



actif trafic

numéro 134
mai 2022

Cloués au sol

En raison de la crise du Coronavirus, les avions sont restés cloués au sol. Pourquoi ne le resteraient-ils pas à cause de la crise climatique ?

Pages 5, 6

Entre désir et réalité

Voilà plus de 30 ans que nous essayons de réduire le trafic routier. Si nous ne sommes pas parvenus à le diminuer de moitié, nous avons obtenu des résultats non négligeables. D'ici 30 ans, nous aurons enfin atteint notre objectif, car en 2050, toute la Suisse – transports compris – devra avoir atteint la neutralité carbone. Pour y arriver, nous devons consentir de gros efforts en tant que société – dès maintenant.

Le trafic routier et aérien sera donc progressivement réduit à partir de demain, car ne plus émettre de CO₂ ne s'avère pas aussi simple que de faire le plein d'essence sans plomb. Les mesures purement technologiques – hydrogène, carburants synthétiques – ne suffiront pas.

La capacité du réseau des routes nationales ne sera plus étendue (car devenue obsolète) et les vols vers les destinations pouvant être jointes par le rail seront interdits (et non pas renchérissés, car les personnes fortunées continueraient à voler).

Ainsi, la Suisse va devenir un exemple courageux à suivre.

Dring ! Oh mon réveil ! Ce n'était malheureusement qu'un rêve. Si la Suisse était un système informatique, je commencerais par mettre à jour le module «Courage», car il bloque régulièrement. Ensuite, le filtre de spams devrait être réglé pour supprimer les bolides surdimensionnés des routes. Ensuite, il faudrait dépoussiérer le classement des fichiers, désespérément encombrés d'idées obsolètes, afin que de nouvelles idées puissent être installées. Les logiciels malveillants dans l'air et sur les océans seraient bloqués et...

Dring ! Oh, je me suis encore assoupi. Ce n'est pas grave, aujourd'hui je continue à rêver. Je vous souhaite une agréable lecture du bulletin.

Hanspeter Kunz,
Vice-président d'actif-trafiC



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

Édité à 700 exemplaires **Éditrice**: actif-trafiC, rue des Savoises 15, Case postale, 1211 Genève 8, CCP: 80-67097-2, Tel: 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch **Newsletter**: actif-traffic.ch/bulletin-dinformation **Rédaction**: coordination d'actif-trafiC **Traduction**: Nataniel Mendoza et Andrea von Maltitz **Contributions**: Daniel Costantino, Christian Harb, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Tonja Zürcher **Photo page de titre**: Fabian Gysel, iStock **Layout**: typisch.ch **Relecture**: Thibault Schneeberger, Romain Borcard et Nataniel Mendoza **Impression**: Jordi AG, Belp **Papier**: RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement**: presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro**: septembre 2022

Construire aujourd'hui ce dont on aura besoin demain

Atteindre les objectifs climatiques est le grand défi de l'avenir. Ce ne sera possible que si toute la société en fait sa cause commune. Or, une récente proposition du Conseil fédéral visant à développer des tronçons d'autoroute dans les villes et les agglomérations fait état d'une politique fédérale diamétralement opposée à cet objectif... Christian Harb

Le Conseil fédéral propose au Parlement d'allouer 4,3 milliards de francs à l'aménagement de cinq tronçons de routes nationales dans les agglomérations de Berne, Bâle, Schaffhouse et Saint-Gall d'ici à 2030. Il fait ainsi concurrence à la promotion des transports publics, mode pourtant très respectueux de l'environnement, et ce précisément là où ils offrent une alternative particulièrement attrayante. Il va sans dire que cette mesure va à l'encontre des objectifs climatiques fixés par la confédération elle-même.

Un mauvais signal

L'expérience montre que les embouteillages ne sont pas éliminés par de nouvelles routes, mais seulement déplacés jusqu'au prochain goulet d'étranglement, et celui-ci n'est jamais très loin dans les villes et les agglomérations. C'est l'évidence même : plus de routes créent plus de trafic. Étant donné qu'aucun trajet en voiture ne se limite à l'autoroute, mais qu'il a en fin de compte sa source et sa destination dans la zone d'habitation, une extension entraîne également une augmentation du trafic dans les villes et les agglomérations, où l'espace routier est fortement limité.

Un système de transport fonctionnel dans les villes et les agglomérations n'est possible qu'avec des modes de transport efficaces en termes de surface. Il s'agit des déplacements à pied et à vélo, des bus, des trams et des trains. Un seul train du RER zurichois offre plus de 1000 places assises aux heures de pointe et remplace ainsi une colonne de voitures à l'arrêt de six kilomètres de long. Cette comparaison montre de manière impressionnante où se situent les priorités. L'extension des autoroutes rend la conduite automobile plus attrayante et concurrence les investissements dans les trains et les bus. C'est un non-sens économique, car cela donne à

la population de mauvais signaux et de mauvaises incitations.

De moins en moins de personnes ont une voiture dans les grandes villes suisses. Cela, nous le constatons aussi à travers le succès des initiatives Climat Urbain d'actif-traffic. La certitude que le trafic doit être fondamentalement modifié s'impose lentement mais sûrement, du moins dans les villes.

Faire cause commune

La proposition du Conseil fédéral est extrêmement irritante parce que le développement des autoroutes est diamétralement opposé à la protection du climat. S'il y a bien une chose qui est devenue claire ces dernières années, c'est que le dérèglement

climatique entraînera de grands bouleversements dans la société : sécheresses, inondations, famines et, par conséquent, d'énormes flux migratoires avec un très haut potentiel de conflits. Pour éviter cela, nous devons réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre. Mais cela n'est possible que si tous les offices fédéraux, les services cantonaux et les administrations communales tirent non seulement à la même corde, mais aussi dans la même direction. Chaque projet doit être examiné sous l'angle de sa compatibilité avec la protection du climat et, le cas échéant, être supprimé. Nous devons tous construire aujourd'hui ce dont nous aurons besoin demain, et ce n'est certainement pas de nouvelles routes à haut débit.



De la place pour les gens plutôt que les voitures, Parc Rives de Seine à Paris

« actif-trafiC se porte à merveille ! »

Christian Harb est un membre d'actif-trafiC de la première heure. Il a rejoint le mouvement en août 1994, a été membre du comité directeur à partir de novembre 1994 et (co)président à partir de 2002. Il a fait ses adieux à actif-trafiC lors de l'assemblée générale de mai. Nous tenons à le remercier pour son grand et précieux engagement. Entretien : Hanspeter Kunz

Cher Christian, tous ceux qui sont aujourd'hui actifs au sein d'actif-trafiC ou qui lisent notre bulletin ne peuvent probablement plus du tout s'imaginer qu'autrefois actif-trafiC existait sans toi. Comment es-tu arrivé chez actif-trafiC ?

Le premier contact avec actif-trafiC est encore très vivant chez moi : Lors d'une manifestation de cyclistes à Zurich, on m'a remis un flyer sur l'initiative prévue pour la division du trafic par deux. Je n'avais encore jamais entendu parler de ce projet, mais j'ai été très enthousiaste dès le début.

Tu as aussi été notre secrétaire et tu as fait partie du comité pendant de nombreuses années. Comment et pourquoi es-tu devenu président ?

Après l'échec de l'initiative sur la division du trafic par deux, j'ai trouvé l'opportunité de lancer de nouveaux projets très excitante et je me suis mis à disposition en tant que président.

Si je me souviens bien, il y a eu en effet de nombreuses campagnes passionnantes et rafraîchissantes (par exemple l'initiative pour les transports publics), mais aussi de grands projets grâce

auxquels actif-trafiC est aujourd'hui pris au sérieux (par exemple les initiatives des villes). Si tu regardes en arrière, Sources ont été tes meilleures expériences, tes plus grands succès (personnels) et tes souvenirs préférés ?

Le meilleur souvenir pour moi est celui où ma mère – non active politiquement – a récolté des signatures dans le jardin ouvrier pour l'initiative sur la division du trafic par deux. J'ai trouvé cela très touchant. Et même si les gens qui s'y trouvaient étaient plutôt UDC, ma mère a eu pas mal de succès. Quand on connaît les gens, on arrive beaucoup mieux à les convaincre politiquement qu'avec de simples arguments.

Je considère les votations sur les initiatives des villes comme des succès personnels. Je me suis fortement engagé pour l'idée d'initiatives locales, ce qui a nettement amélioré les chances de succès.

Il y a eu aussi une lettre de lecteur de ma part, dont le texte a été copié 1:1 dans un discours de l'ancien conseiller fédéral Leuenberger. Cela m'a également honoré.

Personnellement, actif-trafiC m'a aussi beaucoup apporté. J'ai fait la connaissance de personnes passionnantes et j'ai

beaucoup développé ma personnalité. Je suis très reconnaissant envers actif-trafiC.

Y a-t-il quelque chose que tu souhaites pour l'avenir d'actif-trafiC ?

Que recommanderais-tu pour la suite ? actif-trafiC est actuellement en plein essor ! Il faut que cela continue. Et je trouverais formidable qu'actif-trafiC continue à être une plate-forme pour les citoyens simples mais engagés qui veulent s'engager politiquement – et que nous conservions aussi cette petite touche d'humour et d'ironie qui nous définit. On doit aussi pouvoir faire de l'auto-dérision de temps en temps. La recommandation : pour réussir en politique, il faut sortir de sa propre bulle gauchevrte et savoir écouter les gens en dehors.

Oui, je suis tout à fait d'accord avec toi. L'espièglerie et la franchise, mais aussi le courage d'appeler les choses par leur nom, devraient toujours faire partie d'actif-trafiC. Que prévois-tu de faire dans ta vie après actif-trafiC ?

Je réduis également mon temps de travail et souhaite enfin avoir plus de temps libre. Je ne sais pas encore pour quoi exactement – mais je ne m'ennuierai jamais.

Cela me semble une très bonne idée, et je crois qu'actif-trafiC ne s'ennuiera pas non plus. Au nom du comité et de la direction, je te remercie pour ton engagement infatigable. Pendant ton mandat de président, actif-trafiC est passé du stade de petite plante à celui d'arbre stable. C'est aussi grâce à ta perspicacité, ton pragmatisme et ton humour. Avec ton départ, nous perdons une mine de connaissances sur la politique des transports et sur l'association. Tu vas nous manquer, mais nous nous réjouissons avec toi de ta liberté nouvelle et te souhaitons d'y trouver joie et plaisir.



Christian Harb aux 20 ans d'actif-trafiC

Nouvel élan dans la politique climatique

Une intervention de notre coprésidente Franziska Ryser porte ses fruits : le Conseil fédéral a enfin reconnu que le trafic aérien est, avec 27 %, le secteur le plus nuisible au climat en Suisse. Il doit maintenant en faire plus en ce qui concerne les mesures de réduction. Silas Hobi

Les choses avancent enfin en matière de protection du climat en Suisse. Lors de la session de printemps, le Conseil national a débattu du contre-projet à l'initiative sur les glaciers. Ainsi, pour la première fois, le trafic aérien se verra fixé un objectif de réduction contraignant: la neutralité carbone d'ici 2050. La portée de cette décision ne devient claire que si l'on considère que le trafic aérien est, à hauteur de 27 %, le secteur le plus nuisible au climat en Suisse. Alors qu'actif-traffic le communique régulièrement depuis un an déjà, une intervention de notre coprésidente Franziska Ryser a enfin permis d'obtenir une confirmation officielle de ce chiffre par le Conseil fédéral. Mais ceux qui espéraient que le Conseil fédéral passe à l'action ont été amèrement déçus peu avant la fin de l'année...

La durabilité selon le Conseil fédéral

En décembre, le Conseil fédéral a en effet mis en consultation la loi révisée sur le CO₂. En ce qui concerne le trafic aérien, elle prévoit uniquement de promouvoir les carburants dits renouvelables. Chaque année, 25 à 30 millions de francs devraient être investis dans des installations pilotes pour la production de carburants synthétiques renouvelables. Le Conseil fédéral suit ainsi le «Road Map Sustainable Aviation» suisse, rédigé par l'industrie aéronautique. Pour atteindre l'objectif de la neutralité carbone, cette feuille de route mise en premier lieu sur les «sustainable aviation fuels» (SAF), les carburants renouvelables. On ne sait pas encore s'ils seront disponibles en quantité suffisante en temps voulu, ni quel en sera le coût. D'ici 2030, l'UE mise sur un mix de carburant ne comprenant que 5 % des ces carburants renouvelables. Et dont la plus grande part serait constituée de biocarburants. Pourtant, depuis une étude approfondie de l'EMPA sur les biocarburants, nous savons pertinemment que ces derniers entrent en concurrence avec la production alimentaire et provoquent parfois des dommages

collatéraux écologiques. Une nouvelle recherche de «Stay Grounded» montre comment, au Paraguay, des indigènes sont expulsés, des forêts brûlées et des surfaces agricoles détournées de leur usage initial pour produire des biocarburants. Ceux-ci n'ont rien de durable.

Stop aux énergies fossiles

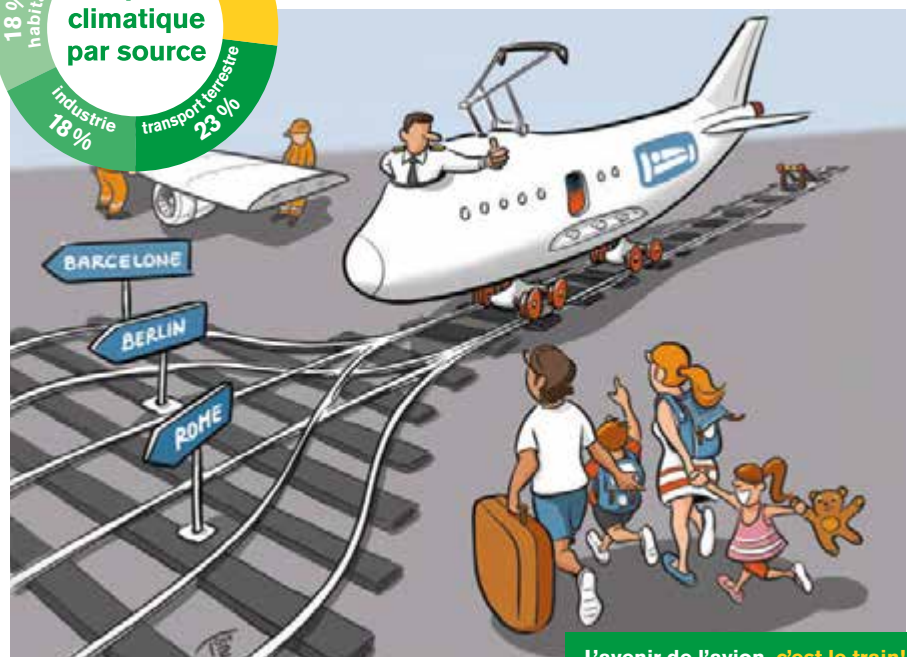
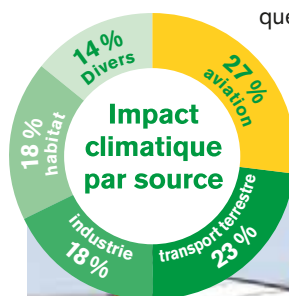
Si nous tenons compte des dernières études scientifiques en la matière, il est limpide que l'utilisation d'énergies fossiles doit être stoppée d'ici 2030. La discussion sur la durabilité des FAS n'est pas nécessaire, ne serait-ce que parce que les carburants synthétiques seront loin d'être suffisants à cette date. Il est d'autant plus étonnant que le Conseil fédéral ne prévoit aucune mesure pour réduire le trafic aérien. D'autant plus qu'un sondage du «Tages-Anzeiger» de l'automne dernier a montré qu'une majorité de la population est prête à payer une taxe pour un vol et que la loi sur le CO₂ n'a pas échoué à cause de la

taxe sur les billets d'avion. actif-traffic s'engage donc intensivement pour que la taxe sur les billets d'avion et d'autres mesures de réduction de l'aviation reviennent sur le devant de la scène politique.

Espoir de nouveaux succès pour la campagne sur les trains de nuit

Il y a tout de même une lueur d'espoir dans la loi révisée sur le CO₂ : Le Conseil fédéral a repris la promotion du trafic ferroviaire transfrontalier à hauteur de 30 millions de francs par an. C'est la somme dont les CFF ont besoin pour relancer les lignes de trains de nuit vers Rome et Barcelone. Après le redémarrage du train de nuit vers Amsterdam en décembre 2021, la campagne de trains de nuit d'actif-traffic pourra, espérons-le, enregistrer d'autres succès dans les années à venir. Mais d'ici là, il y a encore beaucoup à faire dans la Berne fédérale.

Nos revendications concernant la révision de la loi sur le CO₂ : actif-traffic.ch/loi-co2



Les taxes d'incitation sont-elles (anti-)sociales? Et quelles sont les alternatives?

D'ici 2030, les transports en Suisse devraient être intégralement sans énergies fossiles. Mais comment y arriver ? Silas Hobi, directeur d'actif-traffic, et Thibault Schneeberger, coordinateur pour la Suisse romande, discutent des taxes sur les billets d'avion, des interdictions et de la gratuité des transports publics. Entretien: Tonja Zürcher

Les taxes d'incitation sur l'essence et le diesel sont critiquées pour leur caractère antisocial. Dans quelle mesure cela est-il vrai?

Thibault : Les mouvements écologistes ont longtemps trop peu pris en compte les répercussions sociales des mesures de marché (taxes, etc.) en faveur de l'environnement. Tant que les transports publics seront mauvais dans les zones rurales, il y aura des gens qui auront besoin d'une voiture. Nous devons absolument sortir de la dépendance automobile, mais pour opérer la transition, nous devons prendre en compte la justice sociale, sinon les gens refuseront le changement. Lorsque les prix augmentent, cela affecte davantage les pauvres que les riches. Il faut donc des mesures qui permettent de distinguer les besoins fondamentaux, pour lesquels il faut un accès universel et le mésusage, qui doit être renchéri, voire interdit. Or, les taxes linéaires ne permettent pas cette distinction.

Silas : La voiture et le transport aérien ont des coûts externes très élevés, et ce sont principalement les riches qui en sont responsables. Non seulement ils ont plus sou-

vent une voiture, mais ils parcourent aussi plus de kilomètres et prennent beaucoup plus souvent l'avion. Les coûts sont payés par les gens qui vivent le long de routes bruyantes où la pollution de l'air est élevée. Ils le paient avec leur santé. C'est là le véritable scandale. Ces coûts cachés sont bien plus élevés que les coûts supplémentaires d'une taxe sur les carburants. De toute façon, la grande majorité des pauvres n'ont pas de voiture. Ils ne peuvent même pas se le permettre. Le coût annuel d'une voiture s'élève à environ 8000 francs. C'est plus du double de ce que coûte un AG.

Qu'en est-il de la taxe sur les billets d'avion ?

Thibault : Les riches peuvent continuer à faire le tour du monde pour le plaisir même avec une taxe sur les billets d'avion. Dans la plupart des cas, voler n'est pas un besoin fondamental, et une taxe sur les billets d'avion servirait à compenser l'absence de taxation du kérosène. Mais pour qu'elle soit efficace, la taxe doit être élevée, et les personnes aux revenus modestes ne pourront plus rendre visite à leur famille au Brésil, par exemple. Les riches pourront en revanche continuer à se rendre aux Seychelles pour de courtes vacances. Nous devrions davantage parler d'interdictions et de contingents.

Silas : Quand on parle de taxes, il faut aussi voir où va l'argent. S'il est redistribué à la population sous forme de taxe d'incitation, les pauvres récupèrent plus d'argent qu'ils n'en paient. La raison en est que les personnes qui ont peu d'argent volent beaucoup moins que les riches. Il en va autrement si l'on utilise la taxe pour promouvoir par exemple le kérosène synthétique, l'argent va alors aux riches qui volent beaucoup et qui en profitent donc davantage.

Si l'on suit les discussions au sein des parlements, on a l'impression que les taxes d'incitation sont le meilleur moyen de faire évoluer les transports. Est-ce vrai ?

Thibault : Notre responsabilité est de dire que les taxes ne sont pas le meilleur moyen pour y parvenir. Si elles sont trop basses, elles n'entraînent aucun changement. Si elles sont très élevées, c'est au détriment des plus pauvres. Et les riches pourront continuer de circuler en ville avec des SUV et de prendre l'avion pour leur seul plaisir. Il faut des interdictions. Les voitures doivent sortir des villes.

Silas : C'est vrai, les taxes ne sont pas la solution. Il faut des interdictions. Mais jusqu'à ce que nous ayons des interdictions, les taxes sont une bonne transition. L'internalisation des coûts externes est certes une approche néolibérale. Mais c'est la moindre des choses que les riches paient au moins lorsqu'ils détruisent la santé des pauvres.

Comment trouver des majorités pour les interdictions nécessaires ?

Thibault : Les interdictions ont plus de chances de trouver une majorité si nous donnons quelque chose aux gens en contrepartie. Lorsque les transports publics sont moins chers, la voiture reste de plus en plus souvent au garage. Les gens finissent par se rendre compte qu'ils n'en ont pas besoin. Si nous rendons les transports publics locaux gratuits, les gens n'auront plus d'excuse pour prendre leur voiture.

Silas : Il est juste de faire passer les gens de la voiture au train. Mais ce serait encore mieux si les gens faisaient moins de trajets et des trajets plus courts. Sinon, nous aurons un problème de capacité. Le développement de l'infrastructure des transports publics nécessite aussi beaucoup de béton et de terrain. Mais dans le contexte local, la gratuité des TP est envisageable.

Thibault : Le seul problème des transports publics gratuits dans les villes est que les gens ont alors tendance à prendre les transports publics plutôt que de se déplacer à pied ou à vélo. C'est pourquoi il faut rendre l'infrastructure pour les vélos et les piétons vraiment attractive et sûre.

Silas Hobi,
secrétaire
général d'actif-
traffic, explique
pourquoi les
taxes d'incita-
tions sont sociale-
ment justes.



Delia Frauenfelder

**Thibault
Schneeberger,**
coordinateur pour
la Suisse romande,
défend les trans-
ports publics
gratuits à l'échelle
locale.



actif-traffic

En vacances sur les rails

les destinations préférées de l'équipe d'actif-trafiC

Abisko, Suède

Tonja Zürcher

Durée du trajet: 42 heures



Bâle – station touristique d'Abisko:
Train de nuit pour Hamburg, de jour via Copenhague pour Stockholm, et de là train de nuit pour Abisko.

Un voyage long mais merveilleux, avec des arrêts dans des villes passionnantes. Abisko est le point de départ idéal pour des randonnées dans le nord suédois isolé ou la célèbre grande randonnée Kungsleden.

Tonja Zürcher

Barcelone, Espagne

Silas Hobi

Durée du trajet: 11 heures



Zurich HB – Barcelone

Que de souvenirs de voyages aventureux en Trenhotel (train-hôtel). S'endormir au rythme des rails suisses et se réveiller à Barcelone – une ville polyvalente et vibrante au bord de la mer. Le voyage en train est également possible de jour, mais le fait de commencer sa journée reposé au début des Ramblas était un avantage non négligeable. Espérons que la ligne de train de nuit sera bientôt à nouveau proposée.

Marcel Manhart

Jesenice, Slovénie

Julia Fischer

Durée du trajet: 10–12 heures



Zurich – Jesenice (train de nuit direction Zagreb)

De Jesenice, on traverse à pied les gorges de Vintgar jusqu'à Bled. J'aime beaucoup la Slovénie pour ses paysages naturels magnifiques et la couleur de l'eau. La nourriture en vaut également le détour.

Julia Fischer

Scalea, Italie

Daniel Costantino

Durée du trajet: 16 heures



Zurich – Scalea (train de nuit direction Milan)

Pour le «dolce far niente», la mer, la culture, la bonne cuisine, l'italianità ! Et de Scalea, la Sicile n'est plus si loin.

Max Pixel

Vienne, Autriche

Thibault Schneeberger

Durée du trajet: 13 heures



Genève – Vienne (Train de nuit au départ de Zurich)

C'est fabuleux d'arriver tôt le matin en plein cœur de la ville et de rejoindre l'hôtel à pied. Il y a tellement de choses à voir à Vienne, surtout les musées et l'architecture. Presque chaque bâtiment est un chef-d'œuvre.

Thibault Schneeberger

Zagreb, Croatie

Nataniel Mendoza

Durée du trajet: 17 heures



Genève – Zagreb (Train de nuit au départ de Zurich)

Pendant le trajet, j'ai pu discuter avec des compagnons de compartiment. Après un petit déjeuner sommaire offert par le contrôleur, je suis descendu à la gare de Zagreb, frais et dispos, et j'ai retrouvé des amis venus de Belgique, qui avaient tous pris l'avion.

Nataniel Mendoza



Le tronçon d'autoroute Wankdorf-Schönbühl devrait être élargi à huit voies – un nouveau record suisse ! Pourtant, le réseau routier secondaire de la ville de Berne n'est pas en mesure d'absorber le surplus de trafic.

Focus

Pétition

«Des milliards pour le climat, par pour les autoroutes !»

Le Conseil fédéral veut investir plus de quatre milliards de francs dans l'extension d'autoroutes dans des zones urbaines comme Bâle, Berne, Schaffhouse et Saint-Gall. Ces projets sont en contradiction flagrante avec les objectifs de protection du climat. Nous demandons au Conseil national et au Conseil des États de mettre un terme à l'extension des autoroutes, qui est nuisible pour le climat, inutile et hostile à l'humain, et d'investir à la place dans les infrastructures de mobilité d'avenir et la protection du climat.

Signez ici: actif-traffic.ch/autoroutes

Agenda

printemps-été 2022

Printemps des quartiers – Genève

actif-traffic s'associe aux associations de quartier pour créer des événements ponctuels autour du thème de la récupération de l'espace public par et pour les habitant-es.

Rejoignez-nous !

actif-traffic.ch/geneve

mercredi 22 juin 2022

Journée d'étude Mobilité piétonne 2022 – Zurich

La rue pour les gens – la zone de rencontre fête ses 20 ans : tendances et défis. Inscriptions sur mobilitepietonne.ch/journee-detude-2022-la-rue-pour-les-gens/

Organisateur:

Mobilité piétonne Suisse

vendredi 16 septembre 2022

PARK(ing) Day

L'année dernière, 80 places de parking ont été transformées en oasis temporaires dans toute la Suisse. Allons-nous atteindre la centaine cette année ? Participez vous aussi.

Toutes les informations concernant le PARK(ing) Day : actif-traffic.ch/parkingday

samedi 17 septembre 2022

Journée d'action par Mobilité d'avenir! contre la construction d'autoroutes en Suisse.

Save the date

actif-traffic
En avant toute!