

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



148 | 11.2025

Réduire le trafic aérien

A partir de la page 3

Carburants « durables » [page 7](#)

Coupes budgétaires dans les transports publics [page 9](#)

Trains de nuit : actualités [page 14](#)

actif-traffic
En avant toute!

Pourquoi prenons-nous encore l'avion ?

Nous le savons depuis longtemps : prendre l'avion nuit davantage au climat que n'importe quel autre moyen de transport. Nous trions nos déchets, achetons bio, puis nous nous retrouvons à l'aéroport pour embarquer vers Barcelone. Pourquoi ?


Est-ce dû à la politique des transports ? Le kérosène reste exonéré d'impôt, tandis que les prix des billets de trains augmentent chaque année, à peu près autant que les glaciers fondent.

Prendre l'avion pour s'évader ? La publicité, les influenceurs et les compagnies aériennes low cost alimentent l'illusion que le bonheur nous attend si loin de chez nous. Prenons-nous l'avion parce qu'il est plus facile d'assouvir notre envie d'évasion que notre quête de sens ?

Prendre l'avion est-il finalement une forme moderne de méditation ? Rester assis pendant des heures, sans rien faire, tandis qu'un moteur aussi charmant qu'un souffleur de feuilles vrombit en boucle. Une purification spirituelle par le kérosène plutôt que par l'encens ?

Le trafic aérien augmente et aucune perspective de durabilité n'est en vue. Compte tenu de ces problèmes, il est tout simplement absurde qu'un vol soit moins cher que le même trajet, en train. Soit dit en passant, il en va de même pour les aliments (bio) mentionnés ci-dessus.

Alors, que faire face à cette concurrence déloyale ? Une chose est sûre, nous allons agir. Comment ? Vous le découvrirez à la page suivante. Je vous souhaite beaucoup de calme et de détente lors de la lecture de ce nouveau numéro du bulletin d'actif-traffic.

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, Franziska Ryser, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann et Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann **Photo page de titre** Olena Yakobchuk / iStock **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** Mars 2026

Le temps est venu de lancer une nouvelle initiative populaire !

Le trafic aérien augmente, et la crise climatique avec lui. Ce secteur est déjà responsable d'environ 27 % de l'impact climatique de la Suisse, soit plus que l'ensemble des autres modes de transport. Et pourtant, depuis la pandémie, le nombre de passager·ères augmente encore chaque année. Cette année, tous les records devraient être battus, et les compagnies aériennes souhaitent poursuivre leur croissance.

Franziska Ryser

On nous dit que les vols en avion pourront bientôt être neutres en carbone, grâce aux « carburants durables » (Sustainable Aviation Fuels, SAF), une promesse séduisante. Mais la réalité est tout autre. Aujourd'hui, malgré une obligation pour l'UE dès janvier 2025 d'atteindre un modeste 2 % de SAF dans le kérosène, sa proportion dans les faits atteint tout juste 0,6 %. Ces SAF sont tout sauf durables : c'est une couche de peinture verte pour camoufler un mode de transport hyper polluant !

Les destinations les plus populaires au départ des aéroports suisses se situent pour la grande majorité au cœur de l'Europe : Barcelone, Londres, Berlin. Autant d'endroits qui sont pourtant facilement accessibles en train ou en car. Mais beaucoup prennent l'avion parce que cela reste bon marché. Cette différence entre avions et trains s'explique par le fait que les compagnies ferroviaires doivent payer la TVA, les taxes d'infrastructure et les taxes sur le CO₂, alors que le transport aérien est exempté de ces taxes, ce qui revient à une subventionner indirectement. C'est non seulement fatal en termes de politique climatique, mais c'est aussi absurde en matière de politique financière.

Au Palais fédéral, cette concurrence déloyale est bien connue depuis longtemps. Malgré cela, les parlementaires ont rejeté nos propositions pour une taxe sur les billets d'avion ou la suppression des privilèges fiscaux. La raison en est évidente : le lobby aérien exerce son influence jusqu'au cœur du Palais fédéral.

Nous disons : ça suffit ! Il est grand temps que la population ait son mot à dire. C'est pourquoi actif-trafiC veut lancer une nouvelle initiative populaire.

25 ans après notre initiative historique pour la division par deux du trafic motorisé, nous nous remettons en route : plus fort·es, plus expérimenté·es et avec une communauté incroyable, engagée dès le départ. Aujourd'hui, nous disposons d'une équipe de campagne professionnelle, d'une vaste expérience acquise lors d'innombrables processus politiques et d'un bon réseau dans toute la Suisse.

Et nous ne nous engageons pas seul·es sur cette voie : nous voulons nous lancer dans cette initiative avec toutes les forces progressistes qui souhaitent agir en faveur de transports respectueux du climat.

Nous travaillons déjà intensivement sur le texte de l'initiative. Dès le début de l'année 2026, nous souhaitons présenter une proposition et en discuter avec vous lors d'événements organisés dans toute la Suisse. Nous sommes convaincu·es qu'avec cette initiative, actif-trafiC donnera une impulsion décisive pour une politique des transports d'avenir : plus respectueuse du climat et plus équitable ! ■■■



**Malgré son énorme impact climatique,
le transport aérien reste subventionné.**

Des milliards de bénéfices sur le dos de la collectivité

Alors que les compagnies aériennes s'envolent vers une nouvelle année record, les dommages causés par le trafic aérien se chiffrent à près de 3,9 milliards de francs par an. Le bruit, la pollution de l'air et les dégâts climatiques sont payés par la collectivité, tandis que l'industrie aérienne empoche des milliards de bénéfices.

Silas Hobi

Chaque enfant apprend depuis tout petit qu'il doit ramasser lui-même ses déchets. Mais dans notre vie quotidienne, ce principe n'est pas appliqué. Le bruit, la pollution de l'air ou les dégâts climatiques ne sont que très rarement payés par celles et ceux qui les causent. Ce problème est également connu sous le terme de « coûts externes ». L'industrie aérienne, en n'assumant pas sa responsabilité dans la crise climatique, est indirectement massivement subventionnée.

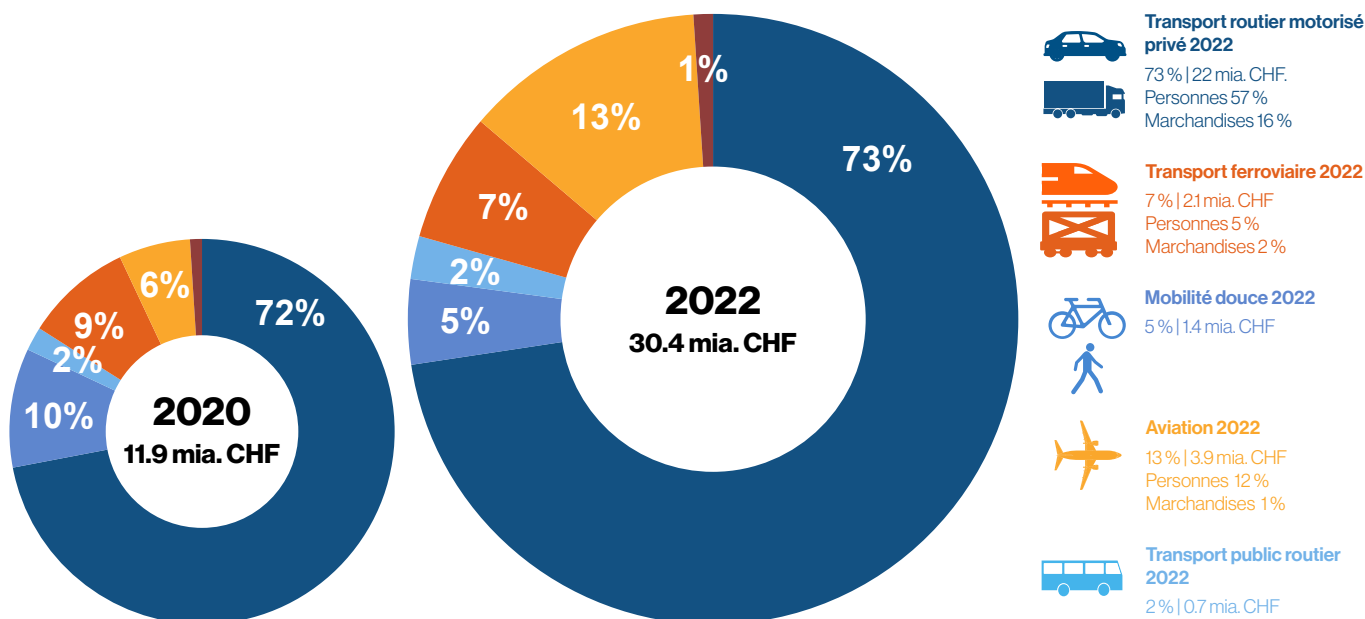
Augmentation massive des coûts externes

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) calcule régulièrement les coûts et bénéfices externes des transports. L'an dernier, les méthodes ont été adaptées à l'état le plus récent de la science. Il en est ressorti que les coûts avaient été massivement sous-estimés par le passé. Résultat : ils ont pratiquement doublé. Le total pour tous les moyens de transport est passé de 12 milliards de francs en 2020 à 26 milliards en 2021 et 30 milliards en 2022. Le trafic automobile reste en tête avec près de 20 milliards de

francs de coûts annuels. Si les automobilistes devaient payer les coûts réels, l'essence coûterait environ trois francs de plus par litre. Cela aurait de nombreuses conséquences sur la demande.

Prendre l'avion renchérit l'assurance maladie

Mais le trafic aérien n'est pas en reste avec près de 3,9 milliards de francs de coûts externes. Le trafic aérien nuit massivement à la collectivité : par exemple, pour les riverains des aéroports, le bruit des avions entraîne – à l'instar du trafic routier – des problèmes de santé, comme des troubles cardio-vasculaires, du diabète ou des maladies psychiques. Cela a des conséquences sur les coûts pour notre système de santé, qui conduit à une augmentation de nos primes d'assurance maladie. Dans l'idéal, et conformément à notre Constitution, ces coûts devraient être payés par ceux et celles qui les occasionnent, c'est-à-dire par l'industrie de l'aviation. Mais jusqu'à présent, le soi-disant principe du « pollueur-payeur » n'est appliqué que de manière isolée et totalement insuffisante.



Coûts externes des transports : Les coûts liés au réchauffement climatique ont été massivement sous-estimés jusqu'à récemment.

Graphique: actif-traffic, basé sur les données de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)

La crise climatique risque de coûter encore plus cher

Les coûts liés au réchauffement climatique sont particulièrement importants : cela comprend en outre des coûts liés aux mauvaises récoltes, aux inondations ou aux incendies de forêt. La détermination de tels coûts repose sur de nombreuses hypothèses ; ils doivent donc être considérés avec prudence. En général, on peut partir du principe que ces coûts sont fixés de manière plutôt conservatrice. En d'autres termes, il est fort probable que les coûts réels soient encore bien plus importants que ceux calculés par la Confédération. A cela s'ajoute le fait que seul ce qui peut être exprimé en francs est pris en compte. Si l'on reste par exemple plus souvent à la maison en raison de la chaleur estivale croissante, cela a, certes, un impact économique, mais qui est difficilement chiffrable. En conséquence, les effets négatifs du trafic automobile et aérien ont tendance à être sous-estimés.

Les plus précaires sont les plus touchés

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a fixé le coût des dommages climatiques à CHF 456.- par tonne de CO₂ pour l'année 2024. Il s'agit là aussi d'une estimation plutôt basse, comme le reconnaît ouvertement l'ARE. Compte tenu de la fréquence croissante des phénomènes météorologiques extrêmes ou de la destruction de villages de montagne comme Blatten, nous risquons de devoir faire face à des coûts encore bien plus élevés dans les années à venir. Des coûts qui devront être supportés par les personnes concernées ou par l'ensemble de la société, mais qui ne sont pourtant causés que par une partie de la société, de par son comportement

polluant. D'une manière générale, les personnes aux revenus plus élevés ont des bilans carbone plus importants, en particulier en raison de leur usage de la voiture et l'avion. Les personnes ayant des revenus plus faibles sont en revanche touchées de manière disproportionnée par les effets négatifs, car elles vivent plus souvent à proximité de routes très fréquentées ou sont exposées au bruit des avions. Les plus précaires paient donc pour le luxe des plus riches, ce qui est extrêmement problématique.

Une taxe sur les billets d'avion s'impose

Une mesure possible pour résoudre ce problème consiste à instaurer des taxes incitatives. Dans le domaine du transport aérien, une taxe sur les billets d'avion s'impose. Une partie des recettes pourrait être utilisée pour favoriser les alternatives à l'avion, à savoir le transport ferroviaire international, comme les trains de nuit. Le reste pourrait être distribué équitablement à la population. La plupart des personnes seraient gagnantes et recevraient davantage d'argent. Les grands voyageurs, eux, en revanche, payeraient plus cher. Les grands voyageurs, en revanche, paient plus cher. Cela permettrait de faire payer les personnes qui prennent l'avion pour les dommages climatiques causés. L'investissement dans l'offre ferroviaire inciterait les personnes à prendre davantage le train et donc à réduire le nombre de vols en avion. Cet instrument garantirait que Swiss et consorts devraient consacrer au moins une partie de leurs bénéfices à assumer leur impact si négatif sur le climat. ■

Trains VS avions : un duel truqué

Nos politiques climatiques échouent non seulement par leur inaction, mais aussi en favorisant les comportements les plus polluants : l'avion reste, trop souvent, le choix le moins cher malgré son empreinte carbone largement supérieure à celle du train.

Angela
Zimmermann

Un rapport de Greenpeace d'août 2025 a comparé les prix des trains et ceux avions sur 109 trajets en Europe. Seulement 39% étaient moins chers en train. L'exemple le plus frappant ? Le trajet Londres-Barcelone qui coûtait, pour la même date de départ, 26 fois plus cher en train (389 €) qu'en avion (14,99 €).

Des différences nationales

L'étude montre également que de nettes différences existent selon le pays de départ : depuis la France, seul 5 % des trajets étudiés sont moins chers en train (Paris-Genève par exemple). C'est 8 % depuis l'Espagne et 10 % depuis la Grande-Bretagne. L'étude relève que depuis les pays germanophones, dont la Suisse, près de 50 % des liaisons sont plus économiques en train. À l'Est, le tableau change radicalement : en Pologne, Slovaquie et dans les pays baltes, le train est quasiment systématiquement moins cher que l'avion. Par exemple, la liaison Varsovie-Prague coûte 34,56 € en train contre 186,24 € en avion.

Pourquoi l'avion est-il moins cher ?

Ce déséquilibre entre train et avion résulte d'un cocktail malicieux qui combine l'exonération de toutes taxes sur le kérosène ou de TVA... et des subventions publiques pour les compagnies

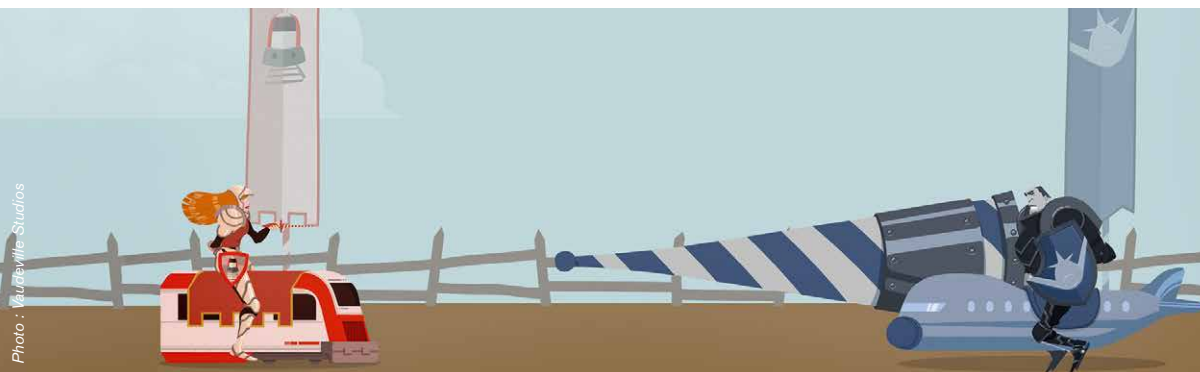
aériennes. Pendant ce temps, les compagnies ferroviaires sont soumises à la TVA, aux taxes sur l'énergie et aux redevances d'accès aux infrastructures (« prix du sillon » en Suisse).

Comment accélérer ce changement ?

Premièrement, les subventions accordées aux compagnies aériennes doivent être supprimées et les coûts sur le climat et la santé actuellement pris en charge par la collectivité doivent être facturés à ceux qui en sont responsables. Compte tenu des dommages climatiques incommensurables causés par le trafic aérien, celui-ci doit être mis à contribution financièrement.

Deuxièmement : créer un système de billetterie à l'échelle du continent qui regroupe toutes les compagnies ferroviaires nationales et internationales européennes. Un tel système éliminerait le besoin d'acheter plusieurs tickets pour un trajet à travers plusieurs pays, réduirait les coûts et la complexité pour les voyageurs et renforcerait leurs droits (indemnisation en cas de retard, synchronisation des correspondances, etc.).

En somme, tant que persisteront les subventions au secteur aérien et les obstacles tarifaires qui pénalisent le rail, le train ne pourra pas devenir le moyen de voyage dominant en Europe. Mettre fin aux aides publiques à l'aviation et introduire une taxe sur les billets d'avion constitue la clé d'une mobilité réellement durable et accessible à toutes et tous. ■



La politique privilégie l'avion par rapport au train, en contradiction avec les objectifs climatiques.

SAF : le mirage de l'avion vert

Pour prétendre pouvoir continuer à faire voler des avions tout en respectant le climat, l'industrie de l'aviation mise tout sur les SAF (Sustainable Aviation Fuels), les « carburants d'aviation durables ». Derrière cette promesse écologique se cachent bien des désillusions.

Thibault
Schneeberger

avec l'aide de
bonpote.com

Il existe deux types de SAF : d'une part, les biocarburants à base d'huile de cuisson usagée ou de graisse animale ; d'autre part les carburants synthétiques (e-fuels) à base d'hydrogène et de CO₂, très énergivores à produire. Aujourd'hui, même si les e-fuels sont le grand espoir de l'industrie de l'aviation, les biocarburants représentent 95 % de la production.

Ces SAF présentent un avantage majeur : mélangés à du kérosène, ils peuvent être utilisés dans les avions actuels sans modifier les moteurs. Par contre, malgré d'importants investissements ces dernières années, ils ne couvrent toujours que 0,3 % des besoins actuels du secteur aérien (état des lieux en 2023).

Les SAF, ça pollue moins ?

Au moment de leur combustion, les SAF à base d'huile usagée polluent autant que le kérosène. Mais la plante utilisée pour fabriquer l'huile a absorbé du CO₂ pendant sa croissance et ne fait que le libérer lorsqu'elle fait voler les avions. En théorie, sur l'ensemble du cycle, les SAF de-

vraient émettre moins de gaz à effet de serre que le kérosène. En réalité, leur bilan global est très variable. Parfois ils réduisent les émissions jusqu'à 85 %... et dans d'autres cas – l'huile de palme issue de la déforestation, par exemple – ils sont même plus polluants que du kérosène !

Un sérieux problème d'échelle

Aujourd'hui, le secteur aérien consomme 1,2 milliards de litres de pétrole chaque jour. Même si toute l'huile usagée de la planète était utilisée pour la production de SAF, cela ne suffirait jamais. C'est pourquoi on utilise déjà aujourd'hui de l'huile de palme (presque) inutilisée, comme l'a récemment révélé le Fonds européen pour le journalisme. Il faudrait donc consacrer des surfaces agricoles importantes pour produire des biocarburants... ce qui poussera à des conflits d'usage : veut-on plutôt nourrir la population ou faire voler des avions ?

Idem avec les e-fuels : pour en produire suffisamment pour couvrir l'ensemble des besoins du secteur aérien, il faudrait y consacrer l'équivalent des 2/3 de l'électricité mondiale produite chaque année ! En clair : il faudrait par exemple environ 2700 nouveaux réacteurs nucléaires sur la planète rien que pour faire voler les avions. Un ordre de grandeur tout simplement démentiel.

Un mirage techno-solutionniste

Soyons clairs : prétendre que les SAF permettront un jour de faire voler autant d'avions qu'aujourd'hui de manière écologique est totalement illusoire. Mais cela ne veut pas dire qu'ils ne joueront absolument aucun rôle ou qu'il faudrait abandonner la recherche. Si les SAF peuvent permettre de réduire les émissions des vols vraiment essentiels, alors ils seront utiles.

Le problème est précisément qu'aujourd'hui, l'industrie de l'aviation utilise surtout ces carburants comme excuse technologique « miracle » pour éviter d'envisager toute diminution du trafic aérien. Cette promesse de l'avion vert est même au cœur de la stratégie de l'industrie de l'aviation pour éviter toute remise en cause de la croissance du nombre de vols. À nous de dénoncer cette absurdité !



Les carburants d'aviation dits « durables » sont avant tout du greenwashing.

Aviation et injustice climatique

Les personnes les plus touchées par la crise climatique sont rarement celles qui ont déjà pris l'avion. Le transport aérien est l'un des exemples les plus extrêmes d'injustice climatique.

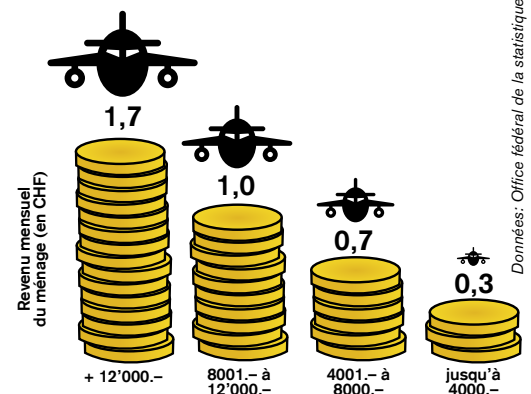
Tonja Zürcher

Selon Oxfam, les 10 % les plus riches de la population mondiale sont responsables de la moitié des émissions de gaz à effet de serre. Dans le domaine du transport aérien, la situation est encore plus extrême : seulement 1 % (!) de la population est responsable de la moitié des émissions. 80 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avion.

L'injustice n'est pas que financière, la politique migratoire restrictive joue aussi un rôle. Alors qu'il est possible pour nous de voyager dans des pays lointains et de découvrir des « cultures étrangères », les habitant·es de ces mêmes régions du monde ont généralement très peu l'opportunité d'obtenir un visa pour se rendre en Suisse. Or, ce sont eux qui souffrent le plus des conséquences de la crise climatique : chaleur croissante, précipitations extrêmes et perte des moyens de subsistance.

Une injustice aussi en Suisse

Cette injustice à l'échelle mondiale existe aussi bien au niveau local. Au sein même de la population suisse, les personnes à revenus élevés prennent cinq fois plus souvent l'avion que celles appartenant aux classes les plus modestes. Or, un vol long-courrier aller-retour par passager



Nombre de voyages en avion par personne en 2015 : en moyenne, plus le revenu est élevé, plus une personne prend l'avion souvent et loin.

Données : Office fédéral de la statistique

génère presque autant d'émissions que la moyenne des émissions annuelles d'une personne en Europe.

Faire voler les avions des riches ou nourrir les plus pauvres ?

L'industrie aéronautique promet de résoudre le problème climatique grâce à des carburants dits « durables » (SAF) (voir aussi page 7). Outre le fait qu'il s'agit davantage de greenwashing que de réalité, ces biocarburants aggravent encore les inégalités. En principe, les SAF ne devraient être produits qu'à partir de déchets tels que les huiles usagées. Dans les faits, ils sont déjà en partie produits à partir de plantes destinées à l'alimentation humaine et animale. Avec la part croissante des SAF, la concurrence avec la production alimentaire s'intensifie considérablement, ce qui entraîne une hausse des prix des denrées alimentaires et met encore plus sous pression la sécurité alimentaire des populations les plus pauvres de la planète.

Ainsi, ceux qui parlent de la nécessité de maintenir l'avion bon marché pour que les pauvres puissent se le permettre ne font en réalité que défendre le privilège des riches de voyager à travers la planète aux dépens des plus pauvres. ■■■

Maximiser les profits au détriment des employé·es

Bien que la compagnie Swiss ait réalisé un bénéfice de près de 700 millions de francs en 2024, elle prévoit de supprimer des emplois et d'en délocaliser d'autres à l'étranger. L'objectif est de doubler la marge de bénéfice pour la porter à au moins 8 %. De plus, Swiss utilise régulièrement sur ses lignes des avions et des équipages de la compagnie lettone Air Baltic, pratiquant ainsi un dumping salarial massif. Les agent·es de bord d'Air Baltic ne gagnent qu'environ CHF 1500.- / mois. Swiss prévoit désormais d'employer de plus en plus de personnel originaire d'Inde, de Thaïlande et de Chine, pour des salaires inférieurs à CHF 1000.- / mois.

Économiser sur l'avenir

Le Conseil fédéral prévoit de supprimer plusieurs milliards de francs destinés à la protection du climat dans les années à venir grâce à son programme de coupes budgétaires. Les mesures en faveur de la transition vers la mobilité durable seraient particulièrement touchées : les fonds destinés aux trains de nuit, aux transports régionaux ainsi qu'à l'extension et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire seraient ainsi supprimés.

Magdalena Erni

À la mi-septembre, le Conseil fédéral, présidé par la ministre des Finances Karin Keller-Sutter, a présenté son programme d'austérité. Il prévoit ainsi de supprimer jusqu'à trois milliards de francs à partir de 2027. Parmi les soixante mesures proposées, nombreuses sont celles qui concernent les transports et le climat. Elles constituent une menace sérieuse pour nos objectifs climatiques, qui ont été fixés démocratiquement.

Payer davantage pour des transports publics moins performants ?

La bonne desserte des différentes régions par les transports publics est un pilier important de la cohésion nationale. C'est pourquoi la proposition de la Confédération d'augmenter le taux de couverture des coûts dans le transport régional est particulièrement problématique. Aujourd'hui, la Confédération prend en charge 50 % de ces coûts non couverts, les cantons assumant l'autre moitié. À l'avenir, la part de la Confédération devrait toutefois être considérablement réduite. Cette mesure aurait des conséquences dramatiques pour les entreprises de transport public, tout en ne permettant à la Confédération d'économiser « seulement » 60 millions de francs par an. Les entreprises locales de transports publics devraient alors soit générer des recettes supplémentaires, soit réduire leurs dépenses. Elles n'auraient alors d'autre choix que d'augmenter encore le prix de leurs billets ou de supprimer certaines liaisons vers les villages isolés.

Les trains de nuit et le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui finance l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure ferroviaire, subiront également des coupes budgétaires.

de respectivement 30 et 200 millions de francs par an. En conséquence, les aménagements nécessaires au transfert de la route vers le rail ne pourront pas être poursuivis et nous devrons peut-être attendre encore des années avant de voir circuler des trains de nuit vers Rome et Barcelone. Un signal catastrophique pour la transition vers la mobilité durable.

La population a toujours le dernier mot

Mais il reste une lueur d'espoir : dès cet hiver, les modifications législatives seront examinées par les Chambres fédérales. On ignore encore combien des mesures initialement proposées par le Conseil fédéral passeront cette étape. De plus, diverses associations et partis ont déjà annoncé un référendum contre ce paquet d'austérité. actif-trafiC envisage de le soutenir. Ce sera donc aux électeurs et électrices d'avoir le dernier mot dans cette affaire. ■



Le marteau de l'austérité du Conseil fédéral : un coup de massue sur les transports publics régionaux.

Space Bike



Photo : NASA, donléase/Elxabay, montage

Vous lisez ce titre et vous imaginez des astronautes flottant tranquillement sur leurs vélos à travers la station spatiale internationale ? En réalité, au lieu d'un joyeux tintement, on n'entend que le ronronnement d'un moteur électrique. Le Space Bike n'est en effet pas du tout un vélo de course élégant, mais un appareil d'entraînement destiné à développer la musculature et à prévenir la perte osseuse pour les astronautes durant leurs séjours en apesanteur. Mais qui sait, peut-être leur donnera-t-il envie de faire un petit tour autour de la Lune ? ■



Photo : Fisher Price

Le DRP30 de Fisher Price n'est pas seulement un jouet – c'est le premier «vélo de course» pour les jeunes cyclistes dès trois ans. En outre, il incite à pédaler dans la chaleur du salon plutôt qu'à l'extérieur, en plein air. Les centres de fitness et les automobilistes s'en réjouissent. Quoi de mieux que des enfants à vélo qui économisent déjà pour leur premier abonnement et qui ne prennent pas de place sur les routes ? ■

Le plastique, c'est fantastique

Murata Boy



Photo : Murata Manufacturing

Ce robot d'environ 10 centimètres de haut peut courir, sauter et faire du vélo ! Si vous pensez qu'il s'agit d'une nouveauté, détrompez-vous : il a vu le jour en 2006. Il existe même aujourd'hui des robots capables de monter seuls sur un vélo. Cependant, aucun robot n'est encore capable de rouler de manière autonome et sans aide sur un vélo normal conçu pour les humains. Mais une percée est attendue prochainement. Combien de temps faudra-t-il avant que les livreurs Uber Eats soient remplacés par des robots ? ■

Vélo-ciraptor



Photo : Peter Mirošević / wikipedia, dinosaure intéressé de montage

« L'effet velociraptor » décrit le fait que le bruit de la chaîne d'un vélo rapide évoque inconsciemment chez certaines personnes l'image d'un prédateur préhistorique. Cela explique pourquoi les cyclistes ont parfois soudainement l'impression d'être poursuivis par un dinosaure invisible. L'avez-vous remarqué ? Cette histoire a été inventée de toutes pièces par l'intelligence artificielle de Proton. Mais le velociraptor préhistorique a réellement existé. Voici comment nous l'imaginons. ■

La modération du trafic aide le commerce de détail

Un rapport de l'Institut allemand d'urbanisme (Difu) confirme une fois de plus que les mesures de modération du trafic, telles que la suppression de places de stationnement au profit d'un accès plus attractif pour les piétons et les cyclistes, ne nuisent pas aux commerces. Au contraire, celui-ci en tire même profit.

Des études empiriques menées dans différents pays montrent qu'un espace public attrayant attire davantage de visiteurs et augmente la durée de leur séjour. Certes, les cyclistes et les piétons dépensent moins par achat, mais ils se rendent plus souvent dans

les magasins, ce qui augmente le chiffre d'affaires global de ces derniers. Il est essentiel de garantir l'accessibilité des commerces grâce à des transports publics efficaces, des pistes cyclables sécurisées et des zones piétonnes attrayantes offrant une grande qualité de vie. Une gestion ciblée des places de stationnement, qui empêche le stationnement de longue durée des voitures et libère ainsi de l'espace pour les autres client·es, est également utile. Restreindre l'accès en voiture aux commerces est un danger bien moindre que le commerce en ligne. ■



Restreindre l'accès en voiture aux commerces est un danger bien moindre que le commerce en ligne.

L'argent liquide est-il bientôt dépassé ?

Ces dernières années, de plus en plus de prestataires de transports publics misent sur les distributeurs automatiques sans espèces. Ainsi, dans le cadre de son renouvellement en cours, l'entreprise ferroviaire BLS remplace tous les distributeurs automatiques du canton de Berne par des modèles sans fente pour les pièces ni bac pour les billets. Dans les cantons de Lucerne et Neuchâtel, en revanche, il est toujours possible de payer en espèces, ces cantons l'ayant exigé.

BLS n'est de loin pas la seule à changer ses habitudes pour réduire ses coûts. Même s'il est compréhensible que les prestataires de transports publics misent sur des solutions numériques pour faire face à la pression des coûts, cela risque d'augmenter les obstacles à l'utilisation des transports publics. Les prestataires de transports publics sont appelés à développer des solutions qui permettent à tous et toutes d'accéder aux transports publics. ■

Les transports publics (ne) seront (pas) plus chers

L'Alliance SwissPass, l'organisation faîtière des transports publics, a annoncé qu'il n'y aurait pas d'augmentation tarifaire généralisée en 2026 grâce à la hausse du nombre de passagers. Mais cela n'est possible que parce que la Confédération a décidé de ne pas réduire son soutien aux transports publics, du moins pour l'année 2026. Pour les années suivantes, en revanche, les perspectives sont moins réjouissantes (voir page 9). Et malheureusement, l'année à venir ne s'annonce pas rose partout.

Contrairement à l'Alliance SwissPass, la communauté tarifaire du canton de Zurich (ZVV) a annoncé une augmentation moyenne des prix de 2,1 %. Les habitant·es de la ville de Zurich bénéficient toutefois d'un allègement grâce à l'adoption d'une initiative qui limite le coût de l'abonnement VBZ pour la ville à 365 francs. La différence est donc désormais prise en charge par la ville. Il sera intéressant de voir si d'autres communes vont suivre cet exemple. ■

Ville de Genève : OUI au Parc Masset

Le 30 novembre, on votera en Ville de Genève sur l'acquisition d'une parcelle de 35 000 m² dans le secteur Charmilles – Concorde (87, av. d'Aire) appelée «Campagne Mas-

set». Cela permettrait de créer un nouveau parc public d'importance dans un quartier dont la population aura triplé en seulement quinze ans. Aujourd'hui, le fait que cette propriété soit en mains privées constitue une véritable anomalie territoriale que son ouverture au public pourrait corriger. En faisant tomber la barrière que représente aujourd'hui cette propriété, on offrirait non seulement un véritable poumon de verdure à la population qui subit de plein fouet une densification extrême... mais on comblerait aussi un chaînon manquant piéton entre la ville et le Rhône. Ce serait un véritable bénéfice pour les déplacements à pied et l'accès public aux berges du Rhône. Une large coalition de près de 20 organisations soutient le OUI, dont actif-traffic, Mobilité Piétonne, le WWF ou encore Pro Natura. ■

Plus d'informations :
soutiencampagemasset.ch

Un poumon vert pour relier la ville au Rhône



OUI PARC MASSET

actif-traffic
En avant toute !



OUI à l'initiative pour l'avenir

L'initiative pour l'Avenir souhaite taxer les fortunes de plus de 50 millions à 50% afin de financer la transition écologique. Les ultra-riches ont statistiquement des comportements très polluants, notamment à travers leurs déplacements, en particulier à travers le recours aux jets privés. Le fruit de cette taxation, estimé à 6 milliards de francs par an, permettra ainsi de financer, entre autres, des infrastructures de transports collectifs, indispensable à la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre. actif-traffic recommande de voter OUI ! ■

Plus d'informations :
zukunft-initiative.ch/fr

Pourquoi les trains de nuit sont (quand même) nécessaires

Les CFF abandonnent leurs projets de trains de nuit vers Rome et Barcelone, car la Confédération n'a accordé qu'une fraction du soutien financier promis. Les CFF misent désormais sur les trains à grande vitesse. Une décision qui soulève d'importantes questions.

Daniel Costantino

Prendre le train de nuit à Zurich, Berne ou Genève et descendre le lendemain matin (avec un peu de chance) bien reposé à Barcelone : c'est ce que réclame actif-trafiC depuis dix ans, en réaction à la suppression progressive des lignes de trains de nuit. Le réseau de trains de nuit avait pourtant fonctionné de manière fiable durant des décennies. Mais la concurrence aérienne déloyale a été trop forte : grâce à des subventions, les compagnies aériennes low cost ont attiré les voyageurs avec des prix séduisants (voir page 6).

Un renouveau du train de nuit freiné

Puis, le vent a tourné : avec le « Nightjet », l'ÖBB a ressorti les trains de nuit de leur sommeil profond, et la clientèle utilise depuis largement cette offre. D'autres pays ont emboîté le pas. Les CFF, d'abord hésitants, puis de plus en plus audacieux, ont présenté des plans pour la réin-

troduction de lignes de trains de nuit directes vers Rome et Barcelone. Sauf qu'au printemps 2025, la désillusion est réapparue : la Confédération n'ayant débloqué que 10 millions de francs pour les trains de nuit au lieu des 30 millions promis, les CFF ont enterré leurs projets de trains de nuit vers Rome et Barcelone. Ils misent désormais sur les trains à grande vitesse, qu'ils jugent plus rentables.

Trains de jour et de nuit nécessaires

L'avantage des trains à grande vitesse est évident : le temps de trajet est nettement plus court et, grâce à un trajet direct sans changement, le voyage est plus confortable et plus fiable. Selon les estimations des CFF, les trajets en train d'une durée maximale de six heures constituent une alternative intéressante à l'avion. Cependant, les trains de nuit regorgent d'avantages : c'est un hôtel roulant qui permet d'arriver au plein centre-ville le lendemain matin. De plus, ils peuvent desservir des destinations qui, même à grande vitesse, sont situées à plus de six heures de route. Enfin, l'extension du réseau de trains de nuit est possible sans adaptation majeure de l'infrastructure, ce qui rend sa mise en œuvre moins coûteuse.

Bien utiliser les subventions

A propos du manque de financement : le Conseil fédéral a supprimé 20 millions de francs des 30 millions décidés par le Parlement avec la loi sur le CO₂ pour le développement des trains de nuit. Cet argent a été réorienté vers l'industrie de l'aviation, et non pas vers les caisses de la Confédération, comme l'a prétendu Karin Keller-Sutter. Avec une telle politique, pas étonnant que l'offre de trains de nuit stagne. Il faut maintenant que le Parlement corrige le tir. Lors des débats sur le budget en décembre, le Parlement aura l'occasion de remettre la politique climatique sur les rails. Nous suivrons les débats de près : la pression populaire doit montrer la voie au Parlement !



Mauvais aiguillage :
le Conseil fédéral encourage le trafic aérien plutôt que les trains de nuit.

0,3 %

C'est la part des carburants d'aviation dits « durables » dans la consommation totale de l'industrie de l'aviation



5 ×

les personnes à hauts revenus prennent 5 × plus souvent l'avion que celles à faibles revenus.

60

C'est le montant en millions que le Conseil fédéral veut économiser sur le dos des usager·ères des transports publics régionaux.



35 €

C'est le prix d'un trajet Varsovie – Prague en train, contre 186 € pour l'avion. Le train ne doit pas nécessairement être aussi coûteux qu'aujourd'hui : c'est une question de volonté politique !



20

C'est le montant en millions de francs du cadeau fait à l'industrie d'aviation par le Conseil fédéral en 2025... au lieu de les utiliser pour les trains de nuit.



3,9

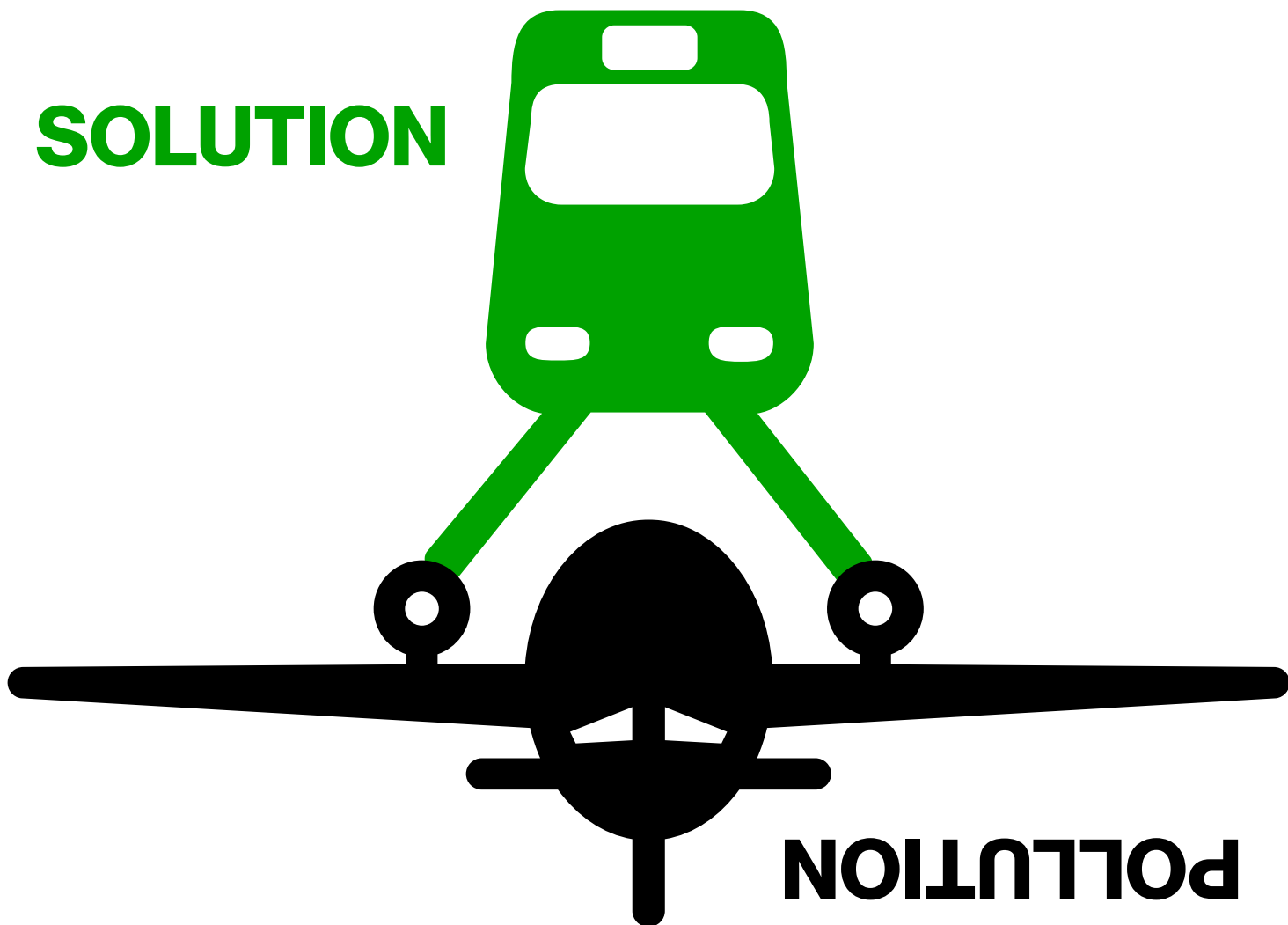
C'est le chiffre en milliards de francs des dommages causés chaque année en Suisse par l'industrie de l'aviation en raison du bruit, de la pollution de l'air et des conséquences sur le climat.

actif-trafiC lance une initiative

Le trafic aérien est responsable de 27 % de l'impact climatique de la Suisse, et le secteur ne cesse d'augmenter. Pourtant, prendre l'avion est souvent moins cher que prendre le train. C'est absurde ! Nous voulons encourager les gens à prendre le train plutôt que de les pénaliser. Pour y parvenir, nous travaillons d'arrache-pied à la deuxième initiative nationale de l'histoire d'actif-trafiC.

Pour en savoir plus : actif-traffic.ch/aviation

SOLUTION



POLLUTION

OUI à l'initiative pour l'Avenir

Dimanche 30 novembre 2025, Suisse

L'initiative pour l'Avenir souhaite taxer les fortunes de plus de 50 millions à 50 % afin de financer la transition écologique. Taxer les ultra-riches et leurs modes de vie polluants – jets privés, etc. – pour financer la transition écologique. Quoi de plus logique ? actif-trafiC recommande de voter OUI !

OUI au Parc Masset

Dimanche 30 novembre 2025, Ville de Genève

Le 30 novembre, on votera en Ville de Genève sur l'acquisition d'une parcelle pour créer un nouveau parc public dans un secteur (Charmilles / Concorde) en pleine densification. L'occasion de réparer une anomalie territoriale en ouvrant à la population un poumon de verdure. Ce nouveau parc jouerait aussi le rôle de maillon piéton manquant entre la ville et le Rhône. actif-trafiC vous invite à voter OUI !