclaré que le 30 km/h était un combat culturel, les partis bourgeois tentent de mettre des bâtons dans les roues du 30 km/h au niveau cantonal et national.

Motion Schilliger

Ainsi, une motion du conseiller national PLR lucernois Peter Schilliger visant à limiter l'introduction de la vitesse à 30 km/h sur les routes principales a été transmise – une aubaine pour Albert Rösti. Il faut donc s'attendre au pire.

Revers à Genève

Genève a subi un coup d'arrêt majeur dans son projet d'introduction du 30 km/h à large échelle. Le Conseiller d'Etat en charge de la mobilité avait passé un compromis avec les milieux routiers, permettant de lever six des sept (!) recours déposés contre la stratégie vitesse de son prédécesseur. Le projet aurait abaissé la vitesse sur 450 tronçons routiers. Malheureusement, le dernier recours restant, déposé par un particulier, a gagné en première instance. actif-traffic avait mobilisé une coalition d'associations afin d'entrer dans la procédure en soutien au Canton. Parallèlement, une loi cantonale – encore en cours d'examen au Parlement – vise à garantir le 50 km/h sur des axes dits « structurants ». actif-traffic se joindra au lancement d'un référendum le moment voulu.

Initiative anti-30 km/h à Zurich

À Zurich, une « initiative sur la mobilité » de l'UDC et du PLR sera probablement soumise aux urnes sans contre-projet à l'automne. Son nom anodin est trompeur – il s'agit bien d'une initiative anti-30km/h. L'autonomie des villes devrait être fortement bridée et le 30 km/h sur les routes principales rendu nettement plus difficile.

Le TCS veut brider Bâle-Campagne

À Bâle-Campagne, une initiative du TCS exige une décision du délibératif communal avant que tout exécutif communal puisse proposer le 30 km/h sur une route cantonale. Les tronçons à 30 km/h déjà décidés devraient même être approuvés rétroactivement par le peuple ! Le Conseil d'Etat recommande vivement de rejeter l'initiative.

50 km/h sur les grands axes à Lucerne, Fribourg et Schaffhouse ?

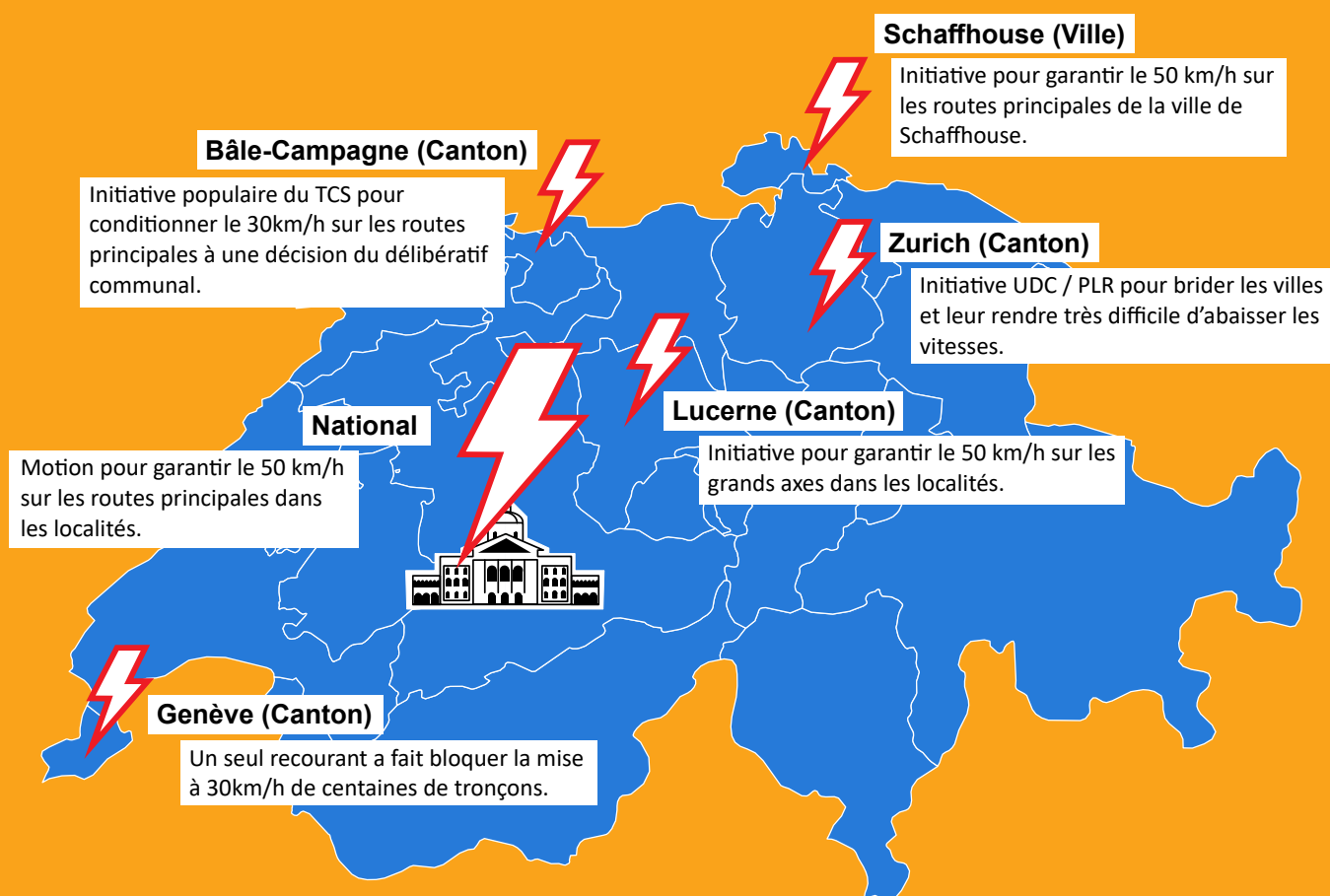
Depuis octobre 2023, 60 % du réseau routier de la Ville de Fribourg est limité à 30km/h. La mise en place de la mesure a fortement polarisé : d'un côté des habitant-es réjouis et de l'autre de très vives protestations d'hostilité. Suite à une motion déposée au Grand Conseil, un projet de loi cantonal actuellement en consultation vise à garantir le 50 km/h sur les routes cantonales. Dans le canton de Lucerne et en ville de Schaffhouse, des initiatives populaires avec des objectifs similaires sont en cours de traitement. À St-Gall, c'est une motion qui vise les mêmes objectifs.

le 30 km/h

Aperçu des attaques contre le

30

km/h



Votations à l'horizon

Outre ces démarches, des motions ont été transmises dans les cantons de Berne et de Vaud, qui demandent un moratoire sur la limitation de vitesse à 30 km/h sur les routes principales jusqu'à ce que la Confédération ait clarifié la mise en œuvre de la motion Schilliger. De nombreuses votations populaires et peut-être même un référendum national risquent donc d'avoir lieu dans les prochains mois.

Le 30 km/h sauve des vies

À l'étranger, les villes décident les unes après les autres d'introduire le 30 km/h sur l'ensemble de leur territoire – avec des bénéfices évidents pour toutes et tous. Le bureau suisse de prévention des accidents (BPA) est également clair : « l'introduction du 30 km/h en axant sur la sécurité permettrait d'éviter 640 blessés graves et 20 tués par an ». ■■■

Genève :**victoire au Tribunal fédéral****pour la bande cyclable****Plainpalais-Cornavin !**

La nouvelle est tombée le 1er avril, mais ce n'était pas un poisson : le Tribunal fédéral a rejeté le recours du TCS dans l'affaire de la bande cyclable Plainpalais-Cornavin. Cet aménagement « COVID » installé au printemps 2020 pourra donc rester. Cinq ans de procédure pour 800 mètres de peinture jaune : on peut parler d'acharnement de la part du TCS. Leur but ? Sacraliser des voies automobiles en pleine ville, peu importe si cela impose aux cyclistes des détours absurdes et une dangereuse mixité vélo-piéton sur le trottoir du pont de la Coulouvrenière. Une belle victoire pour actif-traffic et la large coalition d'associations qui a participé à cette bataille juridique aux côtés du Canton et de la Ville de Genève. Le tribunal est clair : l'argumentation du TCS était « irrecevable » et la mise en place de cet aménagement n'avait rien d'arbitraire ou de disproportionné. Le TF rappelle que la loi genevoise sur la mobilité (LMCE) requiert la priorité pour la mobilité douce et les transports publics dans l'hyper-centre. Il était donc tout à fait supportable d'affecter l'une des deux voies de circulation voitures à une piste cyclable... et ce, même si le trafic s'en trouve légèrement ralenti. Rappelons aussi la loi sur la mobilité douce (LMD), votée par le peuple en 2011 (grâce à « l'initiative des villes » d'actif-traffic), qui peine toujours à être mise en œuvre. Reste que l'acharnement judiciaire du TCS a fait perdre du temps à la politique cyclable à Genève, les autorités craignant désormais des procédures interminables à chaque coup de peinture. Cela a aussi freiné le nécessaire réaménagement définitif de cet axe. Car la peinture n'est pas une infrastructure : une séparation physique des vélos et voitures est nécessaire sur cet axe Georges-Favon – Coulouvrenière, y compris dans le sens de la descente, tout particulièrement dangereux. Au travail ! ■

**Trains de nuit pour
Copenhague /
Malmö au lieu de
Barcelone et Rome**

La mise en œuvre des lignes de trains de nuit vers Barcelone et Rome, annoncées depuis 2020, fait du surplace. Le Conseil fédéral a d'abord bloqué les 30 millions de francs prévus à cet effet. Au Parlement, nous avons tout de même pu obtenir que 10 millions de francs soient débloqués pour 2025 afin de faire avancer la mise en œuvre. Mais comme l'a révélé la presse hebdomadaire alémanique, les 20 millions ainsi économisés n'iront pas dans la caisse de la Confédération pour contribuer au « paquet d'économies ». En effet, ces millions iront directement dans les poches des compagnies aériennes pour leurs programmes de « carburants durables » ! C'est un véritable scandale et nous ferons tout pour empêcher cela. De notre côté, nous avons aussi sollicité les CFF. Début mars, ils ont annoncé qu'ils renonçaient aux trains de nuit vers Rome et Barcelone, pour privilégier des trains de jour. Dans le même élan, ils annonçaient le retour du train de nuit pour Copenhague et Malmö... une nouvelle réjouissante, mais qui ne doit pas remplacer les trains de nuit vers le sud de l'Europe ! Nous avons donc déposé une lettre ouverte aux CFF avec 15 028 signatures fin mars pour leur demander d'acquiescer au plus vite du matériel roulant de nuit pour Barcelone et Rome, afin que des trains de nuit puissent circuler dans les meilleurs délais vers ces destinations touristiques de premier plan. ■





Yverdon :

NON au méga-parking le 18 mai !

À Yverdon, le réaménagement de la place d'Armes – à l'heure actuelle un grand parking à ciel ouvert – se fait attendre depuis des années. La droite municipale a lancé une initiative pour y créer un énorme parking souterrain démesuré de 1000 places (!) : une aberration, contraire à toute politique de mobilité durable qui devrait viser à réduire le stationnement au centre-ville pour encourager au transfert modal vers les mobilités collectives et actives. actif-traffic soutient la campagne de l'alliance pour un centre-ville agréable qui dit un NON vigoureux à ce projet d'un autre temps. Rendez-vous le 18 mai dans les urnes ! ■

Klima schützen. Mittelstand entlasten.



JA am 28. September

Zurich :

abonnement annuel de transports publics pour 365 francs

À Zurich, une initiative communale populaire qui sera soumise au vote le 28 septembre propose un abonnement annuel à 365 francs pour les habitant-es de la Ville de Zurich, soit un franc par jour. actif-traffic fera campagne pour le OUI. Rappelons que Bâle-Ville dispose déjà d'un abonnement à 365 francs pour les jeunes et qu'à Genève, les TPG sont désormais gratuits pour les moins de 25 ans. ■

Taxes automobiles et inégalités

Renchérir les coûts de la voiture par des taxes est une idée très ancienne... mais qui peine souvent à s'imposer face aux fortes oppositions. Comment sortir de l'impasse ?

Thibault
Schneeberger

En Suisse, le trafic motorisé engendre 20 milliards de coûts externes – santé, environnement, etc. – épongés par l'entier de la société. Or, statistiquement, les plus riches sont ceux qui sont davantage motorisés et qui roulent le plus. C'est une redistribution à l'envers : les plus modestes paient pour les dommages causés par les mieux lotis. Absurde et injuste. Faire payer les automobilistes en renchérissant le coût de la voiture apparaît donc comme une mesure écologique et sociale. Et les pistes concrètes ne manquent pas : péages urbains, « mobility pricing », hausses des prix des carburants, des parkings... Mais ces taxes linéaires soulèvent de fortes oppositions.

Inégalités socio-géographiques réelles

On trouve tout d'abord des oppositions légitimes, portant la voix des personnes économiquement défavorisées dont la situation professionnelle et/ou géographique les contraint à une dépendance automobile : horaires nocturnes ou peu flexibles, connexion domicile-travail de périphé-

rie à périphérie ardue en transport public, télétravail impossible, etc. Même si en Suisse, il est admis que cela ne concerne qu'une proportion réduite de la population, nous ne devons pas sous-estimer cette réalité. Mais, à l'inverse, il ne faut pas non plus l'exagérer.

Instrumentalisation par la droite populiste

Or, le lobby automobile et ses relais amplifient artificiellement souvent ces cas spécifiques de précarité sociale et géographique pour dénoncer les taxes sur l'automobile comme « antisociales ». Derrière cette préoccupation de façade pour les populations précaires se cache souvent la défense d'un statu quo qui profite majoritairement à des automobilistes « de confort » plutôt aisés ainsi qu'à l'industrie automobile. Mais si l'opposition entre « bobos écolos urbains » et « vraies gens modestes vivant hors des villes » est une caricature démagogique de la droite populiste, nous devons prendre garde à ne donner aucune prise à ce narratif.

Rendre le projet désirable

La justice sociale doit donc être mise au centre. Tout projet de taxe devrait prévoir des mécanismes tenant compte des inégalités socio-géographiques : exemptions selon les besoins réels et le revenu, création d'un fonds social pour aider les plus précaires à faire la transition, taxation multicritères des véhicules (poids, taille, puissance, CO₂ ...) pour pénaliser les véhicules de luxe, transports publics abordables ou gratuits, etc.

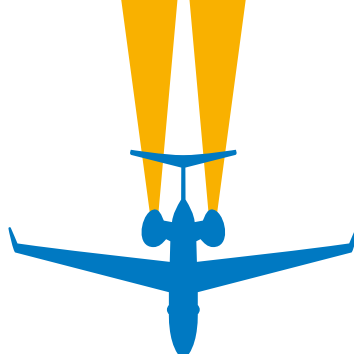
Pour contrer le populisme anti-écologiste de l'extrême-droite, la réduction des inégalités et la réduction du trafic doivent absolument aller de pair. C'est seulement ainsi que le tournant dans les transports deviendra désirable pour la partie de la population qui en bénéficiera le plus. Car ceux qui ne partent pas (ou peu) en vacances ou qui n'ont pas de résidence secondaire sont aussi ceux qui profitent le plus d'un espace public apaisé. La rue est le jardin de ceux qui n'en ont pas ! ■



Les taxes automobiles n'ont de chances d'être acceptées que si elles sont conçues de manière socialement juste.

5^e

Si les SUV étaient un pays, ce serait le cinquième plus gros émetteur de CO₂ au monde



3

tonnes de CO₂ sont émises par heure par un jet privé.

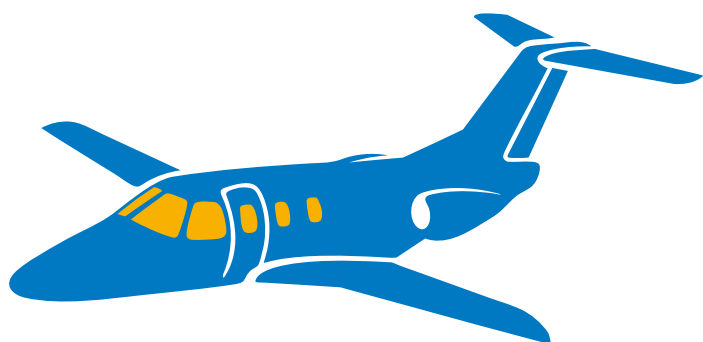
80 %

C'est la part de la population mondiale qui n'a jamais pris l'avion.



2 372 643

C'est le nombre de passagers-ères qui ont décollé ou atterri à l'aéroport de Zurich en décembre 2024. En hausse de 2 % par rapport à 2019 (pré-COVID).

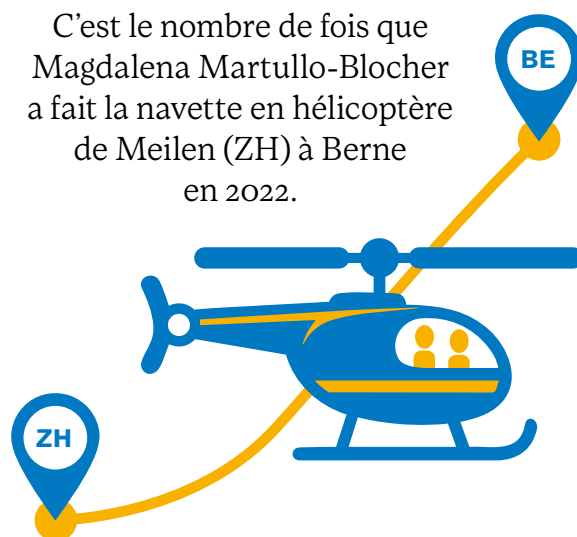


35 269

C'est le nombre de vols en jet privé qui ont eu lieu en 2022 en Suisse.

39

C'est le nombre de fois que Magdalena Martullo-Blocher a fait la navette en hélicoptère de Meilen (ZH) à Berne en 2022.



Supprimer les trains de nuit pour subventionner les avions ?

Le Conseil fédéral veut économiser 20 millions de francs sur le dos des trains de nuit. Sauf que l'argent économisé n'ira pas dans les caisses de l'Etat, mais directement aux compagnies aériennes. Un vrai scandale ! En décembre, le Parlement se prononcera sur le « paquet d'économies » du Conseil fédéral : il ne nous reste que quelques mois pour mettre fin à cette aberration !



NON à des millions de subventions pour l'industrie aéronautique !

Alternatiba Léman (Genève)

Samedi 6 septembre

Comme chaque année, actif-trafiC tiendra un stand lors du festival Alternatiba Léman au parc des Bastions. Venez nous y retrouver !

Critical Mass

Chaque dernier vendredi du mois

Dans le monde entier, des milliers de cyclistes se retrouvent chaque dernier vendredi du mois le soir pour parcourir ensemble les rues de la ville. En Suisse aussi.

Vous trouverez les lieux de rencontre ici : actif-traffic.ch/criticalmass

PARK(ing) Day

2025

Vendredi 19 septembre

Samedi 20 septembre

Cette année, pour la première fois, le PARK(ing) Day se déroule sur deux jours. Savez-vous déjà si vous voulez mettre votre canapé et votre table de ping-pong dans la rue ? Ou peut-être installer un circuit de billes géant ? Alors inscrivez-vous avant le mois de juillet !

Infos et inscription :
parkingday.ch