

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2019)

Heft: 2247

Artikel: Voler moins, vivre mieux : l'injonction "Fly Less" va-t-elle encourager les voyages terrestres, par le rail si possible?

Autor: Jaggi, Yvette

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020035>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Voler moins, vivre mieux

L'injonction «Fly Less» va-t-elle encourager les voyages terrestres, par le rail si possible?

Yvette Jaggi - 03 juin 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35042>

Porter un nom qui claque comme un slogan renforce les chances des plus grandes causes. Voyez le mouvement *Me Too*, rendu célèbre suite au scandale Weinstein. Le mot d'ordre [Fly Less](#) va-t-il s'imposer à son tour et inciter les voyageurs, sinon à voyager moins, en tout cas à renoncer à une partie au moins de leurs déplacements en avion pour [sauver le climat \(DP 2244\)](#)?

Le transport aérien connaît un essor spectaculaire, et les nuisances qu'il génère pour l'environnement augmentent en proportion, sauf initiative contraire à l'échelle globale.

Toujours plus nombreux à bord

Sur le plan mondial, le [nombre de passagers](#) augmente bon an mal an au rythme de 5%. Ils étaient 4 milliards en 2017, ils devraient se retrouver deux fois plus nombreux en 2037. A eux seuls les habitants de l'Amérique du Nord totalisent 28% des kilomètres parcourus en avion, alors qu'ils ne représentent que 5% de la population du globe. Inversement, le continent asiatique n'a que 32% des kilomètres parcourus à son actif, pour une population égalant 60% de celle du monde. C'est dire combien l'usage de l'avion reste un moyen de transport

inégalement réparti. En 2006, seuls 5% des habitants de la planète avaient déjà pris l'avion dans leur vie; cette proportion devrait avoir au moins doublé depuis lors.

Au départ de la [Suisse](#), le trafic aérien des voyageurs a augmenté de 94% en vingt ans, plus précisément de 2008 à 2018, le plus fort accroissement concernant sans surprise les vols vers l'Asie et l'Océanie. Les destinations européennes n'en restent pas moins privilégiées: en 2018, elles ont attiré 23,5 des 30 millions de passagers partis de Suisse.

Les trois [aéroports internationaux](#) de Zurich-Kloten, Genève-Cointrin et Bâle-Mulhouse ont certes vu le nombre de mouvements d'aéronefs diminuer depuis l'an 2000, mais celui des passagers (locaux et en transfert) a augmenté de 67%. La différence s'explique bien sûr par l'accroissement de la capacité des avions en service et par une amélioration des taux d'occupation.

Pour la première fois depuis longtemps, l'aéroport de Zurich a enregistré en avril 2019 une [baisse de fréquentation](#) par rapport à l'année précédente. Mais entre fêtes mobiles (Pâques) et variations de l'offre, les professionnels ne voient dans cette diminution

soudaine qu'une anomalie momentanée et non le signe d'une prise de conscience liée au débat sur le climat.

Et pourtant, le trafic aérien compte parmi les modes de déplacement les plus nuisibles pour l'environnement. Les personnes qui veulent diminuer leur propre empreinte carbone doivent sérieusement étudier leurs plans de vol. Et se donner des règles toutes simples, du genre préférence systématique au rail pour tous les parcours de centre à centre d'une durée inférieure à cinq heures. A chacun sa manière de voler moins.

Quant aux entreprises et aux collectivités, elles sont de plus en plus nombreuses à restreindre les déplacements professionnels en avion. Après tout, les vidéoconférences existent aussi. Tout comme les trains, évidemment, qui restent plus ou moins économes en énergie selon la composition de leur «*mix electric*». La Suisse est à cet égard championne du monde, puisque les trains y roulent avec une énergie presque entièrement de source durable.

La taxe sur les billets

Une telle option a son prix, en temps et plus encore en argent. Pour se rendre à Paris depuis Genève, Lausanne, ou Bienne, la différence de prix du billet

est assez nette pour inciter à prendre l'avion. Il en va de même pour d'autres destinations dans des pays limitrophes à partir de Zurich, comme l'a calculé [Infosperber](#). Le rétablissement prévu de plusieurs liaisons par trains de nuit ne compense certes pas la différence de prix, mais représente une offre que nombre de voyageurs attendaient, notamment pour remplacer l'avion.

Il faut absolument réduire cette différence de prix favorable à l'avion, qui incite notamment aux «sauts de puce» dans les métropoles à la mode (Barcelone, Berlin, Londres, etc.) et aux brèves vacances sur les plages du monde. Il faut aussi et surtout compenser les atteintes à l'environnement. A cette fin, rien ne vaut la taxe sur les billets d'avion. Pour l'heure en Suisse, elle est payable à titre volontaire par les passagers, de plus en plus nombreux à s'en acquitter selon les professionnels.

Mais la taxe sur les billets

d'avion devrait prendre un caractère obligatoire, ce que le Parlement a refusé l'an dernier lors du débat sur le projet de loi CO₂. Désormais, le Conseil fédéral ne s'oppose plus à l'introduction d'une telle taxe, comme la nouvelle ministre des transports, [Simonetta Sommaruga](#), l'a tout récemment annoncé par voie de presse.

Pour l'heure, la taxe sur les billets ne fait de loin pas l'unanimité. Passons sur les faux calculs du président du PDC, dûment rectifiés par *Republik*. Quant à l'opposition des libéraux-radicaux, elle semble finalement se maintenir dans le programme de verdissement du PLR. Et cela malgré les [exhortations de la NZZ](#), qui reconnaît à juste titre la fonction d'orientation de la taxe (restituable selon des critères précis) sur les billets d'avion, dans le plus pur esprit libéral.

Le temps de s'élever

Au niveau plus général, dans le

cadre d'une initiative globale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Suisse a élaboré un [plan d'action](#) en vue de réduire les émissions de CO₂ des avions de la flotte helvétique malgré l'augmentation du trafic. Concrètement, il s'agit d'améliorer le rendement du carburant de 2% par année d'ici 2050 au plus tard et d'atteindre à partir de 2020 une croissance neutre en carbone. Voici donc un objectif clair, dûment chiffré, et atteignable notamment par la collaboration internationale en matière de systèmes d'échange de quotas d'émissions.

Le processus engagé à l'échelle internationale semble technique, mais il est à coup sûr plus prometteur pour le futur immédiat que les grandes innovations qui restent à mettre au point, du type carburant synthétique ou avion électrique.

Mais, sur le plan individuel, on peut toujours décider de voler moins.

La disponibilité de logements abordables entre marché commercial et action publique

Une politique active du logement, pourquoi et comment

Jean-Daniel Delley - 31 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35032>

Ce printemps, des dizaines de milliers de manifestants ont défilé dans les villes allemandes et européennes

pour exiger des logements à loyers abordables. A Berlin, une initiative populaire veut exproprier les grandes sociétés

immobilières.

En Suisse, le peuple des locataires ne descend pas dans