

Les salons de Genève confirment leur grande popularité



Une foule des grands jours s'est pressée au Watches and Wonders. (PALEXPO, GENÈVE, 14 AVRIL 2026/DAVID WAGNIÈRES/LE TEMPS)

HORLOGERIE La fréquentation a été une nouvelle fois record, signe de l'intérêt grandissant pour la culture portée par les marques. Les chiffres finaux de Watches and Wonders confirment le passage de près de 60 000 visiteurs. Time to Watches est aussi en hausse

STÉPHANE GACHET

Hier, dernier jour de Watches and Wonders, les visiteurs étaient encore nombreux. Si l'on peut considérer les files d'attente comme des baromètres de popularité, la palme va à Rolex et Audemars Piguet, dont l'affluence n'a pas désenflé au cours de la journée. Comme cela s'est déjà produit tout le week-end, lors des journées ouvertes au grand public.

Dans le Carré des horlogers, l'affluence était également soutenue. Un signe des temps, c'est là que les petites marques de niche sont regroupées et elles profitent d'une forte visibilité depuis quelques années.

Pascal Béchu est l'un d'eux. Il dirige les maisons Arnold & Sons et Angelus, en mains du japonais Citizen. Son bilan du salon rejoint de nombreux autres témoignages: «C'est une très bonne édition, alors qu'il y avait des craintes sur la fréquentation et l'ambiance générale.»

Côté visites, il n'a pas relevé de baisse notable. Les revendeurs étaient présents, même si la taille des délégations «était plus réduite». Quant au Moyen-Orient, le pire ne s'est pas produit: «Nous n'avons pas enregistré plus de commandes qu'en 2025 sur cette région, mais nous voyons que les détaillants restent positifs et se projettent déjà au-delà du conflit.»

Des activités qui affichent complet avant l'ouverture

La direction de Watches and Wonders a confirmé en chiffres les témoignages récoltés à la volée sur le salon. L'édition 2026 a accueilli près de 60 000 visiteurs uniques (+ 9%), parmi lesquels figurent 1750 journalistes (+ 9%) et 6000 détaillants; enfin, 25 000 billets ont été vendus sur les trois journées grand public (9%). Au rang des animations, inscriptions aux présentations produits, visites guidées et autres activités proposées par les marques, le salon indique «qu'elles ont été prises d'assaut, certaines sessions affichaient complet avant même l'ouverture».

La jeune génération a elle aussi répondu présent: «Bien au-delà d'une simple vitrine, le salon s'affirme comme un véritable lieu de culture.» Pour Cyrille Vigneron, président de la fondation proprié-

taire de l'événement, cité dans le communiqué: «Le succès de Watches and Wonders Geneva montre que l'horlogerie peut être à la fois exclusive tout en étant ouverte et invitante, sans être banale.»

Le salon Time to Watches, voisin de Watches and Wonders, a fermé dimanche sur un bilan positif, «avec 87 marques réunies et 10 450 visiteurs, en hausse de 10% par rapport à 2025». Les organisateurs de l'événement soulignent la «forte présence de collectionneurs» et voient dans la fréquentation un signe de «l'intérêt croissant pour une horlogerie indépendante, créative et accessible».

Des ventes directes qui permettent de couvrir les frais

Beaucoup d'exposants avaient fait le choix des hôtels et, là encore, les objectifs ont été atteints. Au troisième étage du Beau-Rivage, l'une des suites était partagée par l'horloger indépendant Cédric Johner et les marques Louis Erard et Kollokium. Manuel Emch, directeur des deux dernières, tire un bilan positif: «Sur cinq jours [ils étaient présents de lundi à vendredi derniers, ndlr], nous avons plus ou moins bouclé le budget de l'année.» Il confirme ainsi que le but est avant tout commercial, à travers les

partenaires détaillants ou les clients venus à titre privé. «Les ventes directes ont même permis de couvrir les frais», conclut-il.

Quant à la prise de pouls des marchés, il dresse rapidement la carte du monde: «La dynamique américaine se confirme, pas seulement aux Etats-Unis, mais également en Amérique latine, aux Caraïbes et au Canada. L'Europe est à la peine, avec un pouvoir d'achat sous pression et l'absence des touristes du Moyen-Orient. Ce dernier est attentiste, mais pas défaitiste. Beaucoup d'Asiatiques ne sont simplement pas venus en raison des prix des billets d'avion.»

En conclusion plus générale, le sentiment est aussi que Genève, cette année un peu plus que les précédentes, a réussi à intégrer la touche bâloise qui rendait Baselworld accessible et populaire, tout en étant un rendez-vous commercial clé pour les marques. Cette impression est revenue à de multiples reprises, y compris dans un aparté avec l'ancienne direction de la foire de Bâle. Mais la qualité vient avec les défauts et ce que tout le monde reprochait à Bâle commence à émerger à Genève: dans les coulisses, on commence à se plaindre du manque de chambres et des prix appliqués par les hôteliers de la Rade pendant le salon. ■

Le transport aérien redoute une pénurie de kérosène



Un véhicule de ravitaillement en kérosène, à l'aéroport de Munich (Allemagne), le 14 avril. KARL-JOSEF HILDENBRAND/PICTURE ALLIANCE VIA GETTY IMAGES

○

éric Béziat

La guerre au Moyen-Orient fait flamber les prix du carburant. Des centaines de vols sont déjà annulés partout dans le monde pour mai

Les vacanciers auront-ils des avions cet été ? La question, qui aurait pu paraître incongrue avant le 28 février et le déclenchement de la guerre au Moyen-Orient, commence à se poser sérieusement en ce mois d'avril. Elle est directement liée à la disponibilité du kérosène – ainsi qu'à son prix – pour les quelque 100 000 avions civils commerciaux qui décollent chaque jour dans le monde.

Les signaux se sont multipliés ces derniers jours, révélant une fébrilité croissante des acteurs du secteur, alors que vient de commencer la saison dite « d'été » (qui va jusqu'à octobre), celle du pic annuel de l'activité. Ainsi, chaque jour, la liste des programmes de réduction de vols publiée par les compagnies aériennes s'allonge.

Ces délestages sont liés aux problématiques de pénurie de « jet fuel ». L'un des communiqués les plus marquants, jeudi 16 avril, est venu du groupe Air France-KLM, au sein duquel la compagnie néerlandaise a annoncé la suppression de 80 allers-retours au départ de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol en mai. En revanche, ni Air France ni Transavia n'ont annoncé de diminution de leurs plans de vol.

Air Canada a pour sa part prévenu, vendredi 17 avril, de l'annulation de ses vols depuis Montréal et Toronto vers l'aéroport John F. Kennedy de New York. Avant elle, Lufthansa, la plus grande compagnie européenne, avait fermé, jeudi, sa filiale CityLine, immobilisant 27 avions, et cloué au sol ses vieux gros-porteurs gourmands en carburant. A ce cercle de plus en plus large, on peut ajouter de façon non exhaustive : United Airlines, Cathay Pacific, Qantas, SAS, Air New Zealand, et des compagnies low cost comme Norse Atlantic Airways, Volotea, AirAsia...

Cette vague d'annonces s'ajoute aux perturbations majeures que connaissent depuis la fin du mois de février les très gros acteurs du Golfe (Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways) et aux fermetures de dessertes dans la zone de guerre : Tel-Aviv, Beyrouth, Dubaï et Riyad, par exemple pour Air France. Conséquence : l'expansion du transport aérien s'en trouve bridée. En mai, la croissance de l'offre mondiale de sièges va être réduite de moitié par rapport aux prévisions d'avant conflit (passant de + 6,6 % à + 3,4 %), selon les données compilées par la société d'analyse Cirium.

Ce cabinet, qui fait référence dans le secteur, a calculé que 19 des 20 principales compagnies mondiales (sauf Turkish Airlines) ont programmé des réductions de capacité en mai. En mars, avant l'emballement de l'inquiétude début avril, les annulations de vols avaient augmenté de 111 % par rapport à février. Même si on exclut de cette statistique le cas extrême du transport aérien au Moyen-Orient, la hausse des suppressions de dessertes dans le reste du monde atteint + 36 %. Le trou d'air est mondial. Et il est considérable.

Vive inquiétude économique

Derrière ce mouvement d'annulations, deux préoccupations se superposent : l'une logistique et l'autre économique. La première est tout simplement la peur de la panne sèche. « Contrairement aux autres modes de transport, l'aviation est entièrement tributaire d'un seul produit énergétique, ce fameux kérosène – le Jet-A1 selon la terminologie du secteur », explique Marc Rochet, président du cabinet de conseil Aérogestion. Or, 40 % du kérosène mondial transitait jusqu'ici par le détroit d'Ormuz.

Du côté des énergéticiens, les récentes prises de parole n'ont rien pour rassurer, malgré la trêve entre l'Iran et les Etats-Unis et l'annonce d'une réouverture du détroit d'Ormuz par le régime des mollahs vendredi, presque aussitôt refermé dans la confusion. Le directeur de l'Agence internationale de l'énergie, Fatih Birol, a ainsi déclaré, jeudi, que l'Europe disposait encore de « *peut-être six semaines* » de réserves de kérosène.

Quelques événements localisés ont ajouté à l'affolement : une baisse de 50 % des volumes de kérosène fournis à des aéroports du Benelux entre le 18 et le 27 mars, dont celui de Liège (Belgique) et, surtout, une livraison manquante en Italie qui a conduit, le 5 avril, à des restrictions de carburant dans plusieurs aéroports italiens, incluant Bologne, Milan et Venise.

Cette petite musique de la pénurie a convaincu Olivier Jankovec, directeur général d'Airports Council International Europe, association professionnelle qui représente les intérêts des aéroports européens, d'adresser, le 9 avril, une lettre aux commissaires européens des transports et de l'énergie. Ce message souligne « *les préoccupations croissantes de l'industrie aéroportuaire concernant la disponibilité du carburant aviation* ». « *Si le passage par le détroit d'Ormuz ne reprend pas de manière stable dans les trois semaines, une pénurie systémique deviendra probable dans l'Union européenne [UE]* », alerte la missive qui appelle Bruxelles à apporter des réponses à la situation. Une réunion informelle des ministres des transports des Vingt-Sept est d'ailleurs prévue, mardi 21 avril, pour évoquer l'incidence du conflit au Moyen-Orient sur les transports dans l'UE.

Les acteurs de terrain ne voient toutefois pas poindre de menace immédiate concernant la disponibilité concrète du carburant d'aviation. « *Aucune compagnie aérienne française n'a constaté de problème d'approvisionnement en kérosène dans aucune de ses escales* », déclare Pascal de Izaguirre, président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers et dirigeant de la compagnie Corsair.

A la direction générale de l'aviation civile (DGAC), on indique que rien de préoccupant n'est à signaler, ni à Roissy - Charles-de-Gaulle, qui représente les trois quarts du kérosène vendu en France et qui reçoit son lot de jet fuel par oléoduc depuis Le Havre (Seine-Maritime), ni dans aucun des aéroports de métropole et d'outre-mer. « *Les cuves contiennent l'équivalent d'une semaine de consommation*, précise Chems Chkioua, le directeur général de l'aviation civile. *Et les aéroports français ont sécurisé des contrats de livraison donnant de la visibilité sur environ un mois.* » La DGAC se dit toutefois vigilante et pourrait, en cas de dégradation, faciliter les suppressions de vols non indispensables en évitant que les compagnies qui allègent leurs programmes perdent leurs créneaux horaires.

Ces délestages pourraient d'ailleurs s'accélérer, car l'inquiétude économique, elle, reste particulièrement vive. C'est l'autre conséquence de la pénurie : le coût du carburant a plus que doublé depuis la période précédant les hostilités. Pour un vol Paris-Bangkok (65 tonnes de kérosène brûlées), on dépensait moins de 50 000 dollars (42 000 euros) avant le conflit. Aux cours du 17 avril, la facture pouvait se monter pour la même destination à 104 000 dollars, pour les compagnies qui ne s'étaient pas couvertes contre les hausses.

Hausses de prix tous azimuts

« *Tout vol que nous effectuons à la limite de la rentabilité, et qui ne génère peut-être pas les rendements escomptés, sera probablement réévalué* », a déclaré, le 14 avril, lors d'un sommet sur l'aviation à Londres, Ed Bastian, directeur général de la compagnie américaine Delta, en annonçant une hausse de ses coûts de carburant de 2,5 milliards de dollars au deuxième trimestre. La totalité des managers de l'aérien ont largement commencé cette revue des programmes, et les suppressions annoncées ont toutes pour but de protéger des trésoreries mises à mal. Avant la guerre, le kérosène représentait, en moyenne, plus d'un quart des coûts d'une compagnie. Et l'étau se resserre d'autant plus que les dispositifs de couverture financière s'affaiblissent au fur et à mesure que le temps passe.

L'autre conséquence immédiate pour les voyageurs – en dehors du risque d'annulation de vols –, ce sont des hausses de prix tous azimuts, destinées à compenser une part des conséquences financières de la crise, et que tous les transporteurs ont commencé à mettre en place. « *Les augmentations sont limitées pour éviter qu'elles n'aient un impact trop fort sur les intentions de voyage*, souligne Pascal de Izaguirre. *Mais elles pourraient durer au-delà de la guerre, car il y a un effet retard, une grande partie des voyageurs actuellement transportés ayant réservé et payé leurs billets avant les hausses de prix.* »

En dehors des problèmes énergétiques et de leurs conséquences immédiates, d'autres soubresauts du secteur sont en germe : réorientation des flux de voyages vers les Amériques, disparition des compagnies les plus fragiles, remise en cause du système des grands hubs du Moyen-Orient, voire une guerre des prix lancée par les transporteurs du Golfe pour retrouver leurs parts de marché... En résumé, dit Marc Rochet, « *c'est un tremblement de terre et ses répliques vont durer* ».

Berufslehre macht geflüchtete Frauen selbständiger

Ein gemeinnütziges Förderprojekt in Uri integriert Migrantinnen in den Arbeitsmarkt



Fremdsprachige Frauen haben es auf dem Arbeitsmarkt besonders schwer. Traditionelle Geschlechterrollen, fehlende Kinderbetreuung sowie eine stärker auf Männer ausgerichtete Förderung sind die Gründe.

PABLO GIANINAZZI / KEYSTONE

ERICH ASCHWANDEN

Flüchtlinge finden in der Schweiz immer häufiger eine Arbeitsstelle. Das ist eine gute Nachricht. Weniger erfreulich ist, dass vor allem Frauen und junge Menschen seltener einen Job finden. Zu diesem Ergebnis kommt eine vor kurzem durchgeführte Datenanalyse der NZZ. Eine Studie des Staatssekretariats für Migration aus dem Jahr 2024 zeigt die Gründe: Traditionelle Geschlechterrollen, fehlende Kinderbetreuung sowie eine stärker auf Männer ausgerichtete Förderung sorgen dafür, dass geflüchtete Frauen nach fünf Jahren in der Schweiz schlechter integriert sind als ihre männlichen Schicksalsgenossen.

Yvonne Herzog kennt diese Probleme gut. Mit ihrem Mann Franz Huber leitet sie im Kanton Uri ein Förderungsprojekt für geflüchtete Frauen. Es sind diese Schwierigkeiten, mit denen sich die von ihr betreuten Frauen jeden Tag konfrontiert sehen. «Eine gezielte Integration gibt es jedoch für den Grossteil der Frauen, die älter sind als 26 Jahre, nicht», sagt sie. «Im Normalfall ist es für sie schon viel, wenn sie einen Sprachkurs besuchen dürfen.» Herzog

ist Vorstandsmitglied der Association Equilibre. Der gemeinnützige Verein kümmert sich hauptsächlich um ältere Geflüchtete, für die es im Schweizer Arbeitsmarkt nur wenig Unterstützung gibt.

Akademikerin bei Burger King

In den vergangenen vier Jahren hat der Verein sechs Frauen eine Berufslehre ermöglicht. Eine Hürde mussten die Flüchtlingsfrauen zu Beginn ihrer Ausbildung alle überwinden. «Das grosse Problem für uns war die Sprache», sagt Beatrice aus Kolumbien. «Ich musste zuerst gut Deutsch lernen, um eine Berufslehre machen zu können.» Ihre Anstrengungen haben sich gelohnt. Möglich war dies, weil sie neben Deutschkursen auch von Mentorinnen und Mentoren unterstützt wurde. «Ohne diese zusätzliche Hilfe hätte ich es nicht geschafft.» Beatrice hat 2024 ihre Ausbildung im Textilbereich mit einer ausgezeichneten Note abgeschlossen und unterrichtet inzwischen selbst Lernende in Material- und Branchenkunde.

Amene aus Afghanistan kam erst durch ihre Ausbildung mit Schweize-

rinnen und Schweizern in Kontakt. Nach ihrer Ankunft war sie isoliert. Nicht zuletzt, weil sie ihre beiden Kinder betreuen musste. «Ich habe niemanden gekannt. Nun freue ich mich jeden Tag, wenn ich zur Arbeit oder zur Schule gehen kann», erzählt sie. Allerdings beschränkt sich ihr Bekanntenkreis weitgehend auf die Kolleginnen am Arbeitsplatz und in der Berufsschule. Wenn alles klappt, wird Amene in diesem Jahr ihre Lehre gleichzeitig mit ihrem Sohn abschliessen, der eine Ausbildung zum Informatiker macht.

Für Association Equilibre war es eine Herausforderung, dass die Flüchtlingsfrauen völlig unterschiedliche Voraussetzungen mitbrachten. Drei Teilnehmerinnen hatten vor dem Antritt ihrer Berufslehren eine gute Vorbildung; eine davon sogar einen Universitätsabschluss. «Sie haben in kurzer Zeit Deutsch gelernt», sagt Herzog. «Doch ihre Bildungsabschlüsse haben ihnen auf dem Schweizer Arbeitsmarkt wenig genützt. Eine hat bei Burger King gearbeitet, eine andere als Putzfrau.»

Eine andere Frau lernte erst in der Schweiz lesen und schreiben. Eine weitere Afghanin hatte in der Heimat zwar

die Schule besucht, konnte nach ihrer Flucht in die Schweiz als alleinerziehende Mutter von vier Kindern aber keine Ausbildung beginnen. Association Equilibre finanziert deshalb die Kinderbetreuung. «In diesem Bereich besteht in Uri und wohl auch in anderen Kantonen eine Lücke», sagt Herzog. Was die Kinderbetreuung angeht, sind die Hürden hoch. Komplizierte Formulare und Regelungen erschweren es Frauen am Wohnort, Zuschüsse zu erhalten.

Doch eine zusätzliche Finanzierung reicht nicht aus. Einige der Frauen sind traumatisiert und benötigen eine spezielle Betreuung. So stand eine der Teilnehmerinnen des Projekts kurz davor, als invalid eingestuft zu werden. Für sie fanden Herzog und Huber eine andere Lösung. Sie stellten sie wie andere Migrantinnen in ihrer eigenen Firma an. Das Unternehmerpaar gründete 2015 die JLT Company AG und produziert seither in Schattdorf (UR) unter der Marke Kokoté Taschen und Accessoires aus Recyclingmaterialien. «Kokoté» ist Suaheli und bedeutet «wohin».

Vier der Frauen aus dem Projekt absolvierten ihre Lehre in diesem Betrieb. Eine andere Frau schloss erfolgreich eine Ausbildung zur Detailhandelsangestellten ab, eine weitere erwarb den Abschluss als Pflegehelferin des Schweizerischen Roten Kreuzes und arbeitet nun in einem Teilzeitpensum.

Angepasste Betreuung

Laut Franz Huber ist die Lehre für die geförderten Frauen viel mehr als eine Ausbildung. «Für sie ist es ein Schritt in die Selbständigkeit. So sind einige von ihnen zum ersten Mal mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren, um ihre Ausbildungsstätte zu erreichen.» Diese Schritte müssen jedoch hart erkämpft werden. Die Frauen benötigen Betreuungskonzepte, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. Die Teilnehmerinnen werden an zwei Halbtagen pro Woche von Erwachsenenbildnern im Fach Deutsch unterrichtet. Zusätzlich erhalten die Frauen wöchentlich vier Stunden persönliche Unterstützung in Deutsch, Allgemeinbildung und Mathematik.

«Das funktioniert in der Praxis vor allem dank dem Mentoring-System unserer Association Equilibre», sagt Herzog. Die Mentoren sind in der Regel pensionierte Lehrerinnen und Lehrer. Sie lehren die Flüchtlingsfrauen Mathematik oder organisieren einen Velokurs. «Das Mentoring dient nicht nur dem schulischen Lernen, sondern stärkt auch ihr Selbstvertrauen, die Alltagskompetenz und die Verbindlichkeit.»

Für das Förderprojekt waren in den ersten vier Jahren 475 000 Franken budgetiert. Die effektiven Kosten beliefen sich jedoch auf 626 000 Franken. Die Mehrkosten entstanden vor allem durch verlängerte Ausbildungswege und Ausgaben für die Kinderbetreuung.

Finanziert wird das Frauenförderungsprojekt hauptsächlich durch die Hirschmann-Stiftung. Weitere Unterstützung kommt von privaten Donatoren und Stiftungen. Der Verein arbeitet mit kantonalen Ämtern, Integrationsstellen, dem RAV und dem Schweizerischen Roten Kreuz zusammen.

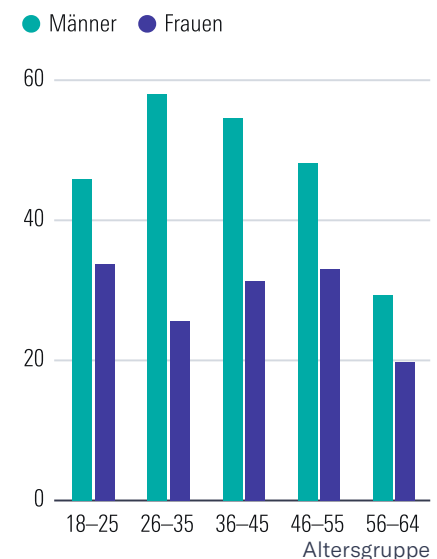
Zweite Förderrunde beginnt

Nachdem die sechs Frauen ihre Ausbildung abgeschlossen haben – beziehungsweise auf dem besten Weg dorthin sind –, startet im kommenden Sommer das zweite Förderprojekt dieser Art. Die sechs Migrantinnen, die dafür ausgewählt wurden, befinden sich in der Vorbereitungsphase.

Herzog und Huber freuen sich, dass die kantonalen Ämter für Arbeit und Migration sowie für Bildung, die Gemeinden, das Schweizerische Rote Kreuz sowie die Lehrbetriebe und die Verantwortlichen für Berufsbildung wieder dabei sind. So kann Association Equilibre weiterhin dazu beitragen, dass der Kanton Uri mit Nidwalden die höchste Erwerbstätigenquote von Geflüchteten mit B- und F-Ausweis aufweist.

Frauen sind weniger oft erwerbstätig

Erwerbsquote von Personen mit B- und F-Status in der Schweiz, nach Alter und Geschlecht, in Prozent



QUELLE: SEM

NZZ / nth.

Les fronts se durcissent autour de la 13e rente AVS

PARLEMENT Si le principe de cette réforme ne fait plus débat, son financement cristallise désormais une opposition nette entre le Conseil national et le Conseil des Etats

ANNICK CHEVILLOT, BERNE

Depuis que la 13e rente AVS a été acceptée par la population, en mars 2024, le débat s'est déplacé vers son financement. En mars dernier, le Conseil des Etats a confirmé sa préférence pour un financement mixte combinant une hausse de la TVA et des cotisations salariales. Ce modèle est perçu comme plus équilibré, car il répartit l'effort entre différentes bases fiscales et limite la dépendance à une seule source de revenus. Pour le conseiller national Benjamin Roduit (Le Centre/VS), «la solution mixte doit rester la référence», car un financement uniquement par la TVA «pèserait sur le pouvoir d'achat de l'ensemble de la population».

Deux logiques antagoniques

A l'inverse, le Conseil national maintient sa volonté de financer cette prestation supplémentaire par la seule TVA, avec un relèvement transitoire du taux à la clé. Vendredi dernier, la Commission de la sécurité sociale de la Chambre basse a confirmé sa position, à une très courte majorité (13 voix contre 12). Cette approche vise à éviter toute augmentation des charges salariales, considérées comme défavorables à l'emploi et à la compétitivité économique. Ce qui convient parfaitement au conseiller national Cyril Aellen (PLR/GE): «La majorité opposée à une hausse des cotisations sociales semble solide», même si «un vote serré en commission rend l'issue en plénum incertaine.»

Ce face-à-face institutionnel s'est durci depuis la session de printemps et les divergences ne sont plus seulement marginales ou techniques, mais elles traduisent deux conceptions différentes du financement de l'Etat social. D'un côté, une logique de solidarité intergénérationnelle et de diver-

sification des sources de financement. De l'autre, une logique de neutralité sur le coût du travail et de simplification fiscale. Une fracture dénoncée par la conseillère nationale Léonore Porchet (Les Vert-e-s/VD), pour qui «la TVA est un impôt injuste, qui touche tout le monde de la même manière», et dont le relèvement pèserait à la fois sur les ménages et sur les PME. Elle estime en outre qu'un financement uniquement temporaire «ouvre la voie à de futures hausses de l'âge de la retraite». Ce qu'assume le PLR, à l'image de son vice-président, Cyril Aellen: «La droite n'avance pas masquée. Elle affirme au contraire clairement qu'un relèvement progressif de l'âge de la retraite est inéluctable, compte tenu de l'augmentation de l'espérance de vie.»

Le peuple devra à nouveau voter

Ce bras de fer entre les deux modèles est suffisamment important pour rendre un consensus peu probable. En juin prochain, lors de la session d'été, une séance de conciliation semble la seule voie praticable pour arracher un compromis. Pour la conseillère nationale Valérie Piller Carrard (PS/FR), «tout se jouera à quelques voix près en plénum», dans un contexte où «les positions sont aujourd'hui très tranchées».

Sur le plan politique, cette situation révèle également des tensions plus larges. La TVA est critiquée pour son caractère régressif, car elle touche proportionnellement davantage les bas revenus, tandis que les cotisations salariales sont contestées pour leur impact sur le coût du travail. Cyril Aellen rappelle à cet égard que «le financement de l'AVS fait face à des défis structurels», et qu'ignorer ces enjeux «revient à devoir régulièrement trouver de nouvelles sources de financement, au détriment du pouvoir d'achat».

Quel que soit le résultat de cette épreuve de force, la population devra s'exprimer une nouvelle fois: tout relèvement de la TVA doit être soumis au vote. Sur ce point, Benjamin Roduit se dit convaincu que «la population choisira la variante mixte». ■

Berne s'organise pour accueillir le F-35 en 2028

Exploitation et nuisances C'est sur la base militaire de Payerne (VD) qu'il y aura le plus de mouvements. Mais Meiringen (BE) et Emmen (LU) sont aussi concernés. Explications.

Florent Quiquerez

Quand on pense aux problèmes que pose le F-35, on pense évidemment d'abord à son coût. Depuis que la Suisse a compris que le prix fixe qu'elle pensait avoir négocié était de la poudre aux yeux pour les Américains, la facture du nouvel avion de combat ne cesse de faire débat. Pour tenir le budget, Martin Pfister a déjà annoncé qu'il commanderait moins d'appareils.

Mais au-delà des enjeux financiers, d'autres questions bien plus prosaïques se posent pour les riverains des bases militaires qui accueilleront le nouvel avion. Comment les vols seront-ils distribués? Et quelles nuisances, notamment sonores, entraîneront-ils?

Toute cette semaine, le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) organise des séances d'information pour les habitants des régions de Payerne (VD), Meiringen (BE) et Emmen (LU). Pour la localité vaudoise, ce sera ce mercredi à 19 h à la salle de sport de la caserne.

Ce lundi à Berne, le DDPS a déjà dévoilé les grandes lignes du concept. Les voici résumées en quatre points.

— C'est à Payerne qu'il y aura le plus de vols

Malgré les doutes calendaires, à Berne, on part du principe que le F-35A sera mis en service au sein de l'armée suisse à partir de la mi-2028. D'abord à Payerne. Pour Meiringen (BE), ce sera deux ans plus tard. À Emmen, le déploiement des premiers jets n'est prévu qu'à l'horizon 2032-2033.

Il faut dire que dans le concept de stationnement de l'armée, l'aérodrome militaire vaudois joue un rôle primordial, puisqu'il s'agira du principal site d'entraînement et d'engagement et qu'il accueillera aussi le centre d'instruction. En conséquence, c'est là que l'activité sera la plus forte. L'armée de l'air y prévoit ainsi une moyenne annuelle de 4200 mouvements de vol (contre 2040 à Meiringen et seulement 1090 à Emmen), le tout sur trente-huit semaines. Ainsi, Payerne concentrera 52% des décollages/atterrissages du nouvel avion, contre 25% à Meiringen et 10% à Emmen. Le solde étant constitué d'entraînements à l'étranger.

En cas de fortes tensions ou de conflit armé, il est toutefois prévu que seuls Payerne et Meiringen se partagent à 50-50 l'activité de la flotte aérienne.

À noter que, dans un premier temps, l'armée misait sur un maximum de 5500 vols à Payerne. Mais c'était avant qu'un compromis soit négocié en 2024 entre le DDPS, ArmaSuisse, la Communauté régionale de la Broye (Coreb) et les communes concernées. «L'armée a renoncé aux vols de réserves», précise le colonel Marcel Mühlethaler, chef introduction F-35.



Le F-35A de Lockheed Martin, ici lors d'une présentation à Payerne. L'aérodrome militaire vaudois sera le principal site d'entraînement et d'engagement du nouvel avion de combat. BZ

«Par rapport à l'exploitation du F/A-18 et du F-5, le nombre de mouvements de vols en Suisse est divisé par deux environ.»

Le Département de la défense (DDPS)

— Pas de vol le lundi matin et le vendredi après-midi

Le F-35A est plus bruyant que les F/A-18 ou F-5 actuels. Malgré cette réalité, le DDPS estime que les nuisances sonores annuelles resteront les mêmes. Comment est-ce possible? Par la réduction du nombre de vols effectués, précisent les services de Martin Pfister.

«Par rapport à l'exploitation du F/A-18 et du F-5, le nombre de mouvements de vols en Suisse est divisé par deux environ», précise le DDPS. Cette «prouesse» de passer, par exemple pour Payerne, de 8300 à 4200 vols est rendue possible

par le fait que les pilotes s'entraîneront davantage sur des simulateurs de vol et que chaque vol aura tendance à durer plus longtemps.

Toutefois, afin de limiter autant que possible les nuisances sonores pour la population, l'armée de l'air renoncera aux vols d'entraînement avec le F-35A le lundi matin et le vendredi après-midi, répondant ainsi à une demande des communes qui sont situées à proximité des bases aériennes militaires. «Cela correspond à environ sept décollages par demi-journée», précise le colonel Marcel Mühlethaler.



Le colonel Marcel Mühlethaler explique que l'armée de l'air limitera autant que possible les nuisances sonores pour la population. Keystone

— Des fenêtres antibruit dans plus de 230 immeubles

Pour limiter ces nuisances, l'armée mettra la main au porte-monnaie. «Le bruit, c'est le souci numéro un», admet Bruno Locher, chef territoire et environnement au sein du DDPS, qui précise qu'aux alentours des bases aériennes militaires de Payerne, Meiringen et Emmen, des immeubles habités sont aujourd'hui – et seront à l'avenir – touchés par des dépassements des valeurs limites du bruit. Le seuil maximum légal? Il est fixé à 65 décibels.

Pour identifier les bâtiments concernés, le DDPS s'est basé sur les calculs effectués par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa). Résultat: 180 bâtiments sont concernés à Payerne, et comme 85% sont déjà équipés, il ne faudra intervenir que dans 15% du parc identifié. C'est moins que dans les autres régions du pays. À Meiringen, 60% des 170 bâtiments identifiés sont déjà équipés, alors qu'à Emmen, à peine 10% des 200 bâtiments le sont.

Pour respecter les valeurs limites fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit, des fenêtres spéciales seront donc installées dans les quelque 230 bâtiments restants. Les travaux d'installation devraient là aussi débuter au second semestre 2027.

Pour ce faire, le Conseil fédéral a demandé au parlement l'octroi du crédit d'engagement correspondant avec le message sur l'armée 2026. Ainsi, dans le programme immobilier du DDPS 2026, 30 millions sont prévus pour la réduction du bruit des aérodromes militaires. Sans surprise, c'est Emmen, très en retard, qui profitera le plus de l'argent (84% du total), contre 10% pour Meiringen et 6% pour Payerne.

— Procédure d'aménagement du territoire en cours

Comme l'introduction du F-35 entraîne une modification de la pollution sonore, il faut adapter les fiches du plan sectoriel militaire. Mais il convient aussi d'approuver les règlements d'exploitation et des allègements pour dépasser ces valeurs limites.

Ces deux démarches ont été préparées avec les cantons et les communes concernés. La mise à l'enquête publique est prévue du 18 mai au 17 juin de cette année, avec possibilité pour la population de participer ou de s'opposer. Le DDPS statuera ensuite sur le règlement d'exploitation, les éventuelles exceptions et oppositions.

À noter toutefois que si le F-35 est plus bruyant et entraîne davantage de vibrations, il devrait améliorer la qualité de l'air, étant donné que moins de vols seront nécessaires qu'aujourd'hui.

Investors pile into Hungary in punt on closer EU ties

Stocks, bonds and currency rally amid hopes Magyar's landslide victory will trigger key reforms

Financial Times Europe

21 avr. 2026

JOSEPH COTTERILL AND IAN SMITH LONDON Additional reporting by Marton Dunai in Budapest

Investors have piled into Hungarian assets, betting that the downfall of former prime minister Viktor Orbán has opened a path to closer relations with the EU that could boost the economy and reduce borrowing.



The Budapest stock market is up nearly 15 per cent this month while the forint has gained 3.6 per cent against the euro and the country's borrowing costs have plunged more than 1.2 percentage points. About half the gains came before last weekend's election as polls indicated a comfortable win for opposition leader Péter Magyar.

The size of Magyar's landslide victory has given him a supermajority, allowing him to change all laws, including the constitution.

The "return of credible policymaking" and closer relations with the EU could save Hungary's credit rating from a downgrade from investment grade to "junk", said Viktor Szabo, investment director at Aberdeen, which bought Hungarian debt before the election.

Investors are now focusing on how Magyar's Tisza Party plans to meet an ambitious goal of joining the euro by the early 2030s.

Hungary's economy is well short of the criteria for membership and, when he takes office next month, Magyar will also have the tough task of dismantling Orbán's self-styled "illiberal democracy" and unblocking billions of euros in frozen EU funds.

So far, investors are backing him to succeed. Bellwether stock OTP Bank has risen 8 per cent since the election, bringing its gains this month to 26 per cent. The stock has almost doubled in price over the past year as investors have put bets on a change in government.

The rally across Hungarian assets reflected "a general positivity trade on what this means for Hungary, as being structural change, a pro-EU stance and a potential to access a large amount of the EU funds", said Roger Mark, analyst at fund firm Ninety One.

Investors hope that post-Orbán Hungary will close an economic gap with countries such as Poland and make progress on fiscal reforms needed to join the euro that would be beneficial even if the country ends up keeping the forint.

Last week, yields on Hungarian debt narrowed to a little more than 0.5 percentage points above Poland's bonds, compared with almost 2 percentage points at the end of last year.

Warsaw has cooled on joining the euro and it runs a larger fiscal deficit than Budapest.

“If this convergence happens, Hungarian bonds will eventually trade inside Poland’s,” Mark said.

Citi economists Piotr Kalisz and Arkadiusz Trzciolok said “the biggest upside” for Hungarian assets lay not in euro adoption itself, but in the process of preparing for it.

“The measures that are required to meet the convergence criteria are exactly the same measures that the Hungarian economy might benefit from,” they said.

To join the euro, Hungary would need to keep inflation no more than 1.5 percentage points above the average of the three EU economies with the lowest rate. Interest rates would have to be no more than 2 percentage points above those countries’ average.

Hungary’s central bank currently targets 3 per cent inflation, compared with the European Central Bank’s 2 per cent target. Inflation fell below 2 per cent in March, although investors are cautious over how the war in Iran’s fallout on energy prices will affect Hungary’s import-dependent economy.

The new administration will also need to put government debt on a downward path towards the Maastricht target of less than 60 per cent of GDP, from about 75 per cent last year. It would also need to bring its budget deficit below 3 per cent of GDP, from 4.7 per cent last year.

Forint volatility would be the last hurdle, as the central bank would have to keep the currency within a “waiting room” trading band against the euro for at least two years before accession.

“I would imagine that [the Tisza party] will try and go quickly on the fiscal consolidation effort — they have a large mandate and it makes sense to frontload the pain,” Mark said, although he added it would be a challenge to cut high social spending under Orbán’s Fidesz party.

Pro-euro reforms would be under less pressure with the release of frozen EU funds. Hungary could soon have access to €16bn of EU defence loans but has an August deadline to unlock nearly €10bn in separate grants and loans or risk losing them. Almost €10bn in “cohesion” funds — support for member states that are poorer than the EU average — is also in limbo.

Investors estimate Hungary could unlock about €12bn all told in the next year if it can demonstrate progress on milestones to reinstate the rule of law, such as an anti-corruption legal framework and restoring independence to the judiciary and academia. But they acknowledge that Magyar has a political battle ahead with the entrenched patronage networks left by Fidesz.

Last week, Magyar declared President Tamás Sulyok, an Orbán ally, “morally unsuited” to remain as head of state and called for other key officials appointed by Fidesz to step down.

“People are very happy, there’s a good mood out there, but it’s a good question” how reform of the state would be tackled, said Nafez Zouk, a portfolio manager at Aviva Investors. “If anything, something tells me the reason Orbán conceded [electoral defeat] so quickly is that he might assess that he can be more damaging in opposition than not.”

Klaus Schwab critique le WEF, Berne ne lui donne pas raison

GOVERNANCE Le fondateur du Forum économique mondial, qu'il a quitté précipitamment il y a un an, s'inquiète de la direction prise par l'institution. L'Autorité fédérale de surveillance des fondations ne semble pas partager ses préoccupations

JULIE EIGENMANN

Klaus Schwab, 88 ans, a quitté il y a exactement un an le Forum économique mondial, qu'il avait fondé. Mais il ne semble jamais bien loin de son «bébé»: il intervient dans le nouvel épisode de la «saga» World Economic Forum (WEF), comme s'en faisait l'écho la *NZZ am Sonntag* dimanche.

Le dernier acte date de février: la démission du Norvégien Børge Brende de son poste de président et directeur général du Forum économique mondial, à la suite de

la révélation de ses liens avec Jeffrey Epstein.

Si Klaus Schwab réapparaît, c'est qu'il a adressé une lettre en mars à l'Autorité fédérale de surveillance des fondations (ASF). Un document que le média allemand a pu consulter. «L'ASF doit procéder à une évaluation complète afin de déterminer si la fondation est gérée conformément à son objet, aux statuts et règlements, ainsi qu'aux principes d'une gestion responsable des fondations», a précisé un porte-parole de Klaus Schwab.

Deux mandats externes, pas «un problème en soi»

La principale préoccupation de Schwab concerne donc «l'avenir du WEF». Sans citer nommément les actuels coprésidents du conseil de fondation, il demande la nomination d'un président doté

d'une «crédibilité internationale, d'une indépendance institutionnelle et sans conflits d'intérêts». Or André Hoffmann et Larry Fink ont aussi d'autres engagements.

Sa crainte? Que la nouvelle direction ne déplace l'organisation aux Etats-Unis

Le premier est vice-président du groupe pharmaceutique bâlois Roche, tandis que le second est fondateur, directeur général et président du conseil d'administration de BlackRock, le plus grand gestionnaire d'actifs du monde.

Mais l'Autorité fédérale de surveillance des fondations ne semble pas partager les inquiétudes de Klaus Schwab: «La surveillance des fondations ne considère pas les doubles mandats externes comme un problème en soi», explique son porte-parole, Christoph Lenz, à la *NZZ am Sonntag*: comme la présidence d'une fondation est rarement une fonction à plein temps, la plupart des présidents exercent d'autres activités et disposent de réseaux complémentaires.

Pour rappel, Klaus Schwab avait démissionné en avril 2025 avec effet immédiat. Au mois d'août qui a suivi, l'enquête diligentée par le WEF le blanchissait, tout comme son épouse, d'accusations d'utilisation de fonds de l'organisation à des fins personnelles.

Klaus Schwab comptait installer Christine Lagarde, présidente

de la Banque centrale européenne, à la tête du World Economic Forum, indique la *NZZ am Sonntag*. Or dans sa lettre à l'ASF, le fondateur du WEF explique que la succession avait été préparée pendant plusieurs années. Il laisse entendre que les accusations et l'enquête externe visaient aussi à empêcher la nomination de Christine Lagarde et à modifier durablement la structure de gouvernance du WEF.

La question du siège et des rémunérations

Le fondateur du WEF propose aussi d'ancrer durablement l'organisation en Suisse: il suggère de transférer le terrain du siège principal situé à Cologny à la Confédération, tout en laissant à la fondation un droit d'usage illimité. Sa crainte? Que la nouvelle direction ne déplace le WEF aux

Etats-Unis. Mais cette proposition a peu de chances d'aboutir. Le WEF affirme ne pas avoir de projet en ce sens et l'autorité de surveillance se montre elle aussi sceptique, rapporte le média allemand.

En toile de fond, les remaniements en matière de gouvernance sont toujours à l'œuvre. Cette semaine, des dirigeants du WEF ont rencontré des représentants de l'Autorité fédérale de surveillance des fondations, nous apprend encore le journal. L'ASF pousse à réduire la taille importante du conseil de fondation. Les rémunérations de plusieurs millions versées à la direction exécutive doivent aussi être examinées. *Le Temps* s'était interrogé dans une enquête en septembre sur la conformité des rémunérations des dirigeants de la fondation, y compris celle de Klaus Schwab. ■

Milliardenloch bei den SBB ist wohl tiefer als gedacht

Bahnfinanzierung Die Planung des Bundes beruht auf lückenhaften Zahlen.

Die Bahnfinanzierung ist in Schieflage geraten – doch beim Bund scheint man sich die finanzielle Zukunft der Bahn schönzurechnen. Nur wenige Tage nachdem die SBB wegen des Rückstands beim Unterhalt der Bahninfrastruktur Alarm geschlagen haben, zeigt ein neuer Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK): Die Lage ist noch prekärer als bekannt. Die EFK warnt insbesondere vor einer Ausbauplanung auf einer «fragilen Datenbasis».

Besonders brisant ist die Kritik an «Verkehr '45», der Vorlage des Bundes zum geplanten Verkehrsausbau. Für die Ausbauprojekte hat dieser Kosten von rund 40 Milliarden Franken veranschlagt. Doch nun zeigt sich: Bei der Berechnung der Projektkosten hat er die Teuerung komplett weggelassen.

Zudem rügen die Prüfer methodische Ungereimtheiten: Während das Bundesamt für Verkehr (BAV) beim Unterhalt mit 1,7 Prozent Teuerung kalkuliert, rechnet es bei beschlossenen Ausbauten lediglich mit 1 Prozent. «Die EFK versteht die Dichotomie bei den Teuerungsraten nicht», heisst es im Bericht. Eine realistische Teuerung würde die zur Verfügung stehenden Mittel um 2 bis 4 Milliarden Franken schmälern.

Wie Recherchen dieser Redaktion zeigen, hat das zuständige Departement von Verkehrsminister Albert Rösti (SVP) die Teuerung beim Bahnausbau bewusst weggelassen. Auf Anfrage stellt der für die Projekte verantwortliche ETH-Professor Ulrich Weidmann klar: «Das Uvek wollte explizit, dass wir bei den Verkehrsprojekten ohne Teuerung rechnen.»

EFK kritisiert das Vorgehen

Weidmann hält diesen Verzicht für legitim. Denn erstens nähmen mit der Inflation nicht nur die Kosten, sondern auch die Einnahmen des Bahninfrastrukturfonds zu, über welchen Ausbau und Unterhalt finanziert werden. Zweitens seien künftige Teuerungsraten kaum vorhersehbar. «Jede Teuerungsannahme wäre deshalb spekulativ und anfechtbar», so Weidmann – zumal sich die Teuerung je nach Baubeginn und Dauer der Projekte unterschiedlich stark auswirke.

Gesetzlich hat der Erhalt des heutigen Bahnnetzes Vorrang vor dem weiteren Ausbau. Das BAV veranschlagt dafür bis 2045 rund 88 Milliarden Franken. Da laut Finanzkontrolle jedoch eine «robuste Methodik» fehlt, sei diese Zahl mit massiven Unsicher-

heiten verbunden. Das bedeutet: Steigt der Bedarf für den Unterhalt weiter, bliebe für den Ausbau weniger Geld übrig.

Das bestätigt Ulrich Weidmann. Gefragt nach den Konsequenzen, falls die Teuerung bis zu 4 Milliarden Franken verschlingen sollte, antwortet er: «In diesem Fall müsste man auf einzelne Ausbauprojekte verzichten oder diese zurückstellen.»

Steigt der Bedarf für den Unterhalt weiter, bliebe für den Ausbau weniger Geld übrig.

Die EFK kritisiert auch das handwerkliche Vorgehen. Demnach stützten sich zentrale Berechnungen auf Excel-Tabellen, die laut den Prüfern fehleranfällig sind und ohne ausreichende Kontrollen genutzt wurden. In der Folge wurden Kosten um rund eine Milliarde Franken zu tief angegeben. Zudem sieht die EFK ein personales Risiko, da ein Handbuch für die Simulationen fehlt, während der zuständige Sektionschef vor der Pensionierung steht.

BAV akzeptiert Empfehlungen

In seiner Stellungnahme räumt das BAV die Mängel weitgehend ein und akzeptiert formal alle Empfehlungen. Die unterschiedlichen Teuerungssätze seien historisch bedingt. «Das BAV teilt jedoch die Auffassung der EFK, dass Investitionen für den Substanzerhalt und für den Ausbau künftig mit konsistenten Teuerungsannahmen prognostiziert werden sollen», sagt ein Sprecher. Das Bundesamt werde finanzielle Unsicherheiten und Bandbreiten gegenüber Parlament und Öffentlichkeit aktiver ausweisen. Dies werde aber erst auf die Fertigstellung der Botschaft zu «Verkehr '45» möglich sein.

Es ist nicht das erste Mal, dass Kontrollorgane des Bundes Alarm schlagen: 2024 bemängelte die Geschäftsprüfungskommission die Kostenkommunikation beim F-35-Kampffjet. Beim Bahnfonds kommt die Warnung allerdings rechtzeitig. Die EFK empfiehlt dem BAV, die Methodik vor der Botschaft im Februar 2027 zu überarbeiten. Ansonsten drohe eine Entscheidung auf falscher Datenbasis – mit Folgen für die Bahnzukunft der Schweiz.

Benjamin Bitoun



Die Finanzplanung für die Bahn wird kritisiert. Foto: Reto Oeschger

La place des vélos électriques à 45 km/h remise en cause

Mobilité Pro Vélo Genève estime que ces engins devraient rouler parmi les voitures.

La place de certains cycles électriques sur la route est remise en question à Genève. Lors de sa dernière assemblée générale, une majorité des membres de l'association Pro Vélo Genève s'est prononcée pour une interdiction des vélos électriques rapides (VAE45) sur les pistes cyclables, rapporte «Le Courrier». La fâtière nationale devra donc prendre position sur le sujet.

Cette catégorie, désignant les cycles équipés d'un moteur et pouvant monter jusqu'à 45 km/h, devrait plutôt circuler sur les voies pour voitures, selon l'antenne genevoise de l'association.

Interrogé par le quotidien, le membre à l'origine de cette proposition argue que les vélos électriques rapides roulent en moyenne 25 km/h plus vite que le reste des cyclistes. Selon lui, tout choc avec ce type de véhicule peut être dangereux, en raison de leur vitesse mais aussi de leur poids bien plus important.

Désaccords à l'interne

Il n'y a toutefois pas d'unanimité parmi les membres de Pro Vélo Genève. Hugo Zbinden, présent lors du vote, estime qu'il n'existe aucune preuve que les VAE45 soient plus impliqués dans des accidents que les autres cycles. «La loi permet désormais d'interdire les VAE45 sur certains tronçons d'infrastructures cyclables au moyen d'une signalisation adéquate», ajoute-t-il.

Il craint aussi qu'une telle mesure ne décourage certains potentiels usagers. «Les VAE perdraient en attractivité par rapport aux deux-roues motorisés, analyse-t-il. Je crains que de nombreuses personnes retournent sur un scooter ou en achètent un en lieu et place d'un vélo.»

Enfin, il juge que ce genre de décision pourrait donner de l'eau

au moulin des antivélos au parlement fédéral. Sous la Coupole, plusieurs textes appelant à taxer les cycles, à rendre le port du casque obligatoire ou à exiger une immatriculation pour la conduite d'un vélo-cargo sont à l'étude.

Qu'en est-il en réalité: les accidents impliquant des VAE45 sont-ils plus fréquents que ceux liés aux vélos normaux ou équipés d'un moteur électrique moins puissant? Interrogée par «Le Courrier», la police cantonale indique ne pas disposer de données suffisantes pour répondre à cette question. Sollicitée ce lundi par nos soins, elle renvoie aux statistiques des accidents routiers ayant eu lieu en 2025, dans l'attente d'une analyse plus poussée.

Selon les chiffres de 2025, 23 conducteurs de VAE45 ont été blessés gravement. Un cycliste pilotant un vélo électrique rapide est décédé. On compte aussi 22 blessés sérieux et 36 blessés légers.

Du côté de l'État, le Département de la santé et des mobilités (DSM) estime qu'interdire les VAE45 sur les infrastructures cyclables irait à l'encontre de la volonté de faciliter des déplacements cyclistes rapides et sécurisés. «Ces véhicules constituent un mode de déplacement efficace et une alternative crédible à la voiture individuelle pour les pendulaires», juge l'État.

En revanche, le DSM précise que les zones les plus accidentogènes du canton sont régulièrement analysées par l'Office cantonal des transports et font l'objet d'améliorations ciblées. Selon une estimation du département, le nombre d'accidents de VAE45 s'est stabilisé autour de 55 par an, après une forte augmentation entre 2015 et 2022.

Emilien Ghidoni



Certains voudraient bannir les cycles trop rapides des pistes cyclables.

Les conflits actuels rappellent que le monde est encore dépendant des hydrocarbures

Pourquoi il est si dur de sortir des énergies fossiles

ANNA PELEGRINI

Climat ► En 2023, à Dubaï, quand la communauté internationale s'est engagée à lancer la transition vers la sortie des énergies fossiles pour freiner le changement climatique, certains ont célébré le début de la fin du pétrole.

Trois ans plus tard, la guerre au Moyen-Orient rappelle crûment à quel point le monde est encore dépendant des hydrocarbures. Une dépendance qui aujourd'hui bouleverse l'économie et remet en question la sécurité énergétique à travers le monde.

Raison de plus pour se passer définitivement du pétrole, source d'énergie la plus émettrice en gaz à effet de serre? Malgré les nombreux appels en ce sens, la promesse faite à Dubaï lors de la COP28, conférence de l'ONU sur le climat, ne semble plus à l'ordre du jour.

Certains l'assument avec plus de brutalité que d'autres. Ainsi, le président américain, Donald Trump, l'a dit à travers son slogan de campagne: «Drill, baby, drill» («fore, chéri, fore»). Et l'a confirmé avec ses interventions militaires sur deux pays riches en pétrole, Venezuela et l'Iran.

Dans ce contexte, plus de 50 nations participent à la semaine prochaine en Colombie à une réunion inédite sur la sortie progressive des énergies fossiles.

Enjeux économiques

«Si du jour au lendemain les compagnies pétrolières mettaient la clé sous la porte, ce serait un désastre économique planétaire sans précédent. Des géants bancaires comme HSBC feraient faillite», dit Claudio Angelo, coordinateur de politique internationale du réseau brésilien d'ONG Observatoire du climat.

Si les marchés financiers sont si sensibles aux fluctuations du prix du baril, c'est parce que les actifs liés au pétrole demeurent incontournables. L'économie de pays comme l'Arabie saoudite, le Koweït ou l'Irak dépend presque totalement des hydrocarbures.



Si les marchés financiers sont si sensibles aux fluctuations du prix du baril, c'est parce que les actifs liés au pétrole demeurent incontournables.

KEYSTONE PHOTO-PRÉTEXTE

D'autres économies comme la Colombie reposent tant sur ces revenus que le président, Gustavo Petro, réclame un allègement de la dette souveraine du pays pour pouvoir tenir sa promesse de ne plus signer de nouveaux contrats d'exploration pétrolière.

Manque de volonté

Des puissances exportatrices de brut, comme les Etats-Unis, le Canada et l'Australie, ont en revanche les moyens de mener à bien leur transition énergétique, estime Bill Hare, directeur de l'institut Climate Analytics. «C'est une question de volonté politique», affirme-t-il à l'AFP.

Mais tensions géopolitiques et économiques ont largement relégué au second plan la lutte contre le réchauffement climatique ces dernières années. Et certains gouvernements, à commencer par l'administration Trump, portent désormais sans complexe leur climatocépticisme en étendard. «Il y a toute une vision en Occident,



«Le secteur du pétrole et du gaz est le lobby le plus puissant de la Terre»

Claudio Angelo

menée par les Etats-Unis, de revenir, disons, à un modèle qui appartient déjà au passé», estime Leonardo Stanley, chercheur associé au Centre d'études sur la société à Buenos Aires.

Lobby puissant

«Le secteur du pétrole et du gaz est le lobby le plus puissant de la Terre, estime Claudio Angelo. Cela fait trente ans qu'il s'emploie à repousser les changements.» Par exemple, comme l'a montré une enquête de l'AFP en 2023, le cabinet de conseil McKinsey avait défendu en coulisses les intérêts de ses clients pétroliers, de la compagnie américaine ExxonMobil au géant saoudien Aramco, lors des préparatifs de la COP28.

Pour sortir du pétrole et engager la transition de leur économie, les pays producteurs qui dépendent de ces ressources et les pays pauvres ont un besoin considérable de soutien financier.

«Il faut une certaine bonne volonté de la part des grandes

et moyennes puissances économiques pour créer un système international qui facilite» cette transition, ce qui n'est pas le cas jusqu'à présent, explique Bill Hare.

Record

Malgré tout, il y a des avancées. En 2025, les énergies renouvelables ont représenté près de 50% de la capacité électrique mondiale, un record selon l'Ire-na, l'agence internationale qui soutient la transition énergétique dans le monde.

La Chine, premier émetteur mondial de gaz à effet de serre et en même temps leader dans la production d'énergies renouvelables, a augmenté de façon spectaculaire ses capacités éoliennes et solaires l'an dernier. Au Pakistan, l'énergie solaire, encore marginale en 2020, est devenue l'une des principales sources d'électricité.

Dans plusieurs régions d'Australie et des Etats-Unis, l'essor des renouvelables a fait baisser la facture d'électricité, souligne Bill Hare. AFP