

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



150 | 5.2026

La récolte de signatures a commencé !

À partir de la page 3

Développer le réseau ferroviaire **pages 4 – 5**

Échange de quotas d'émission **page 6**

Que faire pour éviter les trains bondés ? **pages 12 – 13**

actif-traffic
En avant toute!

Vers l'avenir en

petit train touristique

Ces dernières années, la dissonance cognitive semble être devenue le principal moteur de la politique suisse en matière d'environnement et de transports. Fixer des objectifs de réduction des émissions de CO₂ tout en planifiant de nouvelles autoroutes ? Prétendre que les CFF sont notre joyau national, mais donner la priorité au trafic routier et subventionner le trafic aérien ? Il n'y a pas que l'informaticien en moi qui aspire à davantage de cohérence et d'efficacité.

Empêtrés dans de telles contradictions, nous avançons sans enthousiasme vers l'avenir, à un rythme particulièrement lent. À l'image du trajet entre Chiasso et Milan, dont l'EuroCity met près d'une heure pour parcourir 50 kilomètres... puis trois heures pour atteindre Rome, 500 kilomètres plus loin ! Malgré notre situation au cœur géographique de l'Europe, le réseau européen de train à grande vitesse risque bien de nous contourner si on continue ainsi.

Et le pire, c'est qu'un vol en avion n'est pas seulement plus rapide, mais aussi moins cher (car indirectement subventionné) – et là, nul besoin de savantes compétences pour réserver son billet. Une incohérence totale due à une incitation totalement perverse : celui qui émet 30 fois plus de CO₂ arrive à destination plus vite, est moins cher et se réserve plus facilement. Si l'on multiplie cela par les records de fréquentation des aéroports, l'effondrement définitif de tous nos objectifs climatiques est inévitable. Là encore, pas besoin d'être particulièrement futé pour s'en rendre compte.

Dans des conditions de laboratoire, on aurait sans doute mis fin à cette expérience de politique des transports – mais l'expérience sur le terrain menée en Suisse s'efforce, avec une constance obstinée, à vouloir opérer une transition vers la mobilité durable sans jamais tourner le dos à son passé fossile.

Vous voyez vous aussi un potentiel d'optimisation ? Alors rendez-vous directement à la page 3 !

Hanspeter Kunz, co-président ■■■



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

Édité à 1540 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** Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann et Tonja Zürcher **Traduction et relecture** Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann **Photo de couverture** actif-traffic **Graphisme** 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** Septembre 2026

Qui ne tente rien n'a rien

Avec notre initiative pour des « pour des bons de mobilité », nous ne faisons pas que prêcher des convaincu-es. Et c'est précisément ce qui nous motive. S'il était facile de mettre en place des mesures efficaces dans le domaine du transport aérien, notre initiative ne serait pas nécessaire.

Silas Hobi

Notre initiative « pour des bons de mobilité » ne suscite pas que de l'enthousiasme. Pour certaines, elle ne va pas assez loin : la taxe sur les billets d'avion, fixée à 30 francs au minimum, serait trop faible. Tandis que d'autres estiment que ses chances de succès sont trop minces, au vu des récents échecs dans les urnes des propositions en faveur du climat.

Remettre en question les privilèges

Ces commentaires constructifs proviennent souvent de personnes qui trouvent notre initiative pertinente et qui la soutiennent. Mais quiconque, comme actif-trafiC, remet en question les privilèges existants – ici la quasi-exonération fiscale du transport aérien – s'expose à une vive opposition. En effet, le lobby aérien est puissant et mettra tout en œuvre pour empêcher la mise en œuvre d'une taxe sur les billets d'avion.

Avoir un effet

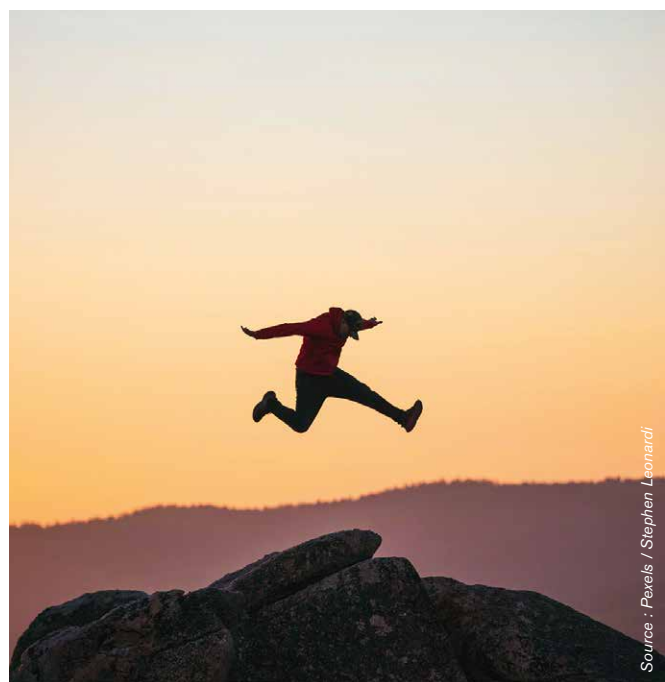
Mais cela ne nous décourage en rien. Nous savons que nous nous attaquons à des adversaires de taille, mais nous sommes néanmoins convaincu-es de la nécessité de notre action. Nous avons des arguments solides et pertinents, et nous ne pouvons plus rester sans rien faire. Nous ne voulons pas assister, année après année, à la hausse continue du trafic aérien. Nous ne voulons plus continuer à simplement nous indigner du fait que le trafic aérien est le principal responsable de notre impact climatique – et regarder passivement cette tendance s'aggraver. Nous ne voulons pas rester les bras croisés lorsque des trains de nuit annoncés pour Barcelone ou Copenhague sont supprimés sans raison. Nous en avons également assez des hausses régulières des tarifs des transports publics, alors que les coûts de la voiture restent inchangés. Non, nous voulons agir, nous voulons faire bouger les choses et nous voulons avoir un impact concret !

D'une simplicité remarquable

C'est précisément pour cette raison que nous récoltons des signatures pour l'initiative « pour des bons de mobilité ». Le concept est très simple : quiconque prend l'avion devra s'acquitter d'une taxe proportionnelle aux dommages climatiques que génère son trajet. Les recettes sont en grande partie redistribuées à la population sous la forme d'un bon pour les transports publics (bon de mobilité). Le reste sert à rendre l'offre de liaisons ferroviaires vers nos pays voisins plus attractive et plus abordable. Ainsi, 90 % de la population sera gagnante et seuls quelques grands voyageurs – généralement aisés – paieront davantage en taxes que ce qu'ils recevront en bons.

Ne rien faire n'est pas une option

Il faut bien l'admettre : l'opinion publique fut un temps plus favorable à la protection du climat. Mais face aux avertissements des scientifiques, aux phénomènes météorologiques extrêmes et aux faits accablants, l'inaction n'est pas une option. De plus, le climat politique général pourrait bien évoluer en notre faveur d'ici au scrutin. Nous sommes convaincu-es que notre initiative a ses chances dans les urnes. Nous restons fidèles à la devise : qui ne tente rien n'a rien. ■



100 % des gagnant-es ont tenté leur chance.

Relier la Suisse à l'Europe

Le réseau ferroviaire suisse compte parmi les meilleurs au monde. Il reste toutefois des progrès à faire en matière de voyages ferroviaires transfrontaliers. Car le potentiel de transfert de l'avion vers le train est immense. L'initiative « pour des bons de mobilité » vise à promouvoir des offres en train attractives et abordables.

Silas Hobi

Environ 80 % des destinations au départ des aéroports suisses se trouvent en Europe. Londres arrive en tête, suivie d'Amsterdam et de Barcelone. Mais des villes comme Berlin, Paris ou Vienne sont également très prisées. Toutes ces destinations seraient facilement accessibles en train. Mais avoir simplement la bonne intention de prendre le train ne suffit pas toujours : l'offre est trop souvent insuffisante, le trajet peut durer longtemps, le processus de réservation peut être compliqué et, cerise sur le gâteau, le billet coûte souvent plus cher qu'en avion. Dans un rapport publié en 2025, Greenpeace a constaté que la moitié des trajets au départ de la Suisse sont moins chers en avion qu'en train. Avec l'initiative « pour des bons de mobilité », nous voulons changer cela. Un trajet en avion, qui génère 30 fois plus d'émissions de CO₂, ne doit plus être considéré comme le choix le plus simple et le moins cher.

La durée du voyage est déterminante

Face à la crise climatique, il est urgent d'agir, et le potentiel de transfert de l'avion vers le train est important. Mais que faut-il concrètement pour que davantage de personnes optent pour le train ? Martin Stuber, président de ProBahn Suisse centrale, a une opinion claire à ce sujet : « Pour faire évoluer la répartition modale en faveur du train, il faut augmenter la vitesse. » En d'autres termes : la durée du trajet est déterminante dans le choix du train face à l'avion ou encore la voiture. Les CFF indiquent eux aussi que pour les trajets européens d'une durée maxi-

male de six heures, le train est compétitif par rapport à l'avion. En effet, un graphique du journal en ligne The European Correspondent montre une baisse réjouissante du nombre de vols sur les liaisons desservies par des trains à grande vitesse. La mise en service du train à grande vitesse entre Barcelone et Madrid a par exemple entraîné une réduction de 100 vols par semaine. Le train à grande vitesse (Frecciarossa) reliant Milan à Rome permet, lui, d'éviter 80 vols chaque semaine. Entre Londres et Manchester, on compte 45 vols de moins par semaine, et entre Lyon et Paris, ce sont 35 vols qui sont évités. Tout cela est de bon augure.

Goulets d'étranglement dans le trafic transfrontalier

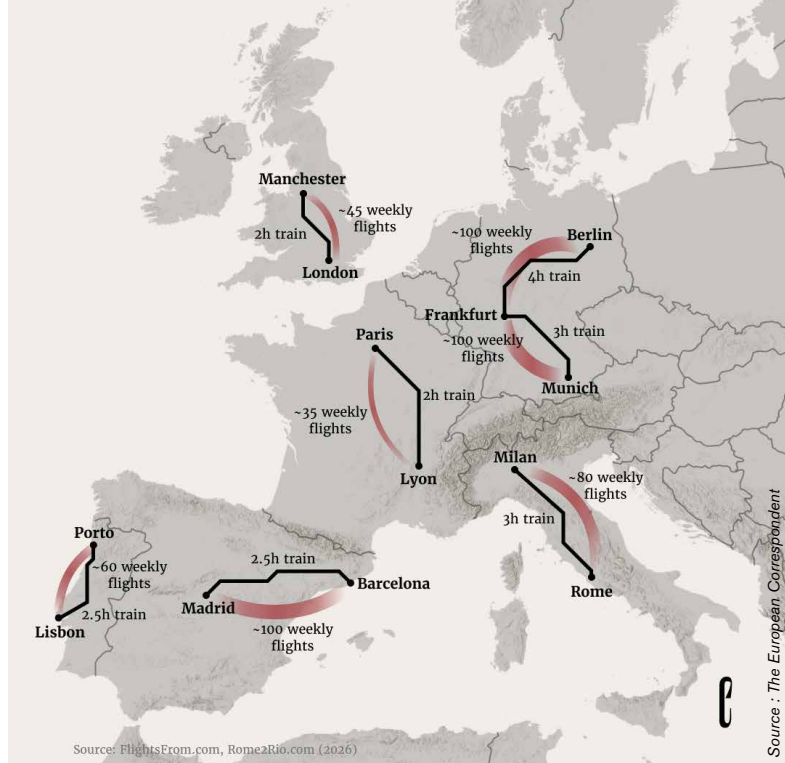
Ceux qui traversent régulièrement la frontière en train connaissent bien ces difficultés. Le train reliant Munich à Zurich est si souvent en retard que les pendulaires de Saint-Gall optent d'emblée pour le train de remplacement. Les trajets au départ de Genève vers Lyon, Marseille, Toulouse ou Barcelone perdent un temps crucial sur le tronçon entre Genève et Lyon. Et le trajet de Lugano à Milan prend également beaucoup plus de temps que nécessaire. Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics, confirme : « La ligne reliant Genève à Lyon est obsolète, ce qui empêche d'améliorer l'offre. La ligne vers Munich est en grande partie à voie unique et manque de possibilités de croisement, ce qui entraîne de nombreux retards et rend impossible l'extension de l'offre à une cadence horaire. »

Le potentiel est là

Ueli Stückelberger poursuit : « Par le passé, la Suisse a déjà cofinancé des aménagements dans le domaine du trafic transfrontalier. » Il cite comme exemples le tronçon Bellegarde-Nurieux sur la ligne Genève-Paris, ou l'électrification de la ligne vers Munich. Pour lui, « l'extension des terminaux vers Londres nécessite certains investissements ». En effet, en raison du Brexit et du renforcement des mesures de sécurité pour le

Train rather than plane

High-frequency domestic air routes with competitive rail travel times



Les liaisons ferroviaires rapides et directes entraînent une baisse du nombre de vols en avion.

tunnel sous la Manche, des contrôles approfondis des passagers-ères sont nécessaires dans les gares de départ. Nous devons donc adapter nos infrastructures pour mettre en place des trains directs reliant la Suisse à Londres.

Le potentiel ne réside toutefois pas uniquement dans le trafic longue distance, mais aussi dans le trafic régional. C'est précisément dans les régions frontalières de Bâle, Genève et Lugano qu'il faut améliorer l'offre pour le trafic pendulaire. Les 500 millions de francs suisses par an qui seraient mis à disposition par l'initiative « pour des bons de mobilité » pour la promotion du trafic ferroviaire transfrontalier sont donc particulièrement nécessaires.

Un réseau européen de trains à grande vitesse sans la Suisse ?

L'Union Européenne poursuit un projet ambitieux visant à développer le réseau ferroviaire à grande vitesse dans toute l'Europe. Mais un coup d'œil à la carte ne laisse rien présager de bon pour la Suisse. Les liaisons nord-sud et est-ouest contournent toutes la Suisse. La Suisse risque d'être laissée pour compte par le réseau

ferroviaire international. L'association Swiss-Railvolution est également consciente de ce risque. Afin de préparer le réseau ferroviaire pour l'avenir, elle propose un nouveau réseau à grande vitesse traversant la Suisse, ce qui permettrait de se raccorder au réseau européen tout en augmentant considérablement la capacité du trafic régional.

Moderniser les trains de nuit reste crucial

Cependant, l'augmentation de la vitesse a aussi ses limites. D'une part, la construction de lignes à grande vitesse nécessite d'importants investissements dans les infrastructures. D'autre part, des destinations prisées en avion telles que Pristina ou Lisbonne sont trop éloignées pour être atteintes en une seule journée. Les trains de nuit resteront donc indispensables. Quiconque a voyagé ces dernières années vers Berlin, Vienne ou Amsterdam dans des wagons-lits parfois vétustes sait que des solutions plus modernes s'imposent. Pour pouvoir voyager de manière respectueuse du climat en Europe d'ici 2050, une véritable offensive en matière de trains de nuit est nécessaire. ÖBB a obtenu de l'État autrichien une garantie de déficit de 400 millions d'euros pour acquérir de nouveaux trains de nuit. Avec l'initiative « pour des bons de mobilité », nous souhaitons rendre cela également possible en Suisse. Car l'un des principaux problèmes du train de nuit vers Barcelone est justement qu'il y a trop peu de trains homologués pour la Suisse, la France et l'Espagne. Florence Brenzikofer, présidente de la CITraP (Communauté d'intérêts pour les transports publics), constate : « Grâce à l'acquisition de leur propre matériel roulant, les CFF pourront à l'avenir desservir de manière plus fiable et plus autonome des destinations prisées, avec des trains de nuit confortables ».

Voyager de manière écologique est possible

La ville de Zurich a, quant à elle, su prendre le pouls de son époque et a élaboré une vision visant à faire de la ville une plaque tournante du transport nocturne grâce à l'extension des lignes de trains et de bus de nuit.

Le fait est que si elle continue comme avant, la Suisse risque d'être déconnectée du réseau ferroviaire européen. C'est pourquoi l'initiative « pour des bons de mobilité » est nécessaire pour mieux relier la Suisse à l'Europe et permettre à l'avenir des déplacements plus écologiques. ■

Le commerce douteux des droits d'émission

L'industrie aérienne ne devrait plus être autorisée à polluer notre air et à détruire nos ressources naturelles sans contrepartie. Mais il y a quelques obstacles. C'est pour cette raison qu'il est grand temps d'instaurer une taxe sur les billets d'avion.

Magdalena Erni

Pour plus d'informations sur la législation climatique et le système d'échange de quotas d'émission, consultez l'ouvrage (en allemand) d'Alex Tiefenbacher et Luca Mondgenast intitulé « CO₂-Ausstoss zum Nulltarif ».

Réduire les émissions là où cela coûte le moins cher : tel est l'objectif que la Suisse poursuit avec le système d'échange de quotas d'émission. Le principe est simple : quiconque génère des émissions – par exemple les compagnies aériennes – doit disposer de droits pour le faire. Ces droits sont émis par la Confédération, à l'instar de titres financiers. Les compagnies aériennes peuvent les échanger librement entre elles. Chaque année, la quantité de droits d'émission attribués diminue de 4,3 %. À première vue, cela semble raisonnable et l'on pourrait se demander pourquoi il faudrait encore introduire une taxe sur les billets d'avion. Cependant, tout n'est pas si simple et cela vaut la peine d'y regarder de plus près.

Au final : pas de fin des quotas gratuits

Commençons par la répartition des quotas. Jusqu'à fin 2025, la Confédération en a attribué une grande partie gratuitement. Ce n'est qu'au dé-

but de l'année 2026 que ce privilège injustifié a été supprimé. Mais ce n'est qu'une apparence. En réalité, les recettes issues du commerce des droits d'émission sont actuellement intégralement investies dans la promotion des carburants aériens dits « durables » (SAF). Une partie devait également servir au financement de nouvelles lignes de trains de nuit, mais le Parlement a finalement brisé cette promesse. L'argent est donc désormais uniquement réservé aux SAF... Ainsi, pour éviter une hausse des prix des billets d'avion, les compagnies aériennes reçoivent « en prime » de l'argent de la Confédération pour l'usage de SAF, qui est pourtant une obligation légale.

Ce système de négociation présente d'importantes lacunes

À cela s'ajoute le fait qu'aucun quota d'émission n'est exigé pour les vols dont la destination ne se trouve pas dans l'Union européenne ou au Royaume-Uni. En d'autres termes, ce sont précisément les vols long-courriers, très polluants, qui s'en tirent à bon compte. Les jets privés sont également totalement exemptés du système d'échange de quotas d'émission, tout comme la plupart des sociétés de location de jets privés, car leurs émissions annuelles sont soi-disant « trop faibles ». Il en va autrement avec notre initiative : une taxe s'applique à tous les vols au départ de la Suisse. Plus la distance parcourue est longue et plus le voyage est luxueux, plus la taxe est élevée.

Mauvais calcul

Conformément à la loi sur la protection du climat, nous devons réduire nos émissions à zéro d'ici 2050. Le secteur aérien ne fera pas exception. Cependant, si l'on maintient le rythme de réduction annuelle des quotas d'émission (-4,3 % par an), plus d'un tiers des quotas d'émission actuels seront toujours en circulation en 2050. C'est aussi pour cette raison qu'il est absolument nécessaire d'introduire, avec la taxe sur les billets d'avion, un mécanisme supplémentaire permettant de réduire efficacement les émissions. ■



Le système d'échange de quotas d'émission comporte trop de failles (intentionnelles) pour permettre au secteur aérien d'atteindre l'objectif de neutralité carbone.

L'aviation « verte » dans l'impasse

Après avoir évoqué les limites techniques des « carburants d'aviation durables » (Sustainable Aviation Fuels ou SAF) dans le bulletin n°148 d'actif-traffic, un autre constat s'impose : l'industrie des SAF n'est pas du tout en train de monter en puissance à la vitesse annoncée. Bien au contraire.

Thibault
Schneeberger

Une enquête de Reuters et un récent rapport du Shift Project réalisé avec Aéro Décarbo montrent à quel point la filière est très loin de tenir ses promesses. Et il ne s'agit pas d'un simple retard à l'allumage, mais bien d'un problème structurel.

Une industrie (quasiment) fantôme

Sur 165 projets de production de SAF annoncés il y a douze ans par l'industrie, seuls 36 fonctionnent réellement aujourd'hui. Et parmi eux, 10 seulement produisent à une échelle commerciale – soit à peine 6 % du total initialement annoncé. Le reste ? Des projets abandonnés, retardés, sans nouvelles... ou n'ayant jamais produit la moindre goutte de carburant. Autrement dit, le secteur aérien mise toute sa stratégie climatique sur une filière qui, pour l'instant, n'existe qu'à l'état embryonnaire.

Limites physiques

Et quand bien même la production industrielle décollerait par miracle, elle se heurterait aux limites des ressources physiques. Remplacer la consommation actuelle de kérosène par des carburants synthétiques (e-SAF) demanderait environ 10 000 TWh d'électricité, soit près de la totalité de la production mondiale actuelle d'énergies renouvelables.

Les ordres de grandeur sont éloquentes : pour un aller-retour Paris-Montréal sans carburant fossile, il faudrait pour chaque passager l'équivalent de 370 litres d'huile usagée (deux

mois de déchets d'un fast-food) ou 8000 kWh d'électricité (la consommation électrique annuelle moyenne de deux foyers).

Aucun effet sur les émissions hors-CO₂

En réalité, même s'il était possible de produire suffisamment de carburants « durables », les effets non liés au CO₂ resteraient sans solution : particules de suie, oxydes d'azote, vapeur d'eau et traînées de condensation représentent plus de la moitié de l'impact climatique du trafic aérien. Les émissions autres que le CO₂ ont une durée de vie relativement courte, de quelques heures à quelques mois. Par ailleurs, l'utilisation de carburants durables permet de réduire les émissions. Mais avec l'augmentation constante du trafic aérien, elles s'accumulent néanmoins, un peu comme l'eau dans une baignoire : lorsque l'arrivée d'eau dépasse le débit de la vidange, la baignoire finit par déborder. Avec l'augmentation du trafic aérien, l'impact climatique du trafic aérien s'accroît donc également.

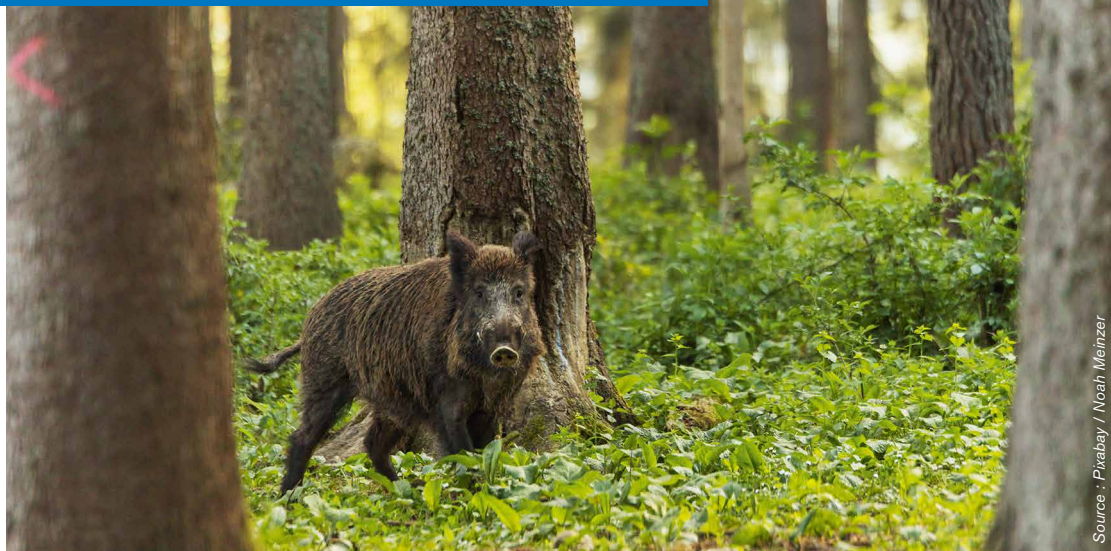
Seule solution : réduire le trafic aérien

Conclusion du Shift Project : les SAF ne permettront jamais, à eux seuls, de décarboner l'aviation et encore moins à temps pour atteindre nos objectifs climatiques. Le problème n'est donc pas industriel ou technologique, il est surtout politique : il faut sortir des illusions de l'aviation « verte » et prendre des mesures pour réduire le trafic aérien. C'est précisément l'objectif de notre initiative « pour des bons de mobilité ». ■

Pour faire le plein d'un Airbus A320 avec du carburant « durable », il faudrait environ 35 000 litres d'huiles usagées, soit l'équivalent des déchets produits par un restaurant fast-food pendant 15 ans.



Des sangliers militants

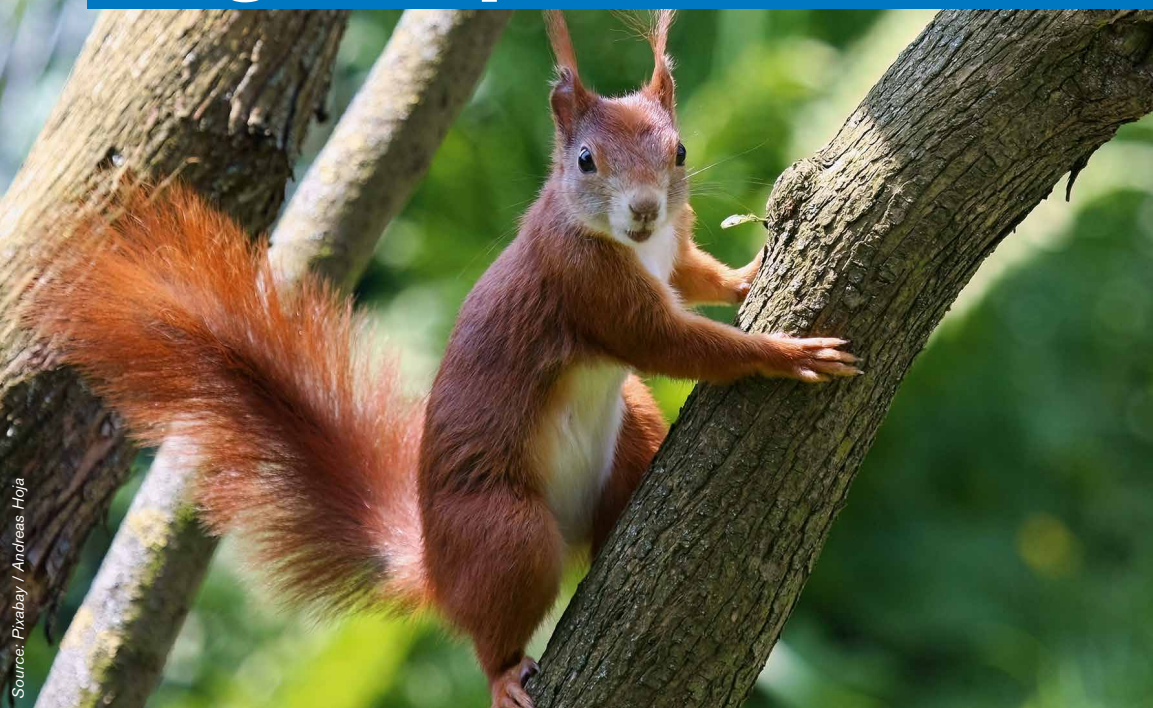


Source : Pixabay / Noah Weinzer

Un sanglier a paralysé l'aéroport de Nice pendant une heure. Cet animal intrépide a réussi à s'échapper indemne, malgré une chasse à courre d'une heure sur les pistes. D'autres tentatives de

sangliers visant à bloquer le trafic aérien se sont malheureusement souvent soldées par leur mort. Nous vous déconseillons donc vivement d'imiter ce mode d'action. ■

Aucun animal n'est trop mignon pour faire des bêtises



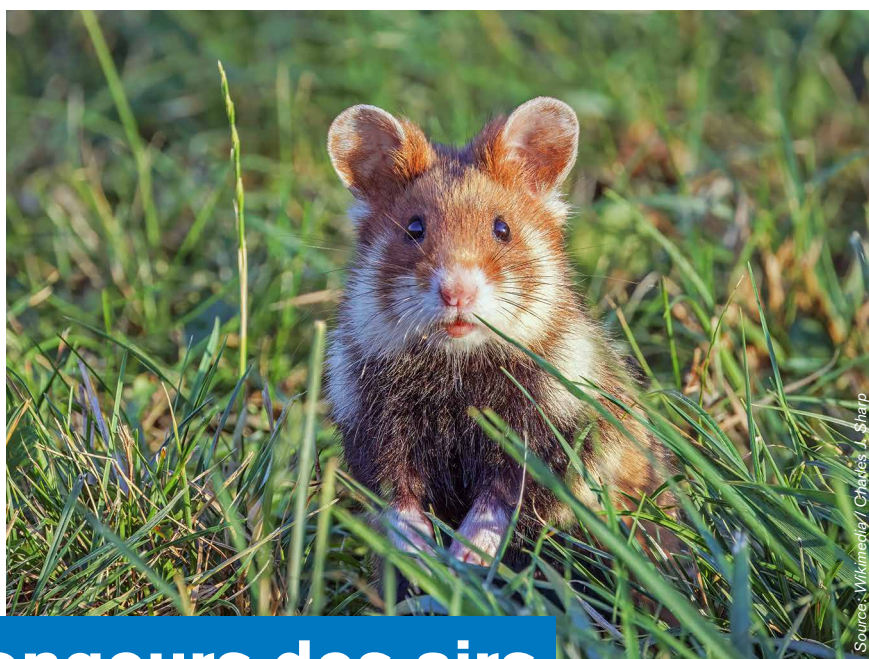
Deux écureuils ont réussi à faire faire demi-tour au train reliant Reading à l'aéroport londonien de Gatwick. Ils ont semé un «chaos total» et ont même attaqué des passagers. Le conducteur a dû verrouiller les portes pour empêcher les écureuils de se déplacer dans tout le train, comme l'ont rapporté les médias locaux. Certes, les deux écureuils n'ont pas réussi à paralyser l'aéroport lui-même, mais on ne peut pas leur reprocher leur manque d'engagement. ■

Des vols court-courriers réservés aux insectes



Même les plus petits animaux s'engagent avec courage contre le trafic aérien. À Houston (États-Unis), des abeilles – inspirées par des essaims du monde entier qui avaient déjà fait de même – se sont tranquillement posées sur l'aile d'un avion. Cela risquait d'obstruer les capteurs, voire d'endommager les moteurs. Pour des raisons de sécu-

rité, ni les apiculteurs ni les pompiers n'ont pu intervenir, et heureusement, aucun produit toxique n'a pu être utilisé. Les abeilles ont retardé le décollage de plusieurs heures et ont efficacement perturbé le trafic aérien. L'histoire a fait le buzz ! ■



Rongeurs des airs

132 hamsters en pleine tentative d'évasion ont immobilisé un avion aux Açores pendant une semaine. Destinés à être transportés par avion vers une animalerie, ils se sont échappés de leurs cages et se sont mis à ronger avec enthousiasme les nombreux câbles et isolants. Malheureusement, on ignore ce qu'il est advenu de ces rongeurs aux dents acérées et s'ils ont été récompensés pour leur exploit. ■



10 313 signatures pour interdire les jets privés

Le 19 mars, actif-traffic a déposé à Berne une pétition demandant l'interdiction des jets privés. Les jets privés sont un symbole particulièrement

criant de l'injustice climatique : seule une petite minorité de personnes extrêmement riches les utilise. « Nous n'atteindrons les objectifs climatiques qu'ensemble, si toute la population fait des efforts. Avec notre initiative pour des bons de mobilité, nous mettons les super-riches face à leurs responsabilités concernant leur impact climatique en les obligeant à s'acquitter d'une taxe d'au moins 500 francs pour chaque décollage de jet privé », a expliqué Franziska Ryser, co-présidente d'actif-traffic. ■

5456 signatures contre le 50 km/h imposé à Genève !

Le 1^{er} avril dernier, le comité référendaire « NON au 50 km/h imposé » a déposé un référendum muni de 5456 signatures contre une nouvelle loi cantonale à Genève qui vise à interdire des vitesses inférieures à 50 km/h sur les axes dits structurants. Pourtant, 120 000 personnes souffrent du bruit routier à Genève, la Ville de Genève est la plus bruyante de Suisse et la sécurité routière y est très problématique – Genève a même obtenu la palme de la ville suisse la plus dangereuse pour les vélos. Le 30 km/h doit donc pouvoir être mis en œuvre, y compris sur les axes prioritaires lorsque c'est nécessaire, sans que la loi ne l'empêche de manière dogmatique. On votera donc probablement à l'automne sur ce sujet et on préparera une grande campagne du NON avec nos organisations partenaires ! ■

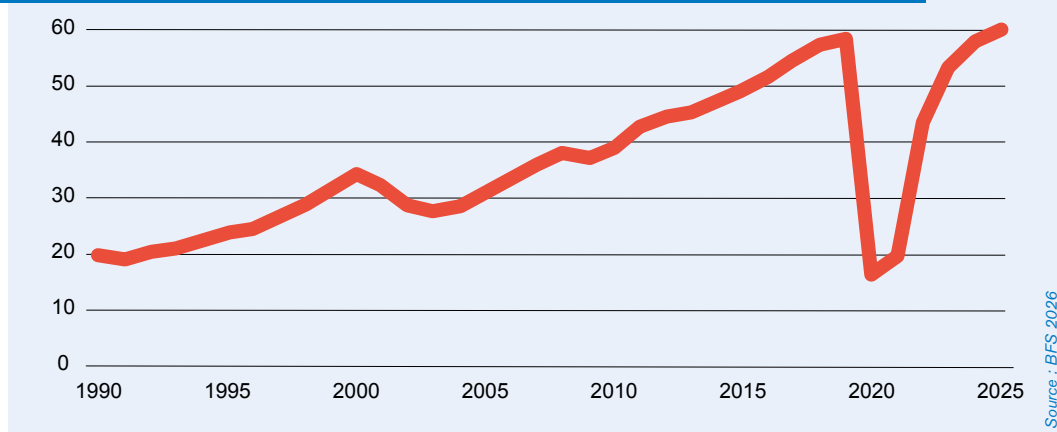
Victoire pour le 30km/h à Bâle-Campagne !

Le lobby automobile souhaitait introduire de nouveaux obstacles à la limitation à 30 km/h dans les communes du canton de Bâle-Campagne. Mais lors du vote du 8 mars 2026, la population a rejeté cette tentative de manière étonnamment nette. Ce résultat envoie un signal clair aux communes, les encourageant à aller de l'avant et à généraliser le 30 km/h sur les routes communales et dans les centres-villes. Le canton est lui aussi mis à contribution : la limitation à 30 km/h doit être rapidement approuvée et mise en œuvre sur les routes cantonales qui traversent les villages, si les communes le souhaitent. ■

Nouveau record :

60 millions de passager·ères dans les aéroports suisses

Nombre de passager·ères à l'arrivée et au départ des vols réguliers et charters en Suisse, en millions



En mars, l'Office fédéral de la statistique a publié les chiffres du trafic aérien pour 2025 : avec 60 millions de passager·ères, le trafic aérien n'a jamais été aussi important. Environ 78 % des passager·ères au départ de la Suisse avaient une destination en Europe. Ce nouveau record montre sans équivoque que si nous ne faisons rien, les voyages en avion continueront à croître sans limite. Pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 dans le secteur du trafic aérien,

comme l'a décidé la population avec la loi sur la protection du climat, il manque jusqu'à présent des mesures efficaces. C'est pourquoi notre initiative « pour des bons de mobilité » est d'autant plus importante : une taxe sur les billets d'avion équitable et proportionnelle permettrait de freiner le trafic aérien nuisible au climat. Une redistribution des recettes rendrait les voyages en train abordables et attractifs. ■

Thomas et Fabienne : nouveaux membres de l'équipe



Thomas Rodemeyer et Fabienne Leuenberger

Depuis l'automne dernier, Fabienne Leuenberger a rejoint l'équipe et prend en charge la gestion des membres et des envois. Notre équipe est donc rôdée pour tenir à jour nos fichiers d'adresses et notre comptabilité, ainsi que pour traiter rapidement les nombreux envois de pétitions, de drapeaux et d'autocollants. Depuis février, c'est Thomas Rodemeyer qui s'occupe désormais des finances et de l'administration du personnel. Il remplace Julia Fischer, qui a quitté actif-traffic après près de cinq ans en poste. ■

Augmentation des tarifs des transports publics

L'Alliance SwissPass a annoncé une augmentation des tarifs des transports publics de 3,9 % en moyenne en 2026. Cela pénalisera les usager·ères et va totalement à l'encontre de ce qu'il faudrait faire. Au contraire, nous devrions encourager l'utilisation des transports publics en réduisant les coûts pour la population.

C'est exactement ce que propose notre initiative « pour des bons de mobilité » : chaque personne résidant en Suisse recevra chaque année un bon d'une valeur de plus de 100 francs, utilisable pour les transports publics au niveau régional, national ou international. ■

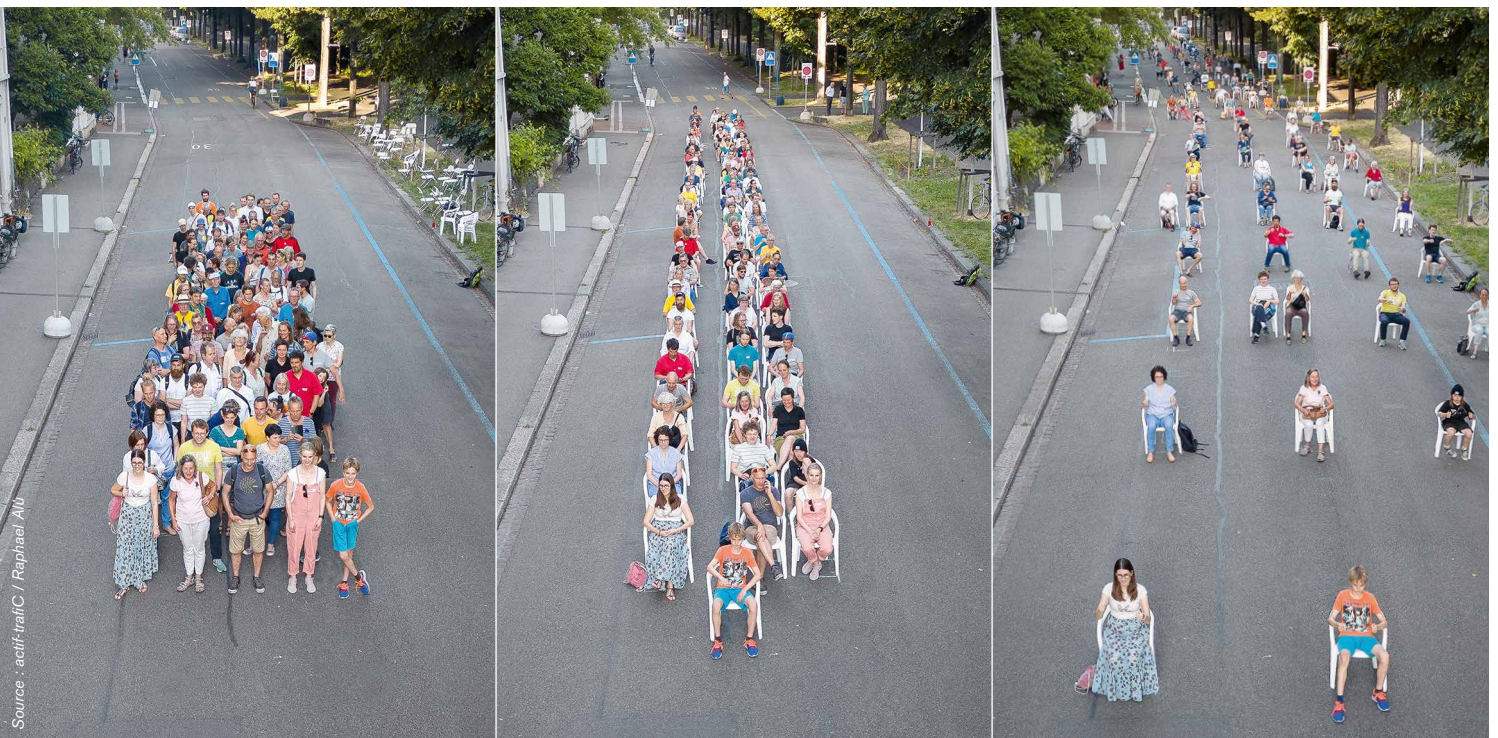
Une xénophobie déguisée en « durabilité »

Le 14 juin, la Suisse votera sur l'initiative UDC au titre trompeur d'« initiative pour la durabilité ». L'UDC prétend ainsi lutter, entre autres, contre les embouteillages et les trains bondés. actif-traffic s'oppose à cette initiative hypocrite et qui attise l'hostilité. Pour alléger la surcharge de nos infrastructures de transport, nous avons plutôt besoin d'une transition vers une mobilité plus durable et économe en espace.

Angela Zimmermann

Depuis plusieurs mois, l'UDC tente d'imposer dans le débat public son narratif accusant la croissance démographique d'être responsable

de tous les maux de ce pays : augmentation des loyers, embouteillages sur les routes, trains bondés, bétonnage du paysage, etc. En utilisant une rhétorique « écologiste », que le parti combat habituellement véhémentement, l'UDC vise à rallier à sa cause les personnes préoccupées par l'état de notre environnement. L'UDC instrumentalise ainsi la durabilité pour s'attaquer une fois encore à une politique d'asile jugée trop « laxiste », plutôt que de proposer de réelles solutions à la pénurie de logements et à la surfréquentation des trains, comme nous le faisons depuis des années.



Le besoin en espace que 100 personnes requièrent à pied, en tram ou en voiture.

« L'initiative pour la durabilité »

L'initiative « pour la durabilité » souhaite limiter la population suisse à 10 millions d'habitantes. Cela aurait pour conséquence un nouveau durcissement massif de la politique en matière d'asile, de regroupement familial et de conditions de séjour. Si la population venait à dépasser les 10 millions, l'initiative prévoit une résiliation de l'accord sur la libre circulation des personnes signé en 1999 entre la Suisse et l'Union européenne. Cela conduirait à la chute des accords bilatéraux, avec de multiples conséquences, notamment sur la protection des salaires, l'agriculture, la recherche, etc. Fixer un plafond à une population déjà vieillissante réduirait en outre le nombre de personnes actives et accélérerait le vieillissement de la société. À la clé : des risques pour les retraites, les assurances-maladies, et une possible pénurie de personnel qualifié dans des secteurs comme la santé et les métiers techniques.

Le défi de la croissance démographique

Si la croissance démographique est vue comme un défi en soi pour une Suisse habituée à se voir petite, c'est qu'elle exige une adaptation de nos infrastructures afin de maintenir une bonne qualité de vie pour toute la population. Cela implique une véritable politique sociale du logement, mais aussi de repenser notre manière de nous déplacer et de consommer. Car la réponse à la croissance démographique ne peut être dissociée de la crise écologique : c'est un double défi, auquel l'initiative de l'UDC n'apporte aucune réponse. Ni la fermeture des frontières, ni le repli sur soi, ni une extension des autoroutes ne constituent des solutions viables et intelligentes.

Une question de politique des transports et d'aménagement du territoire

Être plus nombreux sur un même territoire nécessite indéniablement des adaptations. Prenons l'exemple de la mobilité : afin de permettre à davantage de personnes de se déplacer de manière efficace et écologique, nous devons :

- Investir dans le développement des infrastructures ferroviaires
- Améliorer la desserte de proximité en transports en commun
- Repenser un aménagement du territoire compact qui offrirait des services essentiels à proximité de chez soi, réduisant ainsi les besoins de déplacement
- Décaler les horaires scolaires et professionnels afin de lisser la fréquentation des bus et des trains aux heures de pointe
- Encourager l'usage du vélo et la marche à pied grâce à des infrastructures adaptées et sécurisées

Car si l'UDC dénonce cette croissance démographique, elle combat presque systématiquement les investissements dans les transports publics et la création de pistes cyclables sécurisées, qui permettraient pourtant une mobilité économe en espace dans les villes et les agglomérations. À cela, elle préfère défendre encore et toujours une politique du « tout-voiture », ce qui favorise l'étalement urbain et un mitage du territoire.

L'argument de la « durabilité »

L'UDC a opté cette fois-ci pour un vocabulaire « écologiste » afin d'élargir son discours à une base plus large. L'UDC reprend ainsi les théories du pasteur anglais Thomas Robert Malthus (1766 – 1834) selon lesquelles une réduction de la population permettrait de résoudre la crise écologique. En réalité, limiter la population ne freinerait pas le réchauffement climatique, qui ne se soucie guère des frontières nationales. Avec une moyenne de 13 tonnes de CO₂ par personne et par an, ce sont davantage nos modes de consommation qui sont déterminants et non le nombre d'habitantes. À titre de comparaison, la Suède, le Portugal ou encore la Grèce comptent chacun plus 10 millions d'habitantes mais génèrent considérablement moins de CO₂ que la Suisse.

Finalement, si l'UDC était vraiment préoccupée par la croissance démographique, elle ne soutiendrait pas des politiques fiscales attractives pour les entreprises étrangères ni ne réclamerait une politique nataliste. La question de la croissance démographique et de la durabilité n'est qu'un énième prétexte xénophobe pour s'en prendre aux personnes étrangères. Ou comme le dit un conseiller national UDC saint-gallois : « Trop d'étrangers et pas les bons ».

Un « non » clair, notamment pour des raisons environnementales

L'UDC aura en tout cas réussi à instaurer un narratif fallacieux dans le débat public qui voudrait que les embouteillages et le coût du logement soient la conséquence de personnes étrangères venues s'établir en Suisse. Nous nous opposons à ce raisonnement trompeur et dangereux, qui nuit à notre vie en communauté et empêche la mise en place de mesures environnementales efficaces, telles qu'une véritable transition vers une mobilité durable. ■

Zurich : NON à un pseudo-« compromis » sur les places de stationnement

Pour créer des pistes cyclables sûres, des espaces verts ou des zones de rencontre pour les habitants-es dans les quartiers, il faut de la place. Pour cela, il faut supprimer des places de stationnement. À Zurich, l'UDC veut empêcher la mise en œuvre de décisions populaires importantes avec son initiative dite du « compromis sur les places de stationnement ». Zurich votera sur ce sujet le 14 juin. actif-traffic s'engage pour le NON.

Silas Hobi

Ces dernières années, la ville de Zurich a été le théâtre de nombreuses votations importantes en matière de politique des transports. L'initiative sur les pistes cyclables, le plan directeur des transports ou encore les décisions relatives à l'initiative Climat urbain : ces trois votes ont été gagnés par notre camp. Une nouvelle votation cruciale nous attend à nouveau le 14 juin. L'UDC veut tout bloquer avec une initiative appelée « compromis sur les places de stationnement ». Car pour opérer le tournant vers la mobilité durable et pour planter des arbres, il faut libérer de l'espace public. Un espace public aujourd'hui principalement occupé par les voitures.

L'espace routier est restreint

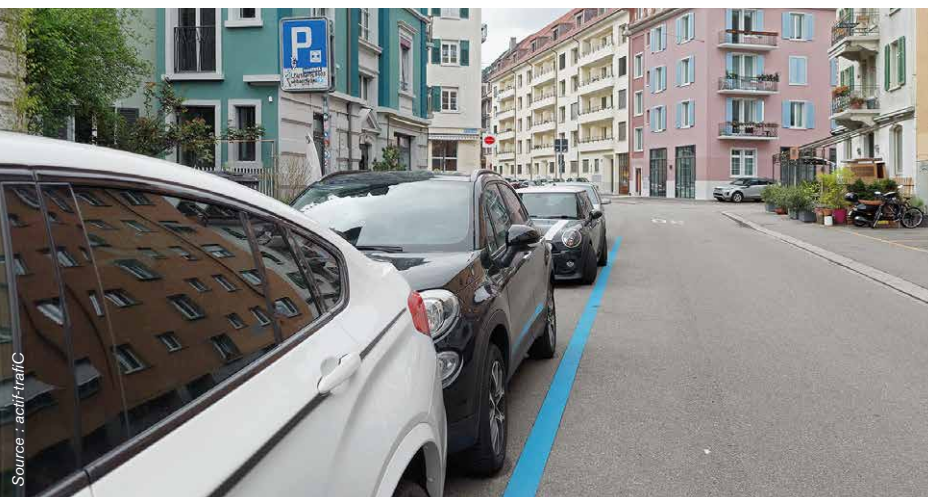
Comme tout trajet en voiture commence et se termine par un stationnement, la gestion des parkings constitue l'un des leviers les plus importants de la politique des transports urbains. L'UDC veut nous priver de ce levier en gelant le nombre de places de stationnement sur la voie publique. Or, en raison de l'obligation de créer des places de stationnement pour les nouvelles constructions, le nombre de places sur les terrains privés ne cesse d'augmenter. Alors que l'espace routier urbain est limité et que chaque centimètre doit être négocié pour y mettre des arbres, des pistes cyclables ou des trottoirs, le privilège de garer sa voiture dans l'espace public resterait intact.

Conséquences désastreuses pour la transition vers des modes de transport durables

Cela aurait des conséquences désastreuses sur la mise en œuvre des itinéraires cyclables prioritaires, des « blocs de quartier » ou sur la mise en œuvre des suites de l'initiative Climat urbain. En effet, toutes ces décisions populaires importantes ne peuvent être appliquées que si des places de stationnement sont supprimées. C'est pourquoi il est essentiel de rejeter, le 14 juin, la dangereuse initiative de l'UDC.

Non au projet du Tram d'Affoltern

Avec le tram d'Affoltern, un autre projet extrêmement controversé sera soumis au vote à Zurich lors du prochain scrutin. Sous le slogan « un tram, c'est toujours une bonne chose », plus de 680 arbres précieux devraient être abattus pour laisser place à une route à grande capacité destinée à la circulation automobile. Or, il serait tout à fait possible de faire circuler le tram sans élargir la chaussée tout en préservant les arbres. Les voitures pourraient se mettre en file derrière le tramway, et des arrêts bien conçus pourraient garantir que les transports publics bénéficient toujours d'une voie libre. Ce serait une planification des transports moderne, conforme aux décisions relatives à l'initiative Climat urbain. Le projet présenté doit donc être rejeté. ■



L'UDC souhaite sanctuariser 42 000 places de parking en ville de Zurich, empêchant ainsi la création de pistes cyclables, la plantation d'arbres et l'aménagement de zones de rencontre.

370

C'est le nombre de litres d'huile usagée qui seraient nécessaires par personne pour un aller-retour au Canada avec des « carburants aériens durables ».



680

arbres devraient être abattu pour le « Tram d'Affoltern » à Zurich, simplement pour que des voitures n'aient pas à partager la voie avec le tram.

60

millions de passagers-ères ont atterri ou décollé des aéroports suisses en 2025.



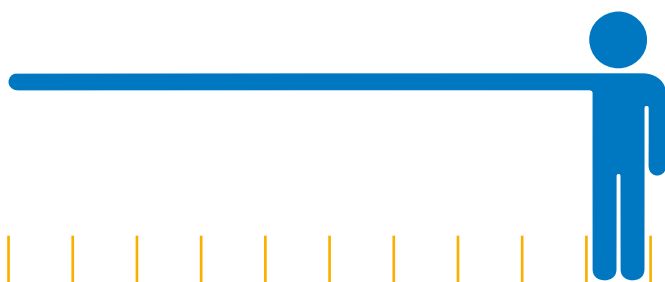
Faits

80 vols sont évités chaque semaine grâce au train entre Milan et Rome.



42 000

C'est le nombre de places de stationnement que l'UDC souhaite sanctuariser en ville de Zurich.



10 x

C'est l'espace supplémentaire qu'une personne en voiture prend sur la route comparée à une personne dans le tram.



Initiative pour des bons de mobilité : c'est parti !

Le 28 avril, la publication de notre initiative « pour des bons de mobilité » dans la Feuille fédérale nous a permis de démarrer la phase de récolte de signatures. Désormais, équipés de sous-mains et de feuilles de récolte, vous nous trouverez partout en Suisse en train de récolter des signatures, que ce soit devant les commerces de quartier, sur les places de village, dans les gares, sur les marchés et parfois même au bord du lac ou devant les piscines. Vous aussi, vous êtes de la partie ?

bonsdemobilite.ch/fr/actions



Source : actif-trailC

Nous voulons récolter 100 000 signatures en 6 mois, vous êtes de la partie?

Journées de récolte à travers la Suisse

Samedi 13 juin 2026

Dimanche 14 juin 2026

Le samedi 13 juin, nous collecterons des signatures devant les commerces de quartier, sur les marchés et dans d'autres lieux de rencontre. Le lendemain, nous profiterons du dimanche de votations pour récolter un maximum de signatures devant les bureaux de vote et nous serons également présents lors de la Grève féministe avec nos feuilles de récolte.

Inscription: bonsdemobilite.ch/fr/actions

Autres journées

nationales de récolte

Samedi 4 juillet 2026

Samedi 22 août 2026

Samedi 12 septembre 2026

Dimanche 27 septembre 2026

Samedi 31 octobre 2026

Toutes les journées nationales ou locales de récolte :

bonsdemobilite.ch/fr/actions