

Conférence de presse

Lancement de l'initiative populaire fédérale « pour des transports publics forts et des tarifs aériens équitables (initiative pour des bons de mobilité) »

Mardi 28 avril 2026, 9h

Centre de presse du Palais fédéral, Bundesgasse 8-12, 3003 Berne

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Lancement de l'initiative pour des bons de mobilité

Aujourd'hui, actif-trafiC lance l'initiative « pour des bons de mobilité » avec une large coalition d'associations et de partis politiques. Cette initiative vise à renforcer les transports publics en Suisse et à développer les liaisons ferroviaires vers nos pays voisins. Afin d'encourager les déplacements respectueux du climat, elle prévoit de prélever une taxe équitable sur les billets d'avion et les jets privés.

Le trafic aérien ne cesse de croître. Ce n'est pas un hasard. « *L'exonération de la taxe sur le kérosène et l'absence de répercussion des coûts externes sur les prix maintiennent artificiellement les tarifs aériens à un niveau trop bas et faussent le marché* », explique Rolf Wüstenhagen, professeur d'économie à l'Université de Saint-Gall. Cela fait grimper la demande et a conduit à un record du nombre de passager·ères en 2025, qui devrait à nouveau être battu en 2026. « *Cette évolution a des conséquences désastreuses pour le climat* », constate Franziska Ryser, coprésidente d'actif-trafiC et Conseillère nationale des Vert·e·s. « *Le trafic aérien est déjà le secteur responsable de la plus grande part de l'impact climatique de la Suisse – et la tendance est à la hausse* », s'inquiète David Raedler, coprésident de l'ATE Suisse. Pour que la loi sur la protection du climat adoptée par le peuple soit respectée et que l'objectif de neutralité carbone dans le secteur du trafic aérien soit atteint d'ici 2050, des mesures efficaces s'imposent donc de toute urgence.

Renforcer les transports publics

Actuellement, l'avion est souvent moins cher que le train, bien que ce dernier soit nettement plus écologique. « *L'initiative pour des bons de mobilité vise à introduire une taxe sur les billets d'avion et les jets privés afin de rééquilibrer le train face à l'avion* », explique Priska Wismer-Felder, conseillère nationale du Centre. Les recettes attendues de cette taxe s'élèvent à environ 1,5 milliard de francs par an. Au moins deux tiers de ce montant doivent être versés à la population sous forme de bons pour les transports publics – les « bons de mobilité ». Ceux-ci pourront être utilisés pour les transports publics locaux, nationaux ou internationaux. C'est d'ailleurs une nécessité urgente : depuis 1990, les prix des billets ont doublé en Suisse et l'alliance SwissPass a déjà annoncé la prochaine augmentation. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous prenons le contre-pied de cette tendance.

Améliorer les liaisons ferroviaires vers nos pays voisins

Le reste des recettes – jusqu'à 500 millions de francs par an – permettra de développer des liaisons ferroviaires attractives et abordables vers nos pays voisins, par exemple sur les trajets Saint-Gall – Munich, Genève – Lyon ou Lugano – Milan, ainsi que des liaisons directes vers Londres et Barcelone. De nombreuses destinations européennes prisées ne sont pas encore accessibles en train, ou seulement de manière complexe et à des coûts élevés.

90% de la population sera gagnante financièrement

« *En fonction de sa mise en œuvre, l'initiative pour des bons de mobilité profitera financièrement à environ 90 % de la population* », se réjouit Martine Docourt, conseillère nationale PS. En effet, grâce aux bons de mobilité, la grande majorité de la population – y compris celles et ceux qui prennent l'avion occasionnellement – recevra davantage d'argent en bons qu'elle n'en dépensera en taxe. Seuls les quelque 10 % qui prennent souvent l'avion ou voyagent en classe premium paieront davantage qu'ils ne recevront en retour. L'initiative pour des bons de mobilité est donc un gain pour toutes et tous : pour l'environnement, le climat et la population.



Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Personnes de contact pour davantage d'informations :

- Franziska Ryser, coprésidente d'actif-trafiC et Conseillère nationale (Les Vert-e-s) , 076 439 81 70
- Priska Wismer-Felder, Conseillère nationale (Le Centre), 076 458 37 78
- Martine Docourt, Conseillère nationale (Parti socialiste), 079 732 62 09
- Rolf Wüstenhagen, Professeur à l'Université de Saint-Gall (HSG), 076 306 43 13
- David Raedler, coprésident de l'Association Transports et Environnement (ATE), 079 220 45 23

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Franziska Ryser, coprésidente d'actif-trafiC et Conseillère nationale (Les Vert-e-s)

Il est grand temps de lancer l'initiative « pour des bons de mobilité »

Mesdames, Messieurs,

C'est un immense plaisir pour moi que de vous présenter aujourd'hui l'initiative pour des bons de mobilité. Vous avez certainement appris qu'un nouveau record du nombre de passager-ères dans les aéroports suisses a été atteint en 2025. Après la pandémie de COVID-19, le trafic aérien a ainsi rapidement repris sa croissance effrénée. Mais l'adoption de la loi sur la protection du climat par le peuple suisse en 2023 a changé la donne. Le trafic aérien devrait lui aussi atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Or, les responsables politiques nationaux n'ont pas encore adopté de mesures concrètes à cet effet. Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette dans ce secteur également, il faut des mesures efficaces et susceptibles de rallier une large majorité.

La taxe sur les billets d'avion constitue un instrument largement accepté. Selon un sondage représentatif réalisé par GFS-Zurich, environ deux tiers de la population soutiennent l'introduction d'une telle taxe. C'est pourquoi nous souhaitons, avec l'initiative pour des bons de mobilité, instaurer une taxe équitable sur les billets d'avion et les jets privés. Nous prescrivons simplement, dans les dispositions transitoires, un montant minimum de 30 francs – pour les jets privés, ce montant sera d'au moins 500 francs. La taxe doit être conçue selon le principe du pollueur-payeur. Les montants proportionnellement plus élevés devront s'appliquer selon la distance et la classe de vol. La conception précise sera bien entendu laissée au Parlement.

Conformément au principe classique d'une taxe incitative, nous souhaitons reverser au moins deux tiers des recettes de cette taxe à la population. Grâce aux « bons de mobilité » – un bon pour les transports publics –, chaque personne résidant en Suisse devrait recevoir une fois par an plus de 100 francs. Ce bon pourra être utilisé pour les transports publics locaux, nationaux ou internationaux.

Le reste – jusqu'à 500 millions par an – sera consacré à la promotion des liaisons ferroviaires vers nos pays voisins. Les déplacements respectueux du climat devraient être attractifs et abordables. Mais aujourd'hui, il est souvent trop compliqué ou trop coûteux de prendre le train plutôt que l'avion. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous créons les conditions pour que cela change enfin. Après l'échec au Parlement, pour des raisons fallacieuses, de diverses tentatives visant à introduire une taxe sur les billets d'avion, il ne nous reste plus que la voie de l'initiative populaire. Nous sommes convaincus que l'initiative pour des bons de mobilité bénéficiera du soutien d'une majorité de la population. Générer 30 fois plus d'émissions de CO₂ lors d'un voyage ne doit plus être l'option la plus avantageuse financièrement. C'est pourquoi nous voulons, avec cette initiative, mettre en place les conditions-cadres nécessaires.

Il est donc réjouissant que nous ayons pu forger une alliance très large avec des associations environnementales, des associations de transport et divers partis. Cela se reflète également au sein du comité d'initiative, qui, avec ses 27 membres, représente de manière équilibrée toutes les régions linguistiques et toutes les parties du pays, ainsi que de divers partis, associations ainsi que de scientifiques. Je suis très heureuse de vous présenter mes collègues du comité d'initiative présent-es aujourd'hui.

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Priska Wismer-Felder, Conseillère nationale Le Centre

L'initiative pour des bons de mobilité est une proposition libérale

Mesdames, Messieurs,

Merci beaucoup pour cette présentation et ces explications concernant l'initiative pour des bons de mobilité. Depuis de nombreuses années, je m'engage au Parlement en faveur d'une taxe sur les billets d'avion, et ce, pour plusieurs raisons.

Le trafic aérien est toujours exonéré de toute taxe sur le kérosène ainsi que de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Ceux qui partent en vacances en voiture paient des taxes plus élevées par litre de carburant que ceux qui prennent l'avion. Le transport ferroviaire engendre lui aussi souvent des coûts, tels que les redevances d'utilisation des infrastructures (prix du sillon) ou les taxes sur l'électricité. Le trafic aérien est ainsi indirectement subventionné. Il s'agit là d'un signal économique erroné auquel il faut remédier.

Rien que pour l'exonération fiscale du kérosène, la Confédération perd chaque année environ 1,5 milliard de francs de recettes. À cela s'ajoutent, selon l'Office fédéral de l'aviation civile, des coûts externes s'élevant à environ 6,5 milliards de francs par an. Cela va à l'encontre du principe du pollueur-payeur et fausse le marché.

C'est pourquoi j'ai immédiatement adhéré avec enthousiasme à l'initiative pour des bons de mobilité. Il sera bien sûr toujours possible de prendre l'avion à l'avenir. Mais il faut des instruments pertinents, tels qu'une taxe sur les billets d'avion, pour corriger les mauvaises incitations et les distorsions du marché susmentionnées. Il faut en outre freiner les déplacements aériens excessifs et absurdes. Il est tout de même inconcevable que le billet de train pour se rendre à l'aéroport coûte souvent plus cher que le vol vers une capitale européenne.

N'oubliez pas : environ 80% des destinations finales au départ des aéroports suisses se trouvent en Europe. De nombreuses destinations prisées, comme Londres, Berlin, Amsterdam, Vienne, Paris ou Barcelone sont pourtant tout à fait accessibles en train.

Je suis convaincue qu'une grande partie de la population ne comprend pas pourquoi les vols sont si bon marché aujourd'hui et se prononcera donc en faveur de l'initiative pour des bons de mobilité.

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Martine Docourt, Conseillère nationale PS

L'initiative pour des bons de mobilité : une mesure de protection du climat socialement juste

Quand on m'a demandé si je souhaitais m'impliquer dans le comité d'initiative pour soutenir l'initiative « pour des bons de mobilité », je n'ai pas eu à réfléchir longtemps. En effet, cette approche est extrêmement pertinente, tant sur le plan environnemental que social.

En effet, on constate aujourd'hui que les ménages aux revenus élevés prennent l'avion cinq fois plus souvent et parcourent beaucoup plus de kilomètres en avion que les ménages à faibles revenus. Pour le dire simplement : les riches prennent beaucoup plus l'avion et génèrent donc proportionnellement davantage d'émissions de gaz à effet de serre. Comme nous l'avons déjà entendu, les coûts liés aux effets négatifs tels que le bruit, la pollution atmosphérique, l'augmentation des dépenses de santé ou les dommages climatiques sont payés par l'ensemble de la collectivité. C'est extrêmement problématique.

C'est pourquoi l'approche de l'initiative pour des bons de mobilité me plaît beaucoup. Les grands voyageurs fortunés et les propriétaires de jets privés paieront davantage. À l'inverse, grâce aux bons de mobilité, 90% de la population aura davantage d'argent dans son porte-monnaie à la fin de l'année. Selon nos calculs, chaque personne résidant en Suisse recevra chaque année plus de 100 francs sous forme de bon pour les transports publics. Compte tenu de la hausse constante des prix des tarifs des transports en commun, il s'agit là d'une contribution importante à la mobilité durable. Notre initiative rendra les transports publics plus abordables, éliminant ainsi un obstacle important à l'utilisation des bus, des trams et du train. Grâce aux bons de mobilité, la population sera incitée à privilégier le train plutôt que de réserver un vol low cost.

Prenons un exemple concret : si une famille de quatre personnes part une fois par an en vacances en Europe en avion, elle devra s'acquitter d'une taxe de 30 francs par personne, soit au total 120 francs. À la fin de l'année, elle recevra environ 110 francs par personne sous forme de bons de mobilité. Au final, elle recevra donc 320 francs de plus que ce qu'elle aura payé. Ceux qui passeront à la caisse sont les grands voyageurs fortunés, les voyageurs des classes premium et les usagers de jets privés. Cela permettra de rendre les transports publics plus abordables pour toutes et tous. D'un point de vue social, c'est tout à fait souhaitable. Les touristes qui quittent la Suisse en avion s'acquitteront également de la taxe, mais, bien sûr, ne recevront pas de bons de mobilité.

À titre personnel, il me tient également très à cœur de souligner que cela permettra ainsi aux personnes issues de l'immigration de continuer à rendre visite à leurs amis et à leurs proches dans leur pays d'origine sans frais supplémentaires. Même en faisant un voyage en avion chaque année vers les Balkans ou la péninsule ibérique, on aura toujours davantage d'argent au final grâce au bon de mobilité. Et grâce à la promotion des liaisons ferroviaires transfrontalières, il devrait en outre être plus facile à l'avenir d'atteindre ces destinations en train. Pour un vol intercontinental par an vers l'Asie, l'Afrique ou l'Amérique, le bon de mobilité versé sera à peu près équivalent à la taxe sur les billets d'avion. Cela signifie que seules les personnes qui effectuent plusieurs vols intercontinentaux par an paieront vraiment davantage.

L'initiative pour des bons de mobilité correspond donc exactement à mes valeurs : une protection du climat socialement juste.

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Rolf Wüstenhagen, Professeur d'économie à l'Université de Saint-Gall (HSG)

Un marché plus équitable grâce à l'initiative pour des bons de mobilité

En tant qu'économiste, cela fait longtemps que je m'indigne des distorsions de marché qui affectent les transports internationaux. D'un point de vue économique, il n'est tout simplement pas efficace de favoriser un mode de transport par des exonérations fiscales tout en ne répercutant pas les coûts externes sur les prix. L'initiative « pour des bons de mobilité » est donc une approche profondément libérale – une taxe incitative classique.

L'introduction d'une taxe sur les billets d'avion permettra de remédier à la distorsion actuelle du marché et permettra d'instaurer un marché plus équitable entre les offres ferroviaires et aériennes. Comme il s'agit d'une taxe incitative, il est également juste qu'au moins deux tiers des recettes soient reversées à la population. L'accent est ainsi clairement mis sur l'objectif incitatif et non sur la perception de nouveaux impôts. Je suis convaincu que cela permettra aux compagnies ferroviaires de proposer de nouvelles liaisons en train qui soient véritablement compétitives alors qu'elles n'ont aujourd'hui aucune chance de régater avec les offres des compagnies aériennes low cost.

Je trouve toutefois également juste qu'il y ait une affectation partielle des recettes. Par le passé, le développement de liaisons ferroviaires attractives et abordables vers nos pays voisins a souvent échoué en raison d'un manque de financement. Quiconque traverse régulièrement la frontière en train connaît ces difficultés. Le train reliant Munich à Zurich accuse régulièrement un retard tel que les passagers en provenance de Saint-Gall optent d'emblée pour le train de remplacement. Lorsque l'on part de Suisse en train pour Lyon, Marseille, Barcelone ou Madrid, on perd beaucoup de temps sur le trajet entre Genève et Lyon. Le trajet de Lugano à Milan prend également plus de temps que nécessaire.

De plus, des investissements importants sont aussi nécessaires en Suisse pour établir un train direct pour Londres. L'extension des terminaux nécessite des investissements dans les infrastructures de contrôle des personnes et des bagages. Le potentiel ne se limite toutefois pas au trafic longue distance. Dans les régions frontalières de Bâle, Genève, Lugano et dans le nord-est de la Suisse, il existe aussi un besoin important d'améliorer l'offre de transport régional pour les pendulaires. Les 500 millions de francs suisses par an qui seront mis à disposition par l'initiative pour des bons de mobilité pour la promotion du trafic ferroviaire transfrontalier peuvent contribuer à ce que de nombreux voyageurs-euses parviennent plus rapidement à destination.

Pour permettre des déplacements respectueux du climat en Europe d'ici 2050, il faut en outre une véritable offensive en faveur des trains de nuit. À cette fin, ÖBB (chemins de fer autrichiens) a obtenu de l'État une garantie de déficit de 400 millions d'euros afin d'acquérir de nouveaux trains de nuit. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous souhaitons rendre cela possible en Suisse aussi. En effet, l'un des principaux problèmes concernant le train de nuit à destination de Barcelone est qu'il n'existe pratiquement pas de trains disposant d'une homologation pour la Suisse, la France et l'Espagne. Grâce à l'acquisition de leur propre matériel roulant, les CFF pourront à l'avenir exploiter de manière autonome des trains de nuit qui répondent aux besoins actuels des clients en termes de fiabilité et de confort, constituant ainsi une véritable alternative aux voyages en avion.

Le potentiel de transfert modal pour les voyages en Europe est très élevé. L'initiative pour des bons de mobilité crée les conditions nécessaires pour que les voyages en train, respectueux du climat, deviennent plus attractifs pour un grand nombre de personnes.

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

David Raedler – coprésident de l'ATE (Association Transports et Environnement)

Voyager en respectant le climat grâce à l'initiative pour des bons de mobilité

L'ATE Suisse soutient l'initiative pour des bons de mobilité aux côtés de nombreuses autres associations et organisations partenaires. En tant qu'association engagée en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement, nous adhérons sans réserve aux objectifs et aux revendications de cette initiative.

Le trafic aérien est désormais responsable de la plus grande part de l'impact climatique de la Suisse – et la tendance est à la hausse. Je constate régulièrement que beaucoup de gens ignorent l'ampleur réelle de l'impact climatique du trafic aérien. Cela s'explique par le fait que l'on se réfère toujours aux statistiques sur le CO₂ de la Confédération. Le trafic aérien y représente environ 12%. Or, les chercheurs s'accordent à dire que, dans le cas du trafic aérien, des effets « non liés au CO₂ » aggravent encore l'impact sur le climat : les traînées de condensation sont un exemple simple et souvent méconnu de ces effets. Elles accentuent le réchauffement de la Terre pendant la nuit en retenant le rayonnement infrarouge dans leurs couches de cristaux de glace. Selon l'état actuel des connaissances scientifiques, il faudrait donc multiplier ces émissions par 3. Si l'on applique ce facteur de pondération, la part du trafic aérien dans l'impact climatique de la Suisse s'élève à 27%. Un chiffre désormais aussi confirmé par le Conseil fédéral.

Il est donc très préoccupant qu'aucune mesure efficace ne soit prise dans ce domaine. Au contraire, comme nous l'avons déjà entendu, le trafic aérien est même subventionné par l'État avec des exonérations fiscales. Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, nous pouvons enfin mettre en place un instrument efficace et contribuer à la réalisation des objectifs climatiques. En effet, d'ici 2050, le trafic aérien devrait atteindre la neutralité carbone, ce qui est en totale contradiction avec la croissance prévue par l'industrie du secteur.

Mais le trafic aérien ne contribue pas seulement au réchauffement climatique. La pollution sonore constitue également une nuisance importante pour un nombre considérable de personnes en Suisse. Le bruit rend malade et entraîne une augmentation des coûts de la santé. En réduisant le nombre de vols, l'initiative pour des bons de mobilité permet également d'améliorer la protection contre le bruit.

Par ailleurs, nous observons depuis longtemps avec inquiétude une évolution préoccupante au niveau national. Les prix des transports publics ont doublé depuis 1990. Au cours de cette période, ils ont augmenté quatre fois plus que les coûts liés à l'utilisation de la voiture. L'alliance SwissPass a même récemment annoncé une nouvelle hausse des prix pour 2026. Dans le même temps, le Parlement souhaite réaliser des économies dans les transports publics régionaux, ce qui entraînera une réduction de l'offre ainsi qu'une nouvelle augmentation des tarifs. Cela va diamétralement à l'encontre de nos objectifs de transfert modal. Et cela sape une véritable tradition suisse, à savoir l'utilisation généralisée du train et des transports publics, que ce soit en ville ou à la campagne. C'est pourquoi il est juste et essentiel que les bons de mobilité permettent de réduire le coût de l'utilisation des transports publics.

Cela renforcera la mobilité durable, rendra plus abordables les déplacements respectueux du climat et incitera celles et ceux qui n'utilisent pas encore les transports publics à les adopter.

Je suis donc ravi de participer à cette large alliance et d'être membre du comité d'initiative pour des bons de mobilité.

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Initiative populaire fédérale « pour des transports publics forts et des tarifs aériens équitables (initiative pour des bons de mobilité) »

Membres du comité d'initiative :

Barbara Antonioli Mantegazzini, Professeur d'économie publique et de politiques de durabilité, SUPSI

Kathrin Bertschy, Conseillère national Vert'libérale

Florence Brenzikofer, Présidente CITraP, Conseillère nationale (Les Vert-e-s)

Lukas Bühler, membre du comité d'actif-traffic

Mathias Buschbeck, Président ATCR-AIG (Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport de Genève)

Hasan Candan, Conseiller national PS

Manuela Cattani, syndicaliste à la retraite

Christophe Clivaz, Conseiller national Les Vert-e-s

Martine Docourt, Conseillère nationale PS

Magdalena Erni, Présidente Jeunes Vert-e-x-s Suisse

Jelena Filipovic, coprésidente ATE Suisse

Marc Jost, Conseiller national Parti Evangélique (PEV)

Delphine Klopfenstein Broggin, Présidente PRO VELO Suisse, Co-présidente CESAR, Conseillère nationale Les Vert-e-s

Anne Mahrer, Coprésidente des Aînées pour le Climat Suisse

Valentine Python, climatologue

David Raedler, Coprésident ATE Suisse

Franziska Ryser, Coprésidente actif-traffic, Conseillère nationale Les Vert-e-s

Priska Seiler Graf, Co-présidente CESAR, Conseillère nationale PS

Nicola Siegrist, membre du comité d'actif-traffic, député PS au Grand Conseil zurichois

Nara Valsangiacomo, Présidente Pro Alps

Dominik Waser, membre du comité d'actif-traffic

Loa Wild, présidente des Jeunes Vert'Libéraux Suisse

Priska Wismer-Felder, Conseillère nationale Le Centre

Marc Wuarin, Vice-président des Vert'Libéraux Genève

Rolf Wüstenhagen, Professeur à l'Université de St-Gall (HSG)

Samson Yemane, Conseiller communal PS Lausanne

Tonja Zürcher, responsable communication actif-traffic

Embargo jusqu'au mardi 28 avril 2026, 10h

Alliance

actif-trafiC

ATE

Alliance Climatique Suisse

WWF

Greenpeace

CESAR (Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable)

Association suisse pour la protection du climat

CITraP (Communauté d'intérêts pour les transports publics)

ProBahn

Pro Alps

Pro Velo

SES (Fondation Énergie)

Birdlife

terran

NWA Schweiz (Nie Wieder Atomkraftwerke)

Les Amis de la Nature Suisse

Mountain Wilderness

Aînés pour le Climat Suisse

Grands Parents pour le Climat Suisse

WeCollect

energie-wende-ja

BreakFree Suisse

ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport internationale de Genève)

CARPE (Coordination Régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement)

Ökostadt Basel

noé 21

impACT

Basel Wandel

ARAG (Association des Riverains de l'Aéroport de Genève)

Les Vert·e·s suisses

Parti Socialiste suisse (PS)

Parti Evangélique suisse (PEV)

solidarités

Jeunes Vert·e·x·s suisses

Jeunes Vert'Libéraux suisses

Jeunes PEV (Parti Évangélique)

senior Grünliberale