

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



149 | 3.2026

Notre initiative pour des bons de mobilité

À partir de la page 3

Que demande l'initiative ? **pages 4 – 6**

Quels avantages pour le climat ? **page 7**

Retour des méga-autoroutes **page 8**

actif-traffic
En avant toute!

Sortir courageusement du mode économie d'énergie

Commençons par la bonne nouvelle : près des trois quarts de la population sont convaincus que le changement climatique est un problème majeur, que la Suisse doit réduire ses émissions et que notre mode de vie va changer. La mauvaise nouvelle : plus des deux tiers ne croient pas que nous y parviendrons, car les responsables politiques n'en font pas assez. Ou pire, ne veulent pas en faire assez.

Prenons l'exemple de la politique des transports du Conseil fédéral, un véritable chef-d'œuvre satirique. Les trains de nuit ? Supprimés. Les projets de méga-autoroutes ? Relancés, avec une effronterie que l'on ne connaît qu'outre-Atlantique. La raison d'État semble être de continuer à patauger. Même tragédie dans le domaine du transport aérien : bien qu'il soit clair que « continuer à voler » n'a pas d'avenir, cette option est présentée comme la plus raisonnable. Surtout : ne rien changer.

L'apathie politique en mode économie d'énergie : celui qui ne change rien ne peut pas se tromper. Dommage que l'inaction soit en réalité la stratégie la plus risquée pour l'humanité.

La population a depuis longtemps pris les devants. Deux tiers des personnes sondées en Suisse souhaitent une taxe sur les billets d'avion, car le transport aérien est trop bon marché par rapport aux alternatives. Nombre de nos compatriotes, conscients de l'impact climatique de l'avion, préféreraient voyager en train de nuit. Ce ne sont pas des revendications révolutionnaires, c'est du bon sens.

Apparemment, la population a plus confiance en elle-même que le Conseil fédéral. Elle est prête à remettre en question ses habitudes et à soutenir le changement.

La conséquence est évidente : la population doit prendre les choses en main, avec une initiative populaire. Car le courage naît là où les gens sont prêts à assumer leurs responsabilités.

Nous sommes prêt-es ! Et vous ? Bonne lecture de ce numéro d'actif-traffic.

Hanspeter Kunz, co-président ■■■



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

Édité à 1300 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 **Inscription newsletter** actif-traffic.ch/newsletter **Dispositions relatives à la protection des données** actif-traffic.ch/protection-des-donnees **Rédaction** comité d'actif-traffic **Contributions** Daniel Costantino, Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Nicola Siegrist, Nina Sommer, Angela Zimmermann et Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann **Photo de couverture** European Sleeper **Graphisme** typisch.ch **Corrections** Fabienne Leuenberger **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** Mai 2026

Gagnant-gagnant pour le climat et le porte-monnaie

La Suisse prend trop l'avion. Toute la population ?
Non. Le trafic aérien est le secteur où la corrélation
entre impact climatique et niveau de revenu est la
plus forte.

Nicola Siegrist

Alors que les émissions de gaz à effet de serre diminuent lentement dans la plupart des domaines, elles continuent d'augmenter dans le secteur aérien. Le bilan intermédiaire des objectifs climatiques de la ville de Zurich en est un exemple frappant : l'augmentation des émissions liées au transport aérien annule les progrès réalisés dans le secteur du bâtiment et des transports terrestres. Il n'y aura donc pas de réelle protection du climat sans une réduction du nombre de vols.

Pour être précis, il faut souligner que c'est avant tout une petite partie de la population suisse, à savoir les grands voyageurs, qui vole trop souvent et trop loin. Cette petite minorité cause des dommages climatiques bien plus importants que la moyenne. Et plus le portefeuille est garni, plus les voyages en avion sont fréquents, longs et luxueux : les personnes à revenus élevés causent cinq à six fois plus de dommages climatiques en prenant l'avion que celles qui gagnent moins de 6000 francs par mois. Les vols en classe affaires sont même quatre fois plus nocifs pour le climat que ceux en classe économique. Sans parler des jets privés. Les voyages fréquents en avion, destructeurs pour le climat, sont donc aussi une question sociale.

On entend souvent dire que « prendre l'avion est tout simplement trop bon marché ». D'un point de vue purement économique, c'est certainement vrai. Mais cette affirmation ne tient pas compte de la réalité sociale. Les gens veulent pouvoir voyager et nous devons veiller à ne pas passer à côté de leurs préoccupations, d'autant plus que beaucoup d'entre eux ont déjà du mal à payer leur loyer, leur assurance maladie et les frais de garde d'enfants. Dans les faits, les alternatives à l'avion sont souvent trop chères en comparaison de ce dernier. C'est pourquoi nous

interventions précisément à ce niveau avec notre initiative pour des bons de mobilité !

D'une part, avec la taxe sur les billets d'avion, nous corrigeons enfin le privilège fiscal dont bénéficie l'industrie aérienne et prenons en compte les dommages climatiques causés, en fonction de la distance et de la classe de vol. D'autre part, et c'est tout aussi important, nous renforçons la mobilité durable en rendant les transports publics plus abordables en Suisse et à l'étranger grâce aux bons de mobilité.

En conséquence, la petite catégorie de grands voyageurs (souvent des personnes à revenus élevés) paiera un prix plus équitable pour les dommages climatiques qu'elle cause et renoncera à l'avenir à une partie de ses vols. La grande majorité de la population recevra, elle, en fin d'année une belle somme sous forme de bon de mobilité, même si elle prend l'avion de temps en temps. Grâce à ce bon, elle bénéficiera d'une réduction notable sur son abonnement de transports publics ou pourra profiter d'un voyage en train à tarif réduit. Une situation gagnant-gagnant-gagnant pour le climat, les transports publics et le porte-monnaie de la population ! ■



Grâce au bon de mobilité, davantage de personnes pourront profiter d'un voyage en train.

Des tarifs aériens équitables pour des transports publics forts

Notre initiative pour des transports publics forts et des tarifs aériens équitables, ou initiative « pour des bons de mobilité », renverse la logique dans le domaine des transports : moins d'incitations à prendre l'avion et davantage d'argent pour des transports publics performants et abordables.

Nina Sommer

Le trafic aérien est responsable d'environ 27 % de l'impact climatique de la Suisse, il connaît une croissance effrénée et bénéficie de scandaleuses exonérations fiscales. Les dommages climatiques, le bruit et les coûts sur la santé sont payés par la collectivité. Une taxe sur les billets d'avion basée sur le principe du pollueur-payeur permettrait de prendre l'argent là où sont causés les dommages les plus importants. Notre initiative prévoit ainsi de prélever une taxe sur chaque vol au départ de la Suisse. Cette taxe serait proportionnelle à la distance et à la classe de voyage, afin de contribuer de manière significative à la réalisation de nos objectifs climatiques.

Concrètement, cela signifie qu'une taxe de 30 francs sera prélevée sur les vols court-courriers en classe économique. Pour les vols long-courriers, nous prévoyons une taxe plus élevée en raison des émissions plus importantes. Le montant exact sera fixé par le Conseil fédéral et le Parlement après l'acceptation de l'initiative, conformément au principe du pollueur-payeur. La taxe sera également proportionnelle en fonction de la classe de voyage. Étant donné que les voyages en classe affaires et en première classe génèrent des émissions de CO₂ quatre à cinq fois plus élevées en raison de l'utilisation nettement plus importante d'espace et de ressources par personne, les passagers-ères de ces classes devront s'acquitter d'une contribution proportionnellement plus élevée.

Cette logique doit s'appliquer d'autant plus lorsque les émissions sont particulièrement extrêmes et réparties de manière socialement inégale : c'est le cas des jets privés, qui génèrent jusqu'à 30 fois plus d'émissions par personne que les vols réguliers en classe économique. D'ailleurs, en parallèle, leurs émissions ont considérablement augmenté ces dernières années.



Source: iStock / urbazon

La population dans son ensemble bénéficiera de transports publics plus performants et plus abordables.

L'initiative prévoit donc également des contributions claires dans ce domaine : une taxe d'au moins 500 francs sera prélevée par vol en jet privé, en fonction de la distance parcourue et du poids de l'avion. Cela permettra de couvrir un domaine qui n'est jusqu'à présent guère réglementé, alors qu'il est particulièrement néfaste pour le climat et extrêmement déséquilibré sur le plan social.

Comment notre initiative renforce les transports publics

Cependant, ce n'est pas seulement la taxe qui est décisive, mais aussi l'utilisation des recettes. La taxe sur les billets d'avion rapporterait environ 1,5 milliard de francs par an. Au moins deux tiers de cette somme seront directement reversés à la population sous la forme d'un bon de mobilité annuel d'environ 110 francs. Celui-ci pourra être utilisé pour les transports publics locaux, nationaux et internationaux.

Au maximum un tiers des recettes sera investi pour promouvoir le transport ferroviaire transfrontalier. Le terme général « promouvoir » permet d'octroyer des contributions tant pour les infrastructures que pour l'exploitation. Cela sera particulièrement déterminant pour développer les liaisons ferroviaires nocturnes au départ de la Suisse.

Les trains de nuit sont souvent la seule alternative réaliste à l'avion sur les longues distances, mais leur exploitation n'est souvent pas rentable. Les fonds de l'initiative permettront de garantir les offres, de mettre en place de nouvelles liaisons et d'acquérir du matériel roulant moderne, par exemple pour les liaisons vers Barcelone ou le sud de l'Italie. Des exemples à l'étranger montrent que cela fonctionne : il y a plusieurs années, les chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont reçu des garanties publiques contre les déficits d'un montant de plus de 400 millions d'euros afin de développer leur réseau de trains de nuit, avec un véritable succès à la clé.

Grâce aux bons de mobilité, plus de 90 % de la population recevra au final davantage d'argent qu'elle n'en dépensera en taxes sur les billets d'avion. En fin de compte, cela signifie que ce sont les grands voyageurs et les voyageurs de luxe – généralement des personnes aux revenus élevés à très élevés – qui paieront davantage. La population dans son ensemble bénéficiera, elle, de transports publics plus performants et plus abordables. ■

Bons de mobilité

Un bon annuel de plus de 100 francs pour les transports publics ? Voilà une idée novatrice. Avec notre initiative « pour des bons de mobilité », chaque personne résidant en Suisse devrait recevoir environ 110 francs par an pour pouvoir utiliser les transports publics à moindre coût. Cette initiative sera financée par les grands voyageurs en avion, le plus souvent aisés.

Silas Hobi

Le prix des billets de transport public n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Le surveillant des prix a montré qu'ils ont pratiquement doublé depuis 1990. Leur augmentation dans cette période équivaut à quatre fois plus que les coûts liés à la voiture. Il n'est donc pas étonnant que l'on entende régulièrement des voix s'élever pour dénoncer le coût élevé des transports publics. Dès lors que l'on voyage à plusieurs ou que l'on dispose d'un budget serré, on a tendance à préférer la voiture aux transports publics. C'est cela qu'il faut changer.

90 % de la population en profiterait

Avec notre initiative « pour des bons de mobilité », nous voulons rendre les transports publics moins chers. Au moins deux tiers des recettes

provenant de la taxe sur les billets d'avion seront redistribués une fois par an à toutes les personnes habitant en Suisse, y compris les enfants, sous la forme d'un bon pour les transports publics. Le montant variera en fonction de la conception de la taxe. Actuellement, sur la base du mécanisme proposé dans l'ancienne loi CO₂, nous estimons ce bon à environ 110 francs par personne par année. Concrètement, plus de 90 % de la population recevra davantage d'argent qu'elle n'en paiera pour la taxe sur les billets d'avion. Celles et ceux qui ne prennent pas (ou peu) l'avion et utilisent les transports publics seront récompensés pour leur mobilité respectueuse du climat.

Les grands voyageurs à la caisse

Le bon de mobilité sera surtout financé par les grands voyageurs. Celles et ceux qui prennent souvent l'avion pour de longues distances, voire en classe premium, contribueront davantage. Étant donné que les personnes à revenus élevés prennent l'avion cinq à six fois plus souvent que les personnes à faibles revenus, nous pouvons partir du principe que ce sont les grands voyageurs les plus riches qui permettront de rendre les transports publics moins chers pour toutes et tous. De plus, les ultra-riches, qui voyagent à bord de jets privés seront également mis à contribution. En résumé, on peut donc retenir que l'initiative sur les bons de mobilité contribue à la protection du climat et à une plus grande justice climatique.

Gagnant-gagnant

En effet, en Suisse, nous n'avons pas seulement un problème avec l'impact climatique du trafic aérien. Le trafic automobile est également responsable d'une grande partie des émissions de CO₂. C'est pourquoi les mesures visant à favoriser le transfert vers les transports publics sont les bienvenues. Même si 110 francs par an ne permettra pas de couvrir les frais d'un abonnement régional, cela permettra tout de même de réduire la barrière d'accès aux transports publics. Une hausse de l'usage des transports publics est donc à prévoir. Une personne qui reçoit une fois par an un bon pour les transports publics, même si elle est fan de voiture, sera peut-être tentée d'essayer le train. Il s'agit donc d'une situation classique gagnant-gagnant. ■



Chaque personne en Suisse recevra chaque année un bon de mobilité d'une valeur de 110 francs à utiliser pour les transports publics régionaux, nationaux ou internationaux.

L'indispensable taxe climatique sur les billets d'avion

Face à la croissance effrénée du trafic aérien et ses impacts climatiques irrémédiables, il est évident que nous devons agir. Mais quelle serait l'efficacité d'une taxe sur les billets d'avion ?

Angela
Zimmermann

En 20 ans, le nombre de passagers-ères dans les aéroports suisses a presque doublé. Appliquer le principe du « pollueur-payeur » – en taxant proportionnellement à la distance et à la classe – permettrait d'inciter à réduire les vols en avion.

Impact climatique

En 2021, lors du vote sur la révision de la loi CO₂, des scientifiques ont modélisé les effets d'une taxe sur les billets d'avion. Leur conclusion : une telle mesure pourrait réduire de 21 % le nombre de passagers et de 16 % les émissions de CO₂ du trafic aérien.

Ces projections s'appuient sur une étude économique montrant que la demande de vols diminue lorsque les prix augmentent. Par exemple, pour un vol court-courrier en classe économique en Europe, une hausse de 1% du prix entraîne une baisse de 1,2% de la demande.

La sensibilité au prix varie toutefois selon le type de vol et la classe : les passagers de vols courts en classe économique réagissent le plus fortement à une hausse tarifaire que ceux des vols long-courriers en classe premium.

Philippe Thalmann, professeur à l'EPFL et co-auteur de l'étude explique : « Quelle que soit

la taxe prélevée pour les vols longue distance en classe Economy, elle devrait être au moins 4 fois plus élevée pour les classes Premium (Business, Première). En effet, les sièges plus lourds et spacieux dans ces catégories sont responsables de quatre fois plus d'émissions et sont occupés par des passagers qui sont quatre fois moins sensibles aux prix. Pour les vols court-courriers, le rapport des taxes Premium sur Economy pourrait se situer entre 1,5 et 2. »

En outre, si les vols long-courriers ne représentent que 20 % des voyageurs-euses, ils sont responsables de 60 % des émissions. Ainsi, une taxation plus élevée pour les passagers-ères de ces vols, particulièrement en classe Premium, permettrait de réduire encore davantage l'impact climatique de l'aviation et d'assurer une plus grande équité.

Et après ?

Le texte prévoit un suivi régulier du montant de la taxe, ajustable si nécessaire. Le but visé à terme est de drastiquement réduire le trafic aérien, en favorisant et développant les alternatives terrestres. Un tel changement nécessite une transformation profonde de notre rapport au voyage, en tant que société : moins loin, moins souvent mais plus détendu et plus enrichissant. ■

Les personnes voyageant en classe premium génèrent au moins quatre fois plus d'émissions que ceux voyageant en classe économique sur les vols long-courriers.



Rösti continue de rêver de méga-autoroutes

Moins d'un an et demi après le rejet de l'extension du réseau autoroutier, le ministre des transports Albert Rösti a présenté sa vision de l'avenir des transports en Suisse. Parmi ceux-ci figurent trois des projets autoroutiers rejetés par la population.

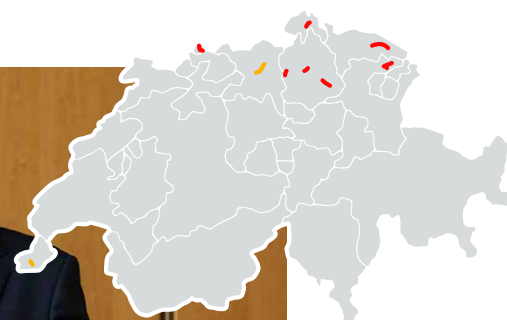
Magdalena Erni

Fin janvier, le moment était venu : après avoir dévoilé quelques mois plus tôt le rapport du professeur Weidmann de l'EPFZ qui établissait des ordres de priorité pour tous les projets d'extension du réseau ferroviaire et routier, Albert Rösti a présenté la réponse politique à ce rapport dans un projet de consultation. Pour la toute première fois, les projets autoroutiers et ferroviaires sont regroupés dans un même projet. Cela risque d'entraîner la construction de projets ferroviaires uniquement si la population approuve également l'extension du réseau autoroutier.

Tunnel de Fäsenstaub, tunnel du Rhin et tunnel de Rosenberg d'ici 2045

Bien que les projets routiers et ferroviaires soient désormais présentés conjointement au Parlement, conformément à la volonté de Rösti, aucune analyse globale n'a été réalisée. Rösti a en effet déclaré que neuf milliards de francs devaient être investis dans des projets autoroutiers d'ici 2045, malgré le fait que, du point de vue de Weidmann, il serait plus judicieux d'améliorer l'infrastructure ferroviaire.

Malgré le refus du peuple, Albert Rösti veut imposer la construction des projets autoroutiers à Bâle, Schaffhouse et Saint-Gall.



En orange, les projets autoroutiers qu'Albert Rösti prévoit pour la prochaine phase d'extension à partir de 2030. En rouge, ceux pour 2045.

Parmi ceux-ci figurent également trois projets autoroutiers rejetés par les votant-es en 2024. « Par respect pour la décision populaire » (sic) ils ne sont pas inclus dans la prochaine phase d'extension en 2027, mais figurent encore dans les projets à réaliser avant 2045. Rösti justifie cela en affirmant que ce vote a rejeté l'ensemble du paquet, mais pas les projets individuels. Un argument absurde.

Les sondages réalisés après le vote de novembre 2024 ont en effet clairement montré que la population veut davantage de protection du climat et moins de trafic motorisé. Et certainement pas de nouvelles autoroutes, où que ce soit. Un sondage représentatif récemment publié par l'ATE le confirme. L'élargissement du tronçon Perly-Bernex de l'autoroute de contournement à Genève par exemple – prévu pour la prochaine phase d'extension – va clairement à l'encontre de la volonté populaire. Rappelons que la commune riveraine de Confignon par exemple, directement concernée, a voté NON à plus de 60% en novembre 2024. Mais la démocratie, comme les terres agricoles ou les objectifs climatiques importent peu à Albert Rösti.

Trente projets autoroutiers en moins

Mais il y a aussi quelques bonnes nouvelles. Le Conseil fédéral abandonne par exemple trente projets autoroutiers, notamment une dizaine de projets dans le Canton de Vaud. De plus, l'infrastructure ferroviaire devrait bénéficier de davantage de fonds que prévu initialement. On peut toutefois se demander si l'argent est bien investi : la priorité mise sur le tunnel du Grimsel interroge, par exemple.

Quelle est la demande réelle pour ce projet à vocation essentiellement touristique qui coûtera au moins 800 millions de francs ? Pendant ce temps, des aménagements importants, tels que la double voie entre Genève et Lausanne ou la réduction du temps de trajet entre Winterthur et Saint-Gall, restent sur la touche.

Notre engagement en faveur d'une mobilité sans énergies fossiles restera donc nécessaire non seulement dans les airs, mais aussi au sol, jusqu'à l'été prochain avec une réponse à la consultation sur les projets autoroutiers, puis peut-être à nouveau dans un an et demi avec un référendum. ■



Trains de nuit : tout le monde veut monter à bord, sauf le Parlement

En décembre dernier, le Parlement mettait un frein au lancement du train de nuit Bâle-Copenhague-Malmö. C'est un coup dur, mais pas la fin du retour des trains de nuit. Certains signaux positifs proviennent du secteur ferroviaire mais aussi d'autres instances politiques.

Angela
Zimmermann

La décision du Parlement bloque brutalement une première étape dans le développement d'un réseau ferroviaire nocturne depuis la Suisse. La création d'autres lignes ferroviaires nocturnes aurait pu s'étendre à des destinations où l'offre ferroviaire fait encore défaut comme l'Espagne, le Portugal, le sud de l'Italie ou les Balkans, mais également desservir la Suisse romande, actuellement privée de tout départ en train de nuit.

« Cela ne servirait qu'aux loisirs »

Certains parlementaires ont argué que cette ligne « ne servirait qu'aux loisirs ». C'est faux : les pays scandinaves sont aussi un partenaire commercial de la Suisse et les déplacements professionnels sont nombreux. La promotion des trains de nuit n'est toutefois pas une question de loisirs ou de voyages d'affaires, mais bien un moyen de réduire durablement l'empreinte écologique de nos voyages internationaux, quelle que soit la raison du déplacement. Et comme 81% des vols au départ de la Suisse sont d'ordre privé, il serait absurde de ne proposer des alternatives respectueuses du climat que pour les voyages d'affaire. 50 vols hebdomadaires relient la Suisse à Copenhague et Malmö, à un prix artificiellement bas qui n'est possible que grâce aux subventions de l'État. Car oui, la Confédération subventionne (indirectement) le trafic

aérien à travers l'exemption de TVA et de taxe sur le kérosène. Le manque à gagner de cette dernière est estimé à 1,5 milliards par an. Le refus de subventionner les trains de nuit revient à privilégier délibérément le trafic aérien, qui bénéficie donc déjà d'un soutien public massif.

« Cela coûte trop cher »

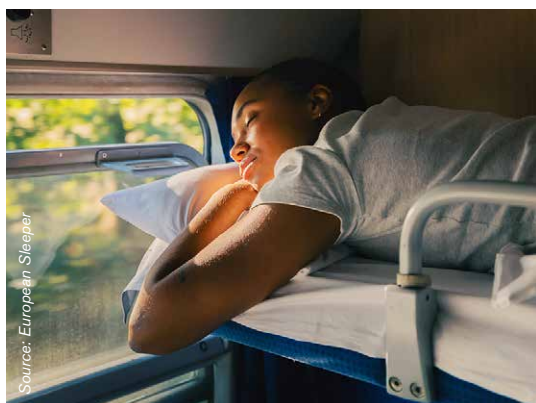
Si les trains de nuit ont besoin d'une subvention c'est que leur rentabilité est faible. Une fois le train arrivé au petit matin à destination, il reste immobilisé en gare – et son personnel aussi – jusqu'au prochain trajet en sens inverse. Une solution ? Développer des wagons réversibles utilisables de jour comme de nuit, un investissement technologique bien plus réaliste que l'idée que l'aviation se fera bientôt sans polluer.

D'autres acteurs se mobilisent

Des postulats ont été déposés par les forces de gauche de manière coordonnée dans les villes de Genève, Lausanne, Bâle, Zurich et Berne afin de pousser la Confédération à trouver des financements pour ces trains de nuit. Mais les choses bougent également dans le secteur ferroviaire lui-même. En France, la ligne nocturne Paris-Berlin-Vienne, interrompue en décembre 2025 faute de subventions publiques, sera relancée dès mars 2026 par la compagnie privée néerlandaise European Sleeper. À partir de juin, une liaison entre Amsterdam et Bruxelles vers Milan est prévue, avec un arrêt à Berne. Les CFF se montrent encore peu coopératifs, mais European Sleeper se dit confiant quant à l'obtention de l'autorisation de circuler dans les délais.

Financement stable des liaisons ferroviaires

Il est compréhensible que les CFF aient perdu toute envie de créer de nouvelles lignes de trains de nuit après les revirements politiques incessants en matière de développement de ces derniers. Notre initiative sur les bons de mobilité intervient donc directement à ce niveau et créerait un financement stable pour la promotion des liaisons ferroviaires transfrontalières. Jusqu'à un tiers des recettes provenant de la taxe sur les billets d'avion pourra être utilisé pour améliorer les infrastructures, le matériel roulant ou les conditions d'exploitation. Plus rien ne s'opposera alors au retour des trains de nuit. ■



Le nouveau European Sleeper devrait désormais assurer une liaison nocturne entre Paris et Vienne et devrait, à partir du mois de juin, relier Amsterdam à Milan via Berne.

Bio, s'il vous plaît



Source: Unsplash / Oskar Kajaksoo

Si vous prenez l'avion à titre privé, merci d'opter pour le bio, afin de préserver l'environnement. Avocats bio du Pérou, crevettes bio de Thaïlande, parmesan bio d'Italie, une Veuve Clicquot de France (non bio – les exceptions confirment la règle, comme chacun sait), tomates bio et roquette bio de Sicile. Si le carburant est ensuite enrichi d'une goutte de kérosène bio, plus rien ne s'oppose à un voyage durable dans votre petit jet privé. Bon appétit et santé !



Renoncer à son jet privé

Agir activement contre la crise climatique c'est par exemple renoncer à son jet privé (qui peut être loué à des ami·s pour une somme modique). On peut alors désormais naviguer en toute sérénité et le cœur léger à travers les océans à bord de son yacht. Quel bonheur ! Depuis que le carburant est produit à partir d'huile de palme cultivée de manière durable (et d'huile de friture à usage unique), nous agissons même activement en faveur de l'environnement (après tout, les palmiers à huile sont bien verts !). Et avec le jet privé « partagé », nous sommes presque aussi respectueux de l'environnement que les citoyen·nes de gauche écologistes qui utilisent Mobility. Oh yeah !

On en veut encore un peu plus



Quitte à faire les choses, autant les faire à fond. Se rendre à l'aéroport en Ferrari dorée pour s'envoler vers les Bahamas, puis faire le tour des îles en yacht. Pour un peu moins de 100 millions

de dollars, c'est presque une bonne affaire. On ne s'offre rien d'autre, sauf peut-être une petite taxe aérienne lors d'un détour par la Suisse, si l'on a besoin d'une nouvelle Rolex en or. ■

La jet-set, c'est du passé



Malgré l'or et le « partage » des jets, ceux qui voyagent en jet privé font partie des losers. Les précurseurs s'orientent vers le tourisme spatial. Ceux qui ont un véritable statut s'envolent dans l'espace et boivent leur Veuve Clicquot sur Mars, le tout sans taxe sur les billets d'avion. Encore une économie ! ■

Remise conjointe de notre pétition et de la pétition en faveur du train de nuit vers Malmö soutenue par un large front.



27 530 signatures pour une transition vers la mobilité durable

En décembre, nous avons remis 27 530 signatures au Parlement fédéral pour demander un tournant dans la politique des transports en Suisse. Avec notre pétition, nous nous opposons au « programme d'allègement budgétaire

2027 » du Conseil fédéral qui prévoit des coupes budgétaires drastiques dans les transports publics et la suppression du train de nuit vers Copenhague et Malmö. Au lieu de continuer à gaspiller des milliards dans l'extension des autoroutes rejetée par la population, l'argent devrait être utilisé pour les transports publics régionaux, l'infrastructure ferroviaire, les trains de nuit ainsi que les infrastructures piétonnes et cyclistes. ■

Politique de démantèlement effrénée

Avec son paquet d'austérité 2027, la Confédération veut couper jusqu'à trois milliards par an dans le budget fédéral. La protection du climat et la mobilité durable sont particulièrement visées. Le Conseil des États, qui s'est prononcé sur le projet du Conseil fédéral maintient que les usagers·ères doivent payer une part plus importante des coûts du transport régional de voyageurs (cars postaux et trains régionaux). Concrètement : les prix des billets augmenteront et certaines liaisons dans les régions périphériques seront supprimées. Le développement des trains de nuit serait définitivement abandonné. Afin d'empêcher ce scénario catastrophe, nous nous sommes associés à d'autres organisations telles que le SSP, le GSsA et l'Union des étudiant·e·s de Suisse (UNES) pour demander l'arrêt de cette politique de démantèlement. ■

Dépôt de l'initiative Climat Urbain à Zofinguen



Autoroutes romandes : quelques abandons et retours par la bande

Dans la consultation Transports⁴⁵ lancée par Albert Rösti, on se réjouit de l'abandon annoncé de près d'une dizaine de projets autoroutiers vaudois (contournement de Morges, échangeurs dans l'Ouest lausannois, etc.). L'élargissement du tronçon Vengeron – Nyon, contre lequel nous nous sommes battus avec succès en 2024 est aussi abandonné. Ou presque... car Albert Rösti veut quand même y créer une troisième voie avec les bandes d'arrêt d'urgence. Une augmentation de la capacité, donc... au détriment de la sécurité. Du

côté du rail, la redondance Genève – Lausanne aurait dû être une priorité absolue. Mais seul le tronçon Morges – Perroy y figure... et il est en plus relégué à 2031. Une lenteur coupable. Le projet de tunnel du Grimsel reliant l'Oberland bernois à la Vallée de Conches (Valais), à but purement touristique, est, lui jugé prioritaire... allez comprendre ! ■

Notre nouvelle vidéo sur le 30 km/h

La généralisation du 30 km/h est une mesure simple et bon marché qui permet de réduire le bruit, d'améliorer la qualité de vie et de sauver de nombreuses vies. Cette mesure est défendue largement et partout où elle a été mise en œuvre, elle finit par faire l'unanimité. Le 30 km/h

devrait être la règle dans toutes nos localités depuis bien longtemps... mais aujourd'hui, non seulement cette baisse de la vitesse peine à être généralisée, mais elle est attaquée de toutes parts : au niveau fédéral par le ministre des transports Albert Rösti mais aussi au niveau local. À l'heure où nous bouclons, le Grand Conseil genevois vient de voter une loi pour donner un coup de frein au 30 km/h sur les axes dits « structurants ». actif-traffic lance un référendum avec ses partenaires ! Les arguments en faveur du 30 km/h généralisé sont pourtant très nombreux et largement documentés. Notre nouvelle vidéo, publiée début février, fait le point sur ce sujet crucial. ■



À regarder et diffuser :
actif-traffic.ch/30video

Finissons-en avec les jets privés !

Les jets privés génèrent jusqu'à 30 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre par passager-ère que les vols en classe économique. Les puissants qui se rendent au Forum économique mondial (WEF) de Davos ou en vacances dans les Alpes avec leur jet privé polluent en un seul vol autant qu'une personne lambda en une année entière. Nous demandons donc l'interdiction des jets privés dans toute la Suisse. L'aéroport d'Amsterdam (Schiphol), qui a fortement réduit ses capacités pour les jets privés et vise une interdiction à terme, pourrait servir de modèle. Notons encore la démarche de la « Premium Flyers Solidarity Coalition » de l'Espagne, de la France et d'autres pays, qui réclament au niveau international des taxes élevées sur les billets en classe affaires et les voyages en jet privé. ■

actif-traffic.ch/jetsprives



Nos initiatives Climat Urbain continuent !

À Berthoud (Berne), le Conseil municipal a décidé de désimperméabiliser et de végétaliser 21 000 m², soit l'équivalent de trois terrains de football. De plus, un nouveau règlement concrétise d'autres mesures pour lutter contre les îlots de chaleur. Le comité d'initiative de Berthoud a donc retiré son initiative Climat Urbain.

À Zofingen, l'initiative Climat Urbain a été déposée avec plus de 630 signatures. Il appartient désormais au conseil municipal d'élaborer un contreprojet ou une proposition de mise en œuvre. À Wädenswil, l'initiative Climat Urbain n'en est qu'à ses débuts : la collecte des 600 signatures nécessaires a commencé en janvier. ■

Voiture et extrême-droite

Le 2 décembre dernier, actif-trafiC organisait une conférence-débat à Genève intitulée « La voiture, véhicule de l'extrême-droite ? », avec le géographe Antoine Dubiau. Comment la voiture nourrit-elle l'extrême droite – et comment l'extrême droite, en retour, entretient-elle la dépendance automobile ? Des éléments de réflexion ont été posés.

Thibault
Schneeberger

Antoine Dubiau, doctorant en géographie à l'UNIGE, a rappelé que la voiture n'a pas conquis l'espace public « naturellement » mais s'est imposée par des choix politiques et des investissements publics massifs : routes, autoroutes, parkings, zonage urbain. Ce modèle d'aménagement du territoire, qui disperse les lieux d'habitation, de travail et de loisirs a transformé le paysage et marginalisé les autres modes de transport. En de nombreux endroits, la voiture n'est alors plus un choix, mais une condition de survie sociale. La dépendance automobile a donc été organisée, produite et entretenue.

À cela s'ajoute la charge symbolique : la voiture est associée à la puissance, à la vitesse, à la maîtrise de l'espace. Des valeurs historiquement liées à une certaine vision de la liberté : une liberté individualiste, concurrentielle, souvent masculine, où l'espace public est perçu comme un terrain à conquérir plutôt qu'un bien commun à partager. Or, c'est souvent cette conception de la liberté qui fonde certains discours réactionnaires : rejet des contraintes collectives, de l'État régulateur, de ses normes écologiques, etc.

Vidéo complète
de la conférence
disponible sur
le site d'actif-trafiC :
actif-trafic.ch/xdroite



Antoine
Dubiau



La voiture sert souvent de symbole et d'outil
pour dominer l'espace public.

Ciment du mode de vie impérial

Pour Antoine Dubiau, la voiture est même le ciment du « mode de vie impérial », un concept développé par deux sociologues allemands, selon lequel le mode de vie occidental, fondé sur l'exploitation des ressources humaines et naturelles à l'échelle globale, en particulier du Sud global, permet d'assurer un confort matériel élevé dans les pays du Nord, tout en exportant ses pollutions au Sud.

Or, c'est précisément la défense de ce mode de vie qui est au cœur de la rhétorique et de la bataille culturelle menée par l'extrême droite, qui refuse toute remise en question de nos modes de consommation et de production et préfère faire reposer la question écologique sur la variable démographique, et donc sur l'immigration. L'initiative de l'UDC sur la Suisse à 10 millions en est un exemple frappant.

Le rôle de l'industrie automobile

Antoine Dubiau a aussi élargi la réflexion à l'industrie automobile et à son pouvoir d'influence. Lobbying, marketing, construction de récits publicitaires : tout concourt à naturaliser la voiture comme évidence indiscutable. En faisant de la voiture un marqueur identitaire, l'industrie renforce une segmentation sociale ville/campagne et un ressentiment envers les mesures écologiques progressistes. Les banlieues et zones rurales, moins bien desservies par des transports publics efficaces, deviennent ainsi des terrains fertiles pour des discours politiques populistes qui promettent de « protéger le mode de vie ».

Si l'on veut réellement engager une transition écologique juste, peut-on éviter de s'attaquer frontalement à la place centrale de la voiture dans nos sociétés ? Et surtout, comment mener ce combat sans laisser le terrain politique aux forces réactionnaires qui instrumentalisent la dépendance automobile à des fins identitaires et autoritaires ?

Cette soirée a posé les bases d'une réflexion qui mérite d'être approfondie. À suivre, donc ! ■

5 – 6 x

Les personnes à revenus élevés prennent 5 à 6 fois plus souvent l'avion que celles à faibles revenus

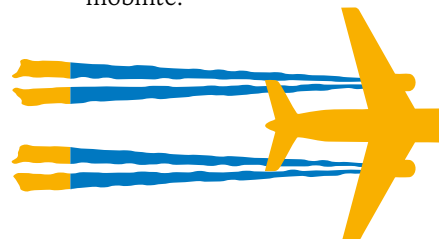


90 %

C'est la part de la population qui aura davantage d'argent dans son porte-monnaie grâce à notre initiative pour des bons de mobilité.

16 %

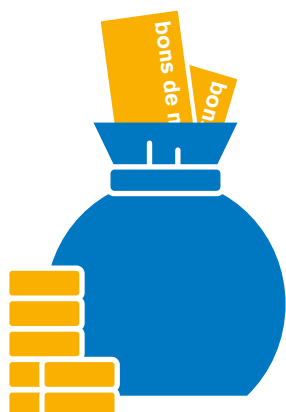
C'est la diminution attendue des émissions de CO₂ du trafic aérien grâce à notre initiative pour des bons de mobilité.



Faits

21 %

C'est la réduction prévue du nombre de passagers-ères suite à notre initiative.



1,5 mia

C'est le montant en francs des recettes estimées provenant de la taxe sur les billets d'avion.

environ 110.–

C'est le montant que chaque personne en Suisse recevrait chaque année grâce au « bon de mobilité ».



100 000 signatures en six mois

Nous avons un objectif ambitieux. Nous ne nous contentons pas de lancer une initiative nationale visant à remettre en question le tabou du transport aérien. Nous voulons même récolter les 100 000 signatures nécessaires en six mois. Nous n'y parviendrons qu'avec votre soutien actif. Le coup d'envoi sera donné le 1^{er} mai dans des dizaines de localités suisses. Serez-vous des nôtres ?

actif-traffic.ch/startrecolte



Source: ÖBB/Harald E. Hübner

Avec des offres ferroviaires abordables et confortables, davantage de personnes voyageraient en train plutôt qu'en avion.

Assemblée générale d'actif-traffic

Mercredi 25 mars 2026, 19h
Centre des congrès Kreuz,
Zeughausgasse 41, Berne
Outre les points formels habituels pour toute Assemblée générale, nous discuterons avec des spécialistes de notre projet d'initiative pour des bons de mobilité.
Inscription : actif-traffic.ch/ag2026

L'aérien doit-il changer de cap ?

Mardi 12 mai 2026 - 18h30 -
Uni-Mail - Salle MS 150 - Genève
Rencontre-débat avec Anthony Viaux et Yann Woodcock, ex-pilotes de ligne.
org. actif-traffic
actif-traffic.ch/viaux

Début de la récolte le 1^{er} mai

Vendredi 1^{er} mai 2026 - dans toute la Suisse
Nous voulons profiter des festivités du 1^{er} mai pour récolter dès le départ une grande partie des signatures pour notre initiative. Vous nous rejoignez ?
Lieux et horaires ici : actif-traffic.ch/startrecolte

Webinaire

Vision Zéro : rouler l'esprit léger ?

Mardi 17 mars 2026, de 12h à 13h30, en ligne (CH)
Plus aucun mort ni blessé grave dans des collisions de la route : c'est l'un des objectifs de la Vision Zéro. Lors de ce webinaire, trois expert-es montreront comment améliorer la sécurité à vélo.
Inscription : velokonferenz.ch

Autres journées nationales de récolte

Samedi 9 mai 2026
Samedi 13 et
dimanche 14 juin 2026
Samedi 4 juillet 2026
Samedi 22 août 2026
Samedi 12 septembre 2026
Dimanche 27 septembre 2026
Samedi 24 octobre 2026
À cela s'ajouteront bien sûr diverses récoltes locales et spontanées.
actif-traffic.ch/recoltedates