



Initiative pour des bons de mobilité

ARGUMENTAIRE

Initiative populaire fédérale «Pour des transports publics forts et des tarifs aériens équitables»



Table des matières

<i>Introduction</i>	3
<i>1. Un bon de mobilité de plus de 100 francs pour tout le monde</i>	4
<i>2. Mieux relier la Suisse au réseau ferroviaire européen</i>	6
<i>3. Train et avion : pour une concurrence loyale</i>	8
<i>4. Le climat n’attend pas</i>	12
<i>5. Faire payer les grands voyageurs, les classes premium et les jets privés</i>	14
<i>6. Agir enfin</i>	16
<i>Notes</i>	18

Introduction

Face à la crise climatique, la croissance effrénée du trafic aérien est un défi majeur. Le transport aérien est le premier secteur responsable de l'impact climatique de la Suisse – et la tendance est à la hausse. En 2025, 60 millions de passagers ont été enregistrés dans les aéroports suisses – un record historique qui, selon les prévisions de l'industrie aéronautique, devrait être dépassé dès 2026. Les jets privés connaissent également un essor important, en particulier en Suisse.

Environ 80% des destinations finales des voyages en avion au départ de la Suisse se trouvent en Europe. Le potentiel de transfert vers le train, bien plus respectueux du climat, est donc énorme. Certes, toutes les destinations du monde ne sont pas accessibles en train, mais de nombreuses destinations européennes populaires sont facilement accessibles par des trains de jour ou de nuit. Malheureusement, il manque encore souvent de bonnes liaisons directes, par exemple vers Londres ou Barcelone, et les prix du train sont souvent plus élevés que ceux de l'avion.

Cette situation est le résultat de décisions politiques. Le train est aujourd’hui victime d’une concurrence déloyale face au trafic aérien international. En effet, ce dernier est exonéré de toute taxe sur le kérosène et de la TVA et il ne paie pas les coûts externes annuels liés au bruit, à la pollution atmosphérique et aux dommages liés au changement climatique, qui se chiffrent en milliards. De plus, le transport ferroviaire international est victime d’un manque d’investissements chronique. Cette situation empêche une réduction efficace des émissions dans le secteur des transports.

C'est pourquoi actif-trafiC a lancé au printemps 2026 une initiative populaire fédérale qui poursuit deux objectifs: premièrement, réduire la croissance effrénée du trafic aérien et, deuxièmement, renforcer simultanément les transports publics et améliorer les liaisons ferroviaires vers nos pays voisins pour les rendre plus attractives et plus abordables.

Découvrez, à travers cet argumentaire en 6 points, pourquoi l’initiative pour des transports publics forts et des tarifs aériens équitables (initiative pour des bons de mobilité) est une opportunité politique et écologique pour des transports plus justes et durables.

1. Un bon de mobilité de plus de 100 francs pour tout le monde

Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, toutes les personnes habitant en Suisse recevront chaque année un bon pour les transports publics d'une valeur de plus de CHF 100.–.

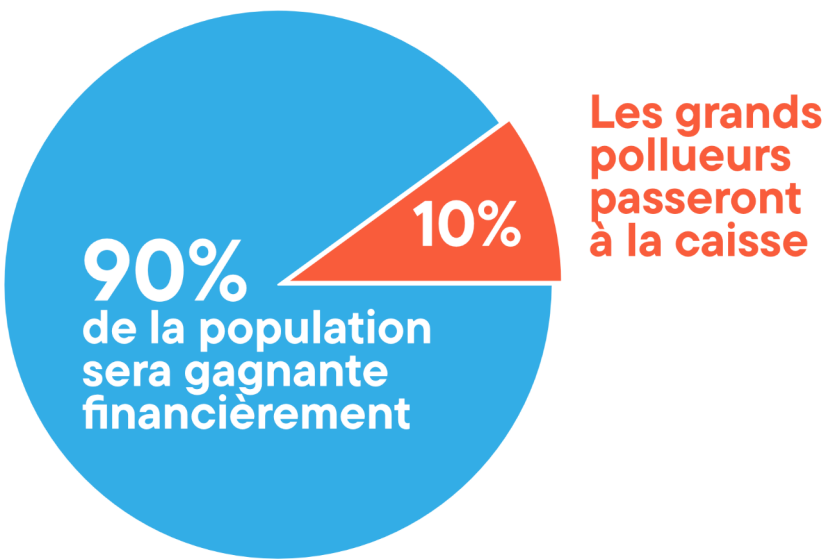
Avec l'initiative pour des bons de mobilité, utiliser les transports publics sera moins cher. Les bons de mobilité, offerts à toute la population vivant en Suisse (enfants y compris), seront valables pour les transports publics locaux, nationaux mais aussi transfrontaliers. Il est devenu urgent d'agir vu l'augmentation continue des tarifs des transports publics ces dernières années. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, plus de 90% de la population sera gagnante financièrement. Seules les personnes qui prennent beaucoup l'avion, qui voyagent en classe premium ou encore les hyper-riches qui utilisent des jets privés devront payer davantage.¹



Au moins deux tiers de la taxe sur les billets d'avion et les jets privés seront redistribués à la population sous forme de « bons de mobilité ». Le reste pourra être investi dans le développement des liaisons ferroviaires vers nos pays voisins.

Les bons de mobilité seront valables pour utiliser les transports publics locaux, nationaux et transfrontaliers et permettront ainsi de réduire le poids financier de l'usage du train, tram, bus, RER et du Car postal. Selon une étude réalisée par Sotomo en 2020² dans le cadre de la votation sur la loi CO₂, plus de 90% de la population sera gagnante financièrement et recevra davantage d'argent par les bons de mobilité qu'elle n'en

paiera en taxe sur les billets d'avion. Ce chiffre s'explique notamment par le fait que les touristes et autres personnes qui visitent notre pays en avion paieront la taxe sur leur billet au départ de la Suisse, mais ne recevront pas de bons de mobilité. Les personnes qui ne prennent pas ou peu l'avion seront récompensées financièrement pour leur choix de mobilité durable.



Avec cette initiative, plus de 90% de la population sera gagnante financièrement ; seuls les grands voyageurs et ceux en classe de luxe passeront réellement à la caisse.

Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, chaque personne résidant en Suisse (y compris les enfants, dès leur naissance) recevra annuellement un bon de mobilité d'une valeur d'un peu plus de 100.–.

Ce bon de mobilité sera financé par au moins deux tiers des recettes d'une taxe équitable prélevée sur les billets d'avion et les jets privés. Nous estimons les recettes annuelles issues de cette taxe entre 1,3 milliard de francs³ et 1,5 milliard de francs⁴. Ces calculs se fondent sur les estimations réalisées dans le cadre de la loi sur le CO₂, avec une taxe de CHF 30.– sur les vols court et moyen-courriers et de CHF 120.– sur les vols long-courriers, appliquée à tous les départs depuis la Suisse, y compris les passagers en transit, sur la base des chiffres de fréquentation de 2025⁵. Des recettes supplémentaires sont attendues grâce à la taxe de minimum CHF 500.– sur les jets privés et d'affaires. Deux tiers des 1,5 milliards de francs générés par la taxe représenteraient donc un montant annuel

d'environ 1 milliard. En redistribuant ce montant à une population suisse d'actuellement 9,1 millions d'habitants, cela reviendrait à environ 110.– par personne et par année.

Recevoir environ CHF 110.– par personne peut paraître modeste à première vue, mais l'effet serait considérable: on s'attend à une augmentation de la fréquentation des transports publics d'environ 5 à 8%⁶.

Une fois l'initiative acceptée par la population, la mise en œuvre concrète des bons de mobilité sera laissée à l'appréciation du Parlement. La redistribution peut par exemple prendre la forme de chèques SwissPass, qui existent déjà aujourd'hui. Ces bons auront une durée de validité de cinq ans et ne seront pas nominatifs. Les personnes qui n'utilisent jamais les transports publics pourront donc les céder à des tiers. Les personnes n'ayant pas de compte SwissPass devraient aussi pouvoir bénéficier des bons.

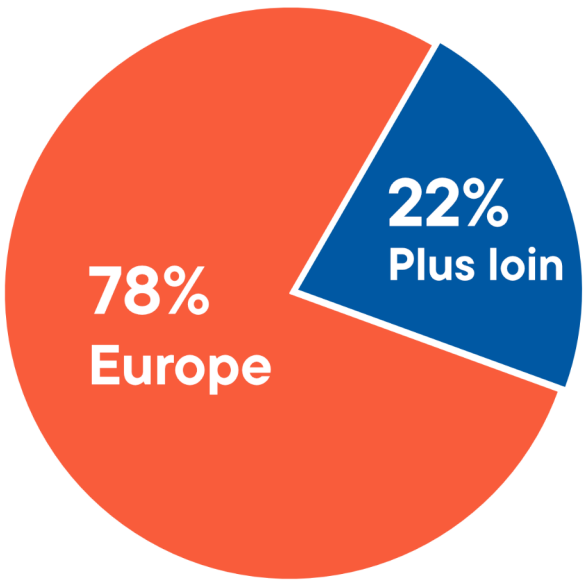
2. Mieux relier la Suisse au réseau ferroviaire européen

Avec l'initiative pour des bons de mobilité, jusqu'à 500 millions de francs par an pourront être investis pour améliorer les liaisons en train de jour comme de nuit, vers nos pays voisins.

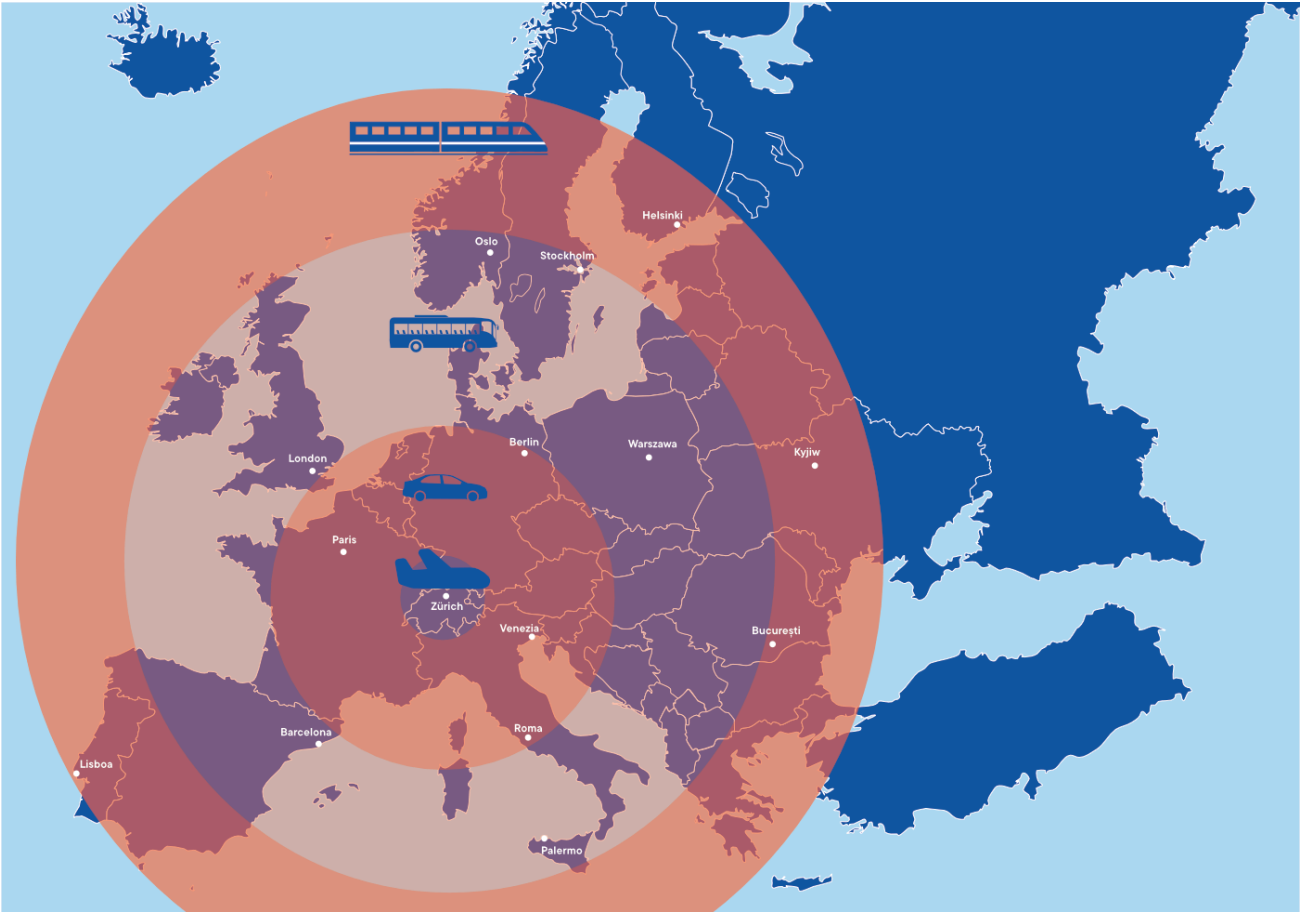
Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, les liaisons ferroviaires vers les pays limitrophes seront plus nombreuses et de meilleure qualité. Qui ne connaît pas cette situation : on veut voyager en train plutôt qu'en avion, mais c'est plus cher, plus compliqué et plus long. Notre initiative veut mettre fin à cette situation. Des destinations telles que Londres, Barcelone, Rome, Bruxelles, Lisbonne, Belgrade, Varsovie ou Copenhague seront désormais plus accessibles et plus compétitives en train grâce à des liaisons directes de jour ou de nuit. Aujourd'hui, près de 80% des destinations finales en avion au départ de la Suisse se trouvent en Europe. Le potentiel de transfert vers le train est donc considérable. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, jusqu'à 500 millions de francs par an pourront être investis pour acquérir de nouveaux trains, éliminer les goulets d'étranglement majeurs du réseau ferroviaire transfrontalier et proposer des liaisons à un prix attractif. Ces investissements d'avenir seront principalement financés par les personnes prenant beaucoup l'avion et les voyageurs de classes premium ou de jets privés. Voyager de manière respectueuse du climat deviendra plus simple, plus pratique et plus abordable pour toutes et tous. Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, la Suisse sera encore mieux reliée en train au reste de l'Europe.

En 2025, environ 80% des passagers-ères au départ d'un aéroport suisse avaient une destination finale en Europe⁷. Le potentiel de transfert vers le train est donc particulièrement important, à condition que des liaisons ferroviaires attractives et abordables soient proposées.

Une étude de l'Union européenne montre que le potentiel de report modal est considérable sur de nombreuses lignes entre villes européennes où le trajet en train est compétitif en termes de temps par rapport à l'avion⁸. Pour réduire encore le temps de trajet, l'Union européenne prévoit un plan d'action ambitieux de développement de lignes à grande vitesse. On pourrait rejoindre Lisbonne depuis Paris, en passant par Madrid ; et Copenhague ne serait plus qu'à 4h de Berlin (contre 7h actuellement)⁹.



Près de 80% des destinations au départ des aéroports suisses se trouvent en Europe et sont donc potentiellement accessibles en train. Source : OFS, 2025



Pour voyager en respectant le climat, c'est en train que l'on va le plus loin. Distance parcourue par quatre personnes avec un quart de tonne d'équivalent CO₂. Source : Brochure climatique myclimate, 2024

Si le développement des trains à grande vitesse peut permettre de réduire le nombre de vols, il ne faut pas négliger le développement des trains de nuit, car ceux-ci peuvent circuler sans nécessiter d'importants travaux d'infrastructure. En effet, le train de nuit représente une solution idéale pour parcourir des distances encore plus importantes (500 à 1500 km)¹⁰. Si la Suisse souhaite à l'avenir disposer d'un réseau de trains de nuit performant et être bien reliée à ses pays voisins, elle doit prendre des initiatives.

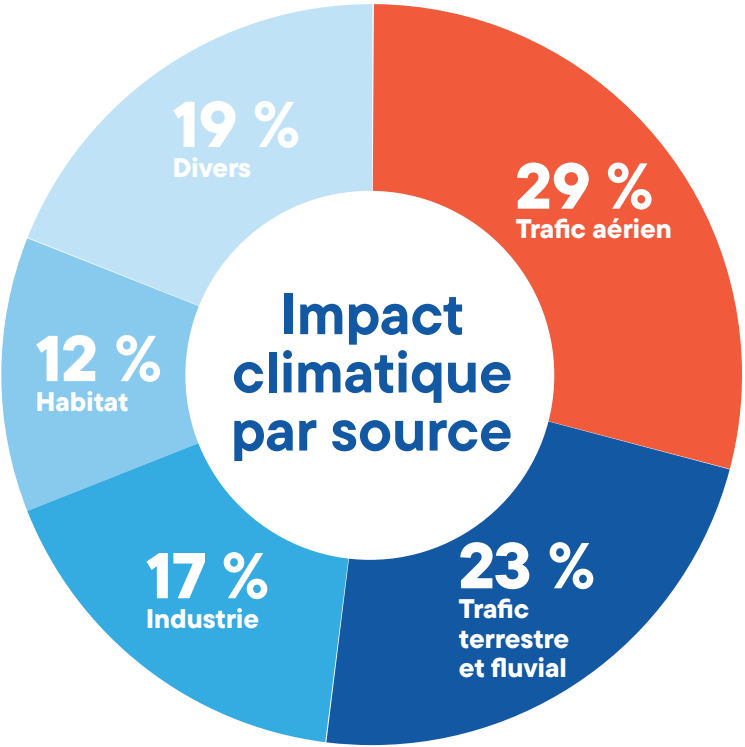
L'initiative pour des bons de mobilité prévoit justement qu'un tiers des recettes perçues de la taxe sur les billets d'avion soit investi dans le

développement de ce réseau ferroviaire et serve à financer des liaisons ferroviaires plus abordables et plus attractives vers nos pays voisins. Cela représenterait une somme d'environ 500 millions de francs par an¹¹ et permettrait de développer autant de nouvelles offres ferroviaires, que la construction de terminaux équipés d'un système de douane pour les liaisons directes vers Londres, l'acquisition de matériel roulant moderne pour les trains de nuit, ou encore la rénovation de lignes existantes comme celle entre Genève et Lyon, Lugano et Milan ou encore entre Saint-Gall et Munich.

3. Train et avion : pour une concurrence loyale

En Suisse, comme à international, le trafic aérien est massivement subventionné à travers l'exemption de taxe sur le kérosène et sur la valeur ajoutée (TVA).

L'initiative pour des bons de mobilité vise à instaurer une concurrence plus loyale entre le train et l'avion. Car contrairement à l'aviation, les trains sont soumis à toutes sortes de taxes. Conséquence : voyager en avion est souvent moins cher qu'en train. Cela entraîne une utilisation excessive de l'avion, avec des conséquences désastreuses sur le climat, l'environnement et les riverain-es exposé-es au bruit. L'exemption de taxes sur le kérosène et sur la valeur ajoutée (TVA) fait perdre chaque année des milliards à la Confédération. À cela s'ajoutent des coûts dits « externes » liés aux conséquences du bruit, de la pollution et des dommages climatiques causés par l'aviation, qui s'élèvent à 6,5 milliards de francs par an. La population suisse voyage en avion aujourd'hui presque deux fois plus qu'il y a vingt ans. Instaurer une taxe équitable sur les billets d'avion et les jets privés proportionnelle à la pollution émise est donc particulièrement urgent. L'industrie de l'aviation table sur une croissance indéfinie du trafic aérien. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous prenons le contre-pied de cette tendance et nous renforçons les transports publics.



Le trafic aérien est responsable d'environ un tiers de l'impact climatique de la Suisse.
Données : OFEV



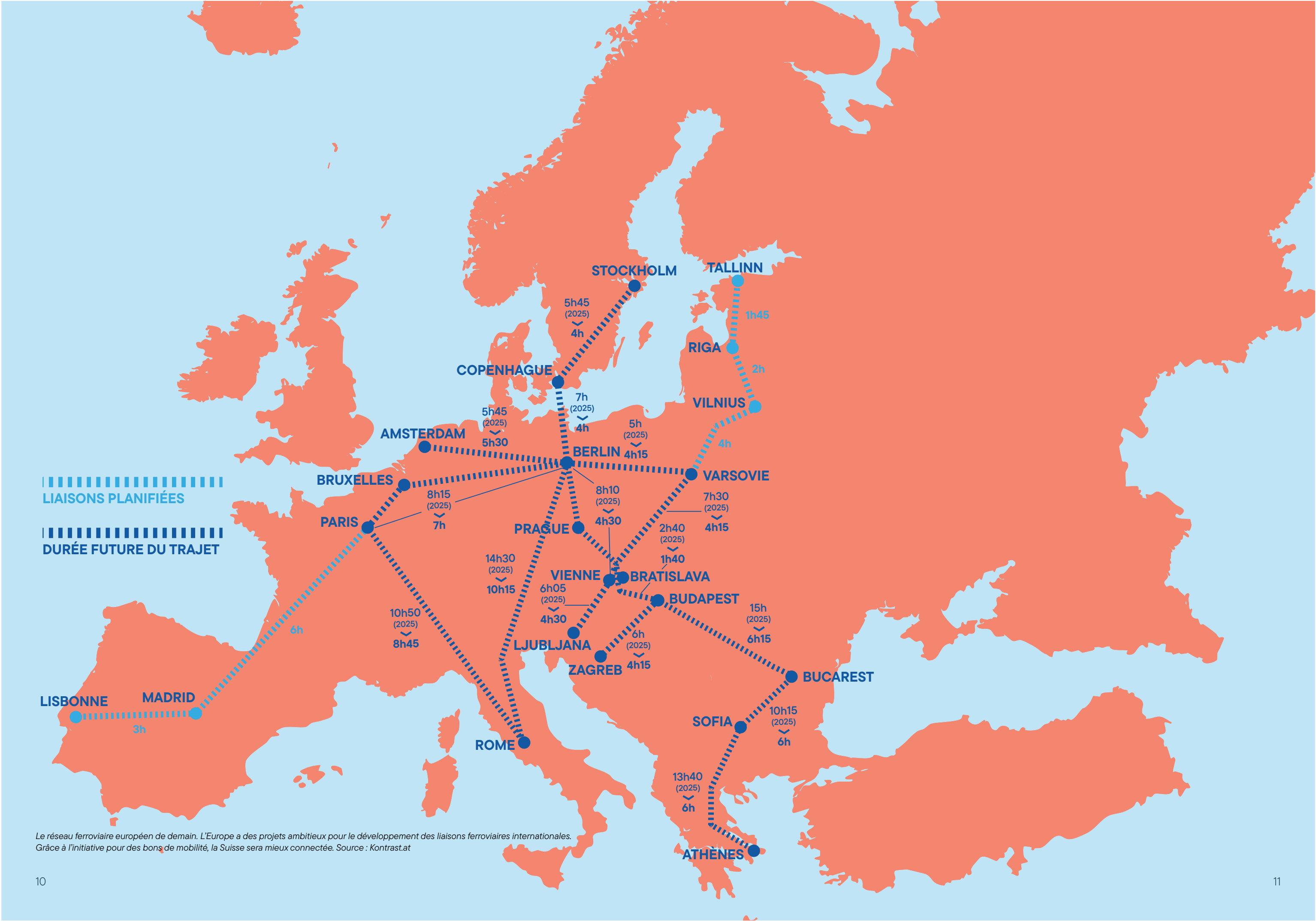
Le transport ferroviaire et le transport aérien ne jouent clairement pas à armes égales. Capture d'écran d'un film d'animation d'activ-traffic, 2019

L'exemption de taxe sur le kérosène remonte à la Convention de Chicago adoptée en 1944 par 52 États, dont la Suisse, notamment dans le but de développer l'aviation civile, afin « d'aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension »¹². La Suisse dispose ensuite de 150 accords bilatéraux avec autant de pays qui garantissent cette exemption de taxation sur les carburants¹³. Aujourd'hui, cela se traduit par un avantage fiscal évident accordé au transport aérien par rapport aux autres modes de transport.

Selon le rapport européen Aviation Tax Gap Report, l'exonération de la TVA et de la taxe sur le kérosène applicable aux vols internationaux coûte à la Confédération environ 1,5 milliard par an¹⁴. Seuls les vols internes à la Suisse sont soumis à la TVA et à la taxe sur les huiles minérales (0,74 francs par litre de kérosène)¹⁵. Outre ces pertes fiscales, l'Office fédérale de l'aviation civile estime à 6,5 milliards de francs¹⁶

les coûts externes du transport aérien liés au bruit, à la pollution atmosphérique ou aux dommages climatiques. Le principe de pollueur-payeur n'est ainsi pas appliqué : c'est la collectivité dans son ensemble qui paie les coûts engendrés par les voyages en avion¹⁷.

Le transport ferroviaire est en revanche soumis à la taxe pour l'usage des infrastructures ferroviaires (appelé « prix du sillon »¹⁸), à une taxe sur l'électricité et à la TVA aussi sur les liaisons internationales. Les automobilistes paient également un impôt sur les huiles minérales, compris entre 75 et 80 centimes par litre¹⁹. L'avion est donc le seul mode de transport exonéré de taxes et de redevances. Il s'agit là d'une inégalité de traitement qui fausse le marché en faveur du transport aérien. Cela constitue en outre une incitation perverse, car l'impact climatique des voyages en avion est bien plus élevé que tout autre mode de déplacement.



Le réseau ferroviaire européen de demain. L'Europe a des projets ambitieux pour le développement des liaisons ferroviaires internationales. Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, la Suisse sera mieux connectée. Source : Kontrast.at

4. Le climat n'attend pas

Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous veillons à ce que les objectifs climatiques souhaités par la population soient respectés. Car sans mesures efficaces dans le transport aérien, ceux-ci ne pourront jamais être atteints.

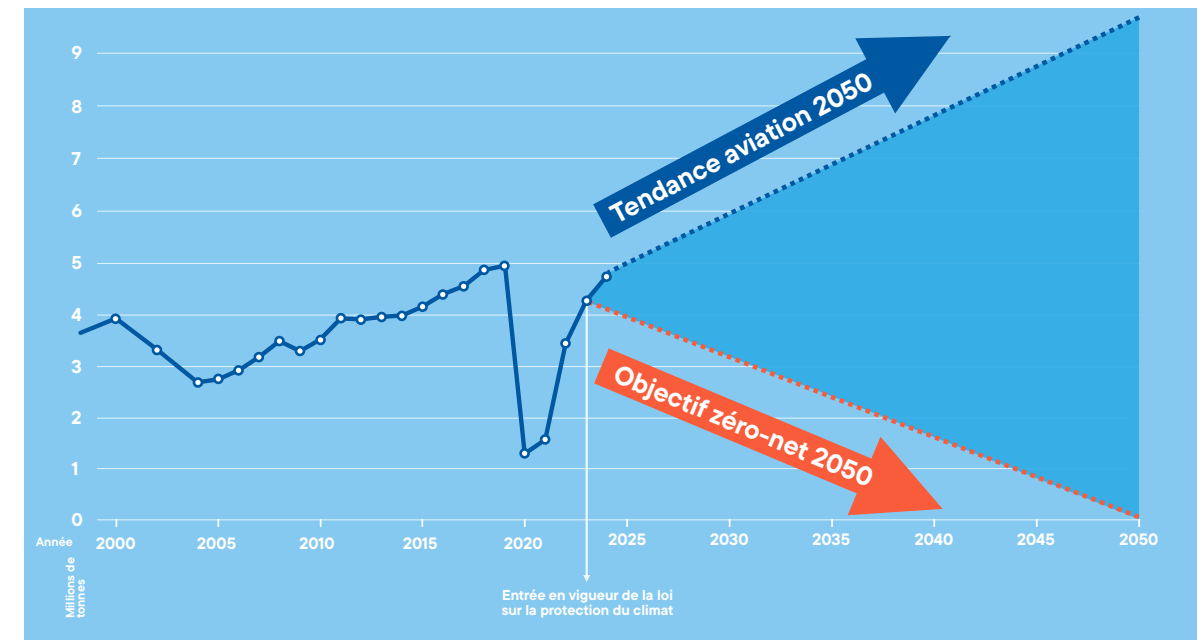
L'initiative pour des bons de mobilité apportera une contribution décisive à la participation de la Suisse à la protection du climat. En effet, le trafic aérien est responsable d'environ 27% de l'impact climatique de la Suisse, davantage que tous les autres secteurs. Or, en juin 2023, la population suisse a clairement adopté la Loi Climat qui fixe comme objectif la neutralité carbone d'ici 2050, y compris dans le domaine aérien. Mais jusqu'à présent, aucune mesure réellement efficace n'a été prise dans ce secteur. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous voulons changer la donne. Introduire une taxe équitable sur les billets d'avion et les jets privés contribuera de manière significative à la réalisation de nos objectifs climatiques. Avec une taxe de seulement 30 francs pour les vols court-courriers, de 120 francs pour les long-courriers et de 500 francs pour chaque décollage de jet privé, on réduirait les émissions de CO₂ du trafic aérien d'environ 16%. Les recettes de la taxe (environ 1,5 milliard de francs par an) seront utilisées pour renforcer les transports publics et les rendre plus attractifs, permettant encore de renforcer l'effet positif sur le climat. Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, nous pourrions atteindre nos objectifs climatiques.

L'impact climatique du trafic aérien ne se limite toutefois pas aux seules émissions de CO₂. À celles-ci s'ajoutent d'autres émissions hors-CO₂, telles que la vapeur d'eau, les oxydes d'azote, les oxydes de soufre et la suie, qui renforcent considérablement l'effet de serre. Selon l'état actuel des connaissances, les traînées de condensation et les nuages qu'elles forment à haute altitude (cirrus) ont un impact climatique bien plus important que celui du seul CO₂. Sur la base des connaissances scientifiques actuelles²⁰, l'Académie suisse des sciences naturelles²¹ propose un facteur de pondération des émissions par trois. Si l'on multiplie les émissions de CO₂ du trafic aérien par ce facteur, la part du trafic aérien dans l'impact climatique en Suisse s'élève, selon le Conseil fédéral, à 27% pour l'année 2019²². D'après les derniers chiffres disponibles de 2024, cette part s'élève déjà à 29%, mais en raison du record de fréquentation enregistré en 2025, elle dépasse déjà, à l'heure actuelle, les 30% et

représente ainsi environ un tiers de l'impact climatique en Suisse.

Pour polluer moins, les «SAF» (Sustainable Aviation Fuels) sont également présentés comme une solution miracle par le secteur aérien. Ces SAF sont soit des biocarburants produits à partir de biomasse, soit des carburants synthétiques produits à partir d'électricité, d'eau et de CO₂^{23 24}. Or, ces SAF ont deux limites majeures. La première est que leur production à large échelle entre en concurrence directe avec d'autres secteurs plus essentiels comme la production de denrées alimentaires²⁵. La deuxième est que leur production actuelle représente une part infime (0,3%) des besoins de l'industrie actuelle au niveau mondial²⁶.

À cela s'ajoute l'effet rebond : les carburants «durables» rendront les voyages en avion un peu moins polluants, ce qui peut potentiellement



Les émissions de CO₂ du transport aérien augmentent à un rythme effréné. Or, conformément à la loi sur la protection du climat, elles devraient être ramenées à zéro net d'ici 2050. Émissions de CO₂ de l'aviation civile et de l'aviation générale sur les vols internationaux, illustration réalisée par nos soins. Données : OFS, OFAC

accroître la demande de voyages en avion et justifier d'autres modes de consommation nuisibles au climat. De plus, cela réduit la pression en faveur de la promotion d'alternatives bien moins polluantes, comme le train.

L'Institut Paul Scherrer (PSI) a récemment conclu que «À eux seuls, les nouveaux moteurs, les carburants respectueux du climat et la filtration du CO₂ de l'atmosphère pour le stocker en sous-sol ne suffiront pas pour nous mener au but. Nous devons également réduire le trafic aérien²⁷.»

L'initiative pour des bons de mobilité permet justement de faire baisser les émissions du trafic aérien : grâce à l'introduction d'une taxe équitable sur les billets d'avion et les jets privés basée sur le principe du pollueur-payeur, contribuera de manière significative à la réalisation des objectifs climatiques. Une taxe modérée sur les billets d'avion, d'un montant de 30 francs pour les vols court-courriers et de 120 francs pour les vols long-courriers, permettrait déjà de réduire les émissions de CO₂ du trafic aérien d'environ 16%²⁸. La taxe de 500 francs minimum pour chaque décollage de jet privé permettra aussi de dissuader leur usage. L'utilisation des recettes estimées à 1,5 milliard de francs par an permettra d'encourager les transports publics, ce qui renforcera encore davantage l'effet bénéfique pour le climat.

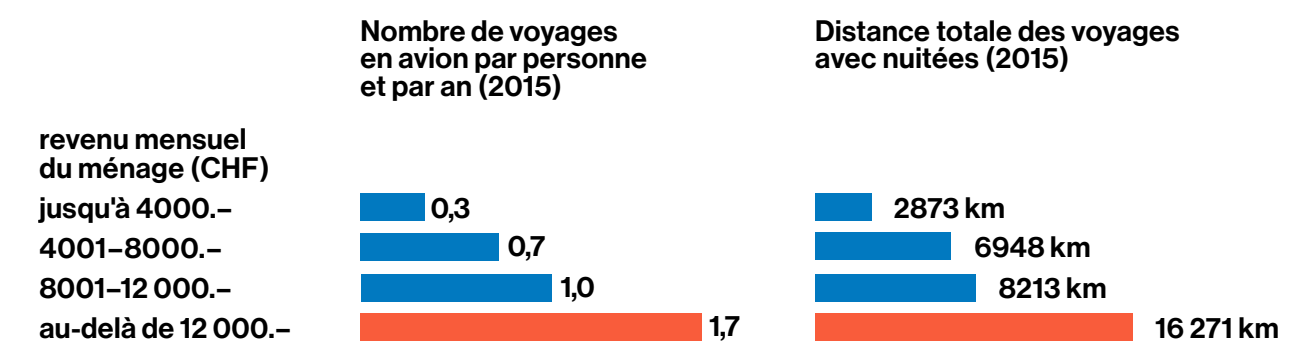
Le système d'échange de quotas d'émission, quant à lui, présente toujours diverses failles. Certes, le Conseil fédéral ne distribue enfin plus aucun quota gratuit à partir de 2026, mais en contrepartie, une grande partie des recettes sera à nouveau réinjectée dans l'industrie aéronautique – pour promouvoir les «carburants aériens durables (SAF)». Il est par ailleurs particulièrement problématique que les vols long-courriers ne soient justement pas soumis au système d'échange de quotas d'émission, car les vols à destination de pays hors de l'UE et du Royaume-Uni en sont exemptés. La trajectoire de réduction n'est en outre pas compatible avec l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050. Et le prix par tonne de CO₂ dans le système d'échange de quotas d'émission reste bien inférieur aux coûts liés aux dommages climatiques. Pour toutes ces raisons, il est absolument nécessaire d'introduire un instrument supplémentaire, à savoir la taxe sur les billets d'avion, afin de remettre le trafic aérien sur la bonne voie en matière de protection du climat d'ici 2050.

Un mode de transport générant 30 fois plus d'émissions de CO₂ ne doit plus être l'option la plus avantageuse financièrement. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous voulons créer les conditions-cadres nécessaires pour changer cela.

5. Faire payer les grands voyageurs, les classes premium et les jets privés

Plus on pollue, plus on paie. L'initiative pour des bons de mobilité applique ce principe simple et équitable au trafic aérien.

L'initiative pour des bons de mobilité veut mettre à contribution les personnes qui utilisent excessivement l'avion et les vols de luxe en instaurant une taxe équitable dont le montant sera proportionnel à la distance parcourue et à la classe de vol. Ainsi, celles et ceux qui polluent le plus paieront davantage, et les recettes sont redistribuées à l'ensemble de la population. Le montant minimum de la taxe sera de 30 francs pour un vol court-courrier en classe économique et augmentera avec la distance parcourue mais également en fonction de la classe de voyage. Car les personnes voyageant en classe premium (classe affaires ou 1e classe) génèrent jusqu'à cinq fois plus d'émissions qu'en classe économique pour un même trajet. La taxe sera donc proportionnelle à la pollution émise. Les jets privés, eux, polluent encore bien plus. Une taxe d'au moins 500 francs pour chaque décollage de jet sera donc prélevée. Là encore, le montant augmentera en fonction du poids de l'appareil et de la distance parcourue. Ainsi, seuls les 10% de grands pollueurs passeront à la caisse, tandis que plus de 90% de la population recevra davantage d'argent par les bons de mobilité qu'elle n'en paiera en taxe. Les montants exacts seront fixés par le Conseil fédéral et le Parlement après l'acceptation de l'initiative par le peuple. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, on applique le principe du pollueur-payeur.



Les personnes à revenus élevés prennent l'avion plus de cinq fois plus souvent que celles à faibles revenus. Données : Étude Sotomo sur la taxe sur les billets d'avion en Suisse – Comportements de voyage, émissions de CO₂ et comparaison de deux modèles de mise en œuvre, 2020

Une étude menée par Sotomo montre que les émissions de CO₂ liées aux voyages en avion dépendent très fortement des revenus. Les grands voyageurs se trouvent notamment parmi les personnes dont le revenu net dépasse 12'000 francs par mois. À l'opposé, on trouve les familles

aux revenus faibles ou moyens vivant dans les cantons de montagne et ruraux. Celles-ci font en moyenne partie des petits voyageurs et seraient donc, globalement, celles qui bénéficieraient le plus financièrement d'une taxe sur les billets d'avion.



Un vol génère jusqu'à 30 fois plus d'émissions de CO₂ qu'un trajet en train. Les jets privés sont de loin ceux qui émettent le plus. Trajet de Zurich à Berlin, émissions de gaz à effet de serre (kg CO₂eq par personne et par trajet) Données : Ville de Zurich, rapport intermédiaire « Netto Null Zwischenbericht », VCO

Si l'intégralité des recettes de la taxe sur les billets d'avion, estimées à l'époque à environ 1,3 milliard de francs, est reversée, cela entraîne une redistribution marquée: le segment de la population dont le revenu net est inférieur à 6000 francs recevrait 396 millions de francs de plus que ce qu'il paie. En revanche, le segment dont le revenu est supérieur à 12'000 francs ne recevrait que 126 millions de francs de plus que ce qu'il paie²⁹.

Les vols en classe premium émettent bien plus de gaz à effet de serre qu'un vol en classe économique sur la même distance. Sur un vol long -courrier, voyager en classe affaires ou en première multiplie jusqu'à 5x fois l'impact climatique du vol, en comparaison avec la classe économique. Cette importante différence s'explique par l'espace réservé à chaque passager-ères : les sièges sont plus larges, plus lourds et consomment ainsi davantage de carburant. Un siège en première classe équivaut ainsi à environ cinq sièges en classe économique en termes d'empreinte carbone, pour le même vol³⁰. En conséquence, ils devraient payer davantage dans le cadre d'une taxe sur les billets d'avion conçue selon le principe du « pollueur-payeur ».

Les jets privés constituent la forme la plus polluante de transport aérien³¹. En 2023, la flotte mondiale de jets privés a généré 19,5 millions de

tonnes de gaz à effet de serre, soit 4 % des émissions totales de l'aviation civile — une quantité supérieure aux émissions de tous les vols partant de l'aéroport de Londres-Heathrow³². Depuis la pandémie de COVID-19, leur usage a fortement augmenté : les émissions des jets privés ont augmenté de 46% uniquement entre 2019 et 2023³³. Autre constat frappant : 47,4% des vols privés ont parcouru moins de 500 km et 4,7% moins de 50km (soit moins que Genève – Lausanne ou Zurich – Lucerne). C'est pourquoi l'initiative pour des bons de mobilité prévoit des contributions claires pour le secteur des jets privés : une taxe d'au moins CHF 500.- par décollage de jet, dont le montant augmentera en fonction de la distance parcourue et du poids de l'appareil. Cette mesure vise à réguler un secteur jusqu'à présent guère réglementé, alors qu'il est particulièrement néfaste pour le climat et extrêmement inéquitable sur le plan social.

Le mécanisme de taxe sur les billets d'avion et les jets privés, associé à une redistribution majoritaire à la population implique qu'au final seuls 10% de la population – soit les plus grands voyageurs – y perdront financièrement, en payant proportionnellement davantage de taxe que le reste de la population. L'initiative pour des bons de mobilité est ainsi donc une mesure de justice climatique.

6. Agir enfin

De nombreux pays européens, dont tous les pays voisins de la Suisse, ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion. Il est grand temps que la Suisse agisse également.

Grâce à l'initiative pour des bons de mobilité, la Suisse s'alignera sur ses voisins. Aujourd'hui, les Suisses prennent 2x plus souvent l'avion que les habitant-es des pays européens³⁴. Nous avons donc une responsabilité particulière à agir en introduisant enfin une taxe équitable sur les billets d'avion et les jets privés. L'expérience d'autres pays montre que les taxes sur les billets d'avion ont un effet positif pour la réduction des émissions de CO2. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous passons enfin à l'action!

Le montant des taxes sur les billets d'avion varie fortement en Europe. Parmi les pays où les taxes sur les vols court-courriers sont les plus élevées figurent le Royaume-Uni, avec environ 36,60 euros³⁵, ainsi que les Pays-Bas, avec 30,25 euros par billet³⁶. La Commission européenne a constaté en 2019 qu'une augmentation de 10% du prix des billets d'avion entraînait une baisse de la demande de 9 à 11%³⁷. En Allemagne, une étude a montré que la demande avait baissé de 6 à 11% au cours des deux premières années suivant l'introduction de la taxe sur les billets d'avion³⁸. Le montant initial de la taxe s'élevait à 8 euros pour un vol court-courrier, à 25 euros pour un vol moyen-courrier et à 45 euros pour un vol long-courrier. Une autre étude datant de 2024 démontre que les taxes sur les billets d'avion entraînent une réduction de 12% du nombre de vols ainsi qu'une baisse de 14% des émissions des compagnies aériennes low cost³⁹. En Suède, la suppression de la taxe sur les billets d'avion a entraîné une forte augmentation du nombre de passagers-ères, ce qui souligne également l'efficacité de cette mesure⁴⁰.

Actuellement, non seulement le montant, mais aussi la structure des taxes diffère considérablement entre les pays. Il existe différents systèmes de perception des taxes : taxes forfaitaires sur les billets, modèles basés sur

la distance, taxes proportionnelles au prix du billet, suppléments en fonction de la classe de voyage ou combinaisons de ces approches⁴¹. Certains pays ciblent spécifiquement les vols pour lesquels il existe de bonnes liaisons ferroviaires. Ainsi, la Belgique et l'Autriche prélèvent des taxes plus élevées sur les courtes distances que sur les longues distances. En Belgique, cela s'applique aux vols de moins de 500 kilomètres⁴², en Autriche à ceux de moins de 350 kilomètres⁴³. Dans la plupart des pays européens, les taxes sur les billets d'avion sont des taxes d'incitation classiques. Elles sont toutefois parfois liées à une affectation spécifique. Ainsi, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas, entre autres, prévoient qu'une partie des recettes soit affectée à des projets de transport durable ou de lutte contre le changement climatique⁴⁴.

On craint souvent qu'une taxe sur les billets d'avion n'entraîne un effet de détournement vers des aéroports étrangers, par exemple vers Bâle-Mulhouse dans le cas de la Suisse. De tels effets ne se produisent toutefois que si la taxe est nettement plus élevée que les frais de déplacement supplémentaires et les redevances et taxes perçues à l'aéroport de substitution. Des trajets de plusieurs heures vers des aéroports étrangers ne devraient guère être attractifs pour

la plupart des voyageurs, en particulier pour les vols court-courriers en Europe, qui représentent la majeure partie du trafic aérien. Certes, le secteur français de l'aéroport de Bâle-Mulhouse peut constituer une alternative pour certaines parties de la Suisse alémanique, mais ses capacités sont limitées et insuffisantes pour déclencher un transfert notable. De plus, la France applique déjà une taxe sur les billets d'avion.

L'expérience de nombreux pays européens montre que la taxe sur les billets d'avion réduit la demande des voyages en avion et, par conséquent, diminue les émissions de gaz à effet de serre. Avec l'initiative pour des bons de mobilité, nous voulons obtenir un impact similaire en Suisse.



Tous les pays voisins de la Suisse ont instauré une taxe sur les billets d'avion, tout comme de nombreux autres pays européens. Aperçu des taxes sur les billets d'avion en Europe, présentation par nos soins.

Notes

¹ Infras, Finanzielle Auswirkung von Abgaben auf Brennstoffe, Treibstoffe und Flugtickets – Rechenbeispiele für ausgewählte Haushalte, 2019, <https://www.infras.ch/de/projekte/wie-stark-sich-abgaben-auf-co2-und-flugtickets-auf-haushalte-auswirken/>

² Sotomo, Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz, Flugverhalten, CO2-Emissionen und zwei Ausgestaltungsmodelle im Vergleich, 2020, https://sotomo.ch/files/data/projectfile/2020/12/sotomo_Flugticketabgabe.v2.pdf

³ [1] Infras, 2019, op. cit.

⁴ Estimation réalisée par actif-trafiC / umverkehrR

⁵ Office Fédéral de la Statistique (OFS), Données annuelles et trimestrielles sur le trafic de lignes et charter, consulté le 15.07.2026, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/themes-transversaux/aviation-civile/trafic-lignes-charter.html>

⁶ Arnold, Tobias; von Arx, Widar; Oechslin, Lukas; Weibel, Christian; Stiebe, Michael; Haefeli, Ueli (2024): Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr. Bericht zuhanden des Bundesamts für Verkehr. Luzern. https://www.interface-pol.ch/app/uploads/2022/12/Be_Massnahmen_Erhoehung_OEV-Anteil.pdf

⁷ Office fédéral de la statistique (OFS), Passagers aériens selon la destination finale, en 2025, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/themes-transversaux/aviation-civile/trafic-lignes-charter.assetdetail.36455779.html>

⁸ European Commission, « How fast are rail trips between EU cities and is rail faster than air ? », 2023, https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/working-papers/2023/how-fast-are-rail-trips-between-eu-cities-and-is-rail-faster-than-air_en

⁹ Commission Européenne, Relier l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse, 2025, https://commission.europa.eu/news-and-media/news/connecting-europe-through-high-speed-rail-2025-11-05_fr

¹⁰ Réseau Action Climat France, « Trains de nuit, le réveil a sonné », 2025, <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2025/05/rac-train-vdef.pdf>

¹¹ Selon nos propres calculs (actif-trafiC/umverkehrR), les recettes totales de la taxe sur les billets d'avion sont estimées à environ 1,5 milliard par an. Un tiers représenterait donc 500 millions environ.

¹² Convention relative à l'aviation civile internationale, article 24 « Droits de douane », https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/63/1377_1378_1381/fr#art_24

¹³ Avis du Conseil fédéral du 02.09.2020 en réponse à la motion 20.3383, <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203383>

¹⁴ Transport & Environment. Aviation's tax gap, 2023, https://uploads.transportenvironment.org/production/files/tax_gap_report_July_2023-1.pdf

¹⁵ Livre blanc E4S, Introduction d'une taxe sur les billets d'avion en Suisse : effets estimés sur la demande, 2021, https://e4s.center/wp-content/uploads/2022/09/WP_aviation_fr.pdf

¹⁶ Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Une étude illustre l'importance de l'aviation civile pour l'économie suisse, 20.01.2026, <https://www.bazl.admin.ch/fr/newnsb/oqIgjsoaNJEvzomYldKdv>

¹⁷ RTS, Taxer le kérosène pour réduire les émissions de CO2, une solution réaliste?, 11.07.2025, <https://www.rts.ch/info/environnement/2025/article/taxe-sur-le-kerosene-impact-sur-les-vols-et-defis-de-mise-en-uvre-28940040.html>

¹⁸ Office fédéral des transports (OFT), 27.05.2025, <http://bav.admin.ch/fr/prix-du-sillon>

¹⁹ Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), Impôt sur les huiles minérales, consulté le 15.07.2026, <https://www.bazg.admin.ch/fr/information-taxe-huiles-minerales-cadre-juridique>

²⁰ D.S. Lee et al., The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018, Atmospheric Environment, Volume 244, 2021, <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>

²¹ Académie des sciences naturelles (SCNAT), Émissions des transports aériens et leur impact sur le climat, 2021, https://scnat.ch/fr/uuid/i/81d6af2e-432d-5dff-b961-b50e788704e8-Emissions_des_transports_aériens_et_leur_impact_sur_le_climat

²² Avis du Conseil fédéral du 24.11.2021 en réponse à l'interpellation 214259, <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20214259>

²³ Carbone4, Les idées reçues sur l'aviation et le climat, 11.10.2022, <https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>

²⁴ Markus Nauser, CO2-reduced Sustainable Aviation Fuels, Eine Recherche zu Stand und Perspektiven nachhaltigen Fliegens, 2025, <https://ad52e6bc24.clvwaw-cdnwnd.com/923582a270787277a8f5437a9f30fa6f/200004787-87b9987b9b/SAF-Bericht%20V1.01.pdf>

²⁵ The Shift Project, Pouvoir voler sans pétrole: quel approvisionnement énergétique pour le secteur aérien?, 2026, <https://theshiftproject.org/publications/pouvoir-voler-sans-petrole-rapport-final/>

²⁶ IATA.org, Disappointingly Slow Growth in SAF Production, 10.12.2024, <https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-12-10-03/?utm>

²⁷ PSI, L'avion climatiquement neutre: est-ce possible?, 06.07.2023, <https://www.psi.ch/fr/news/communiques-de-presse/lavion-climatiquement-neutre-est-ce-possible>

²⁸ Livre blanc E4S, Introduction d'une taxe sur les billets d'avion en Suisse : effets estimés sur la demande, 2021, https://e4s.center/wp-content/uploads/2022/09/WP_aviation_fr.pdf

²⁹ Sotomo, Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz Flugverhalten, CO2-Emissionen und zwei Ausgestaltungsmodelle im Vergleich, 2020, https://sotomo.ch/files/data/projectfile/2020/12/sotomo_Flugticketabgabev2.pdf (p. 5)

³⁰ IATA recommended practice -RP 1726, Passenger CO2 Calculation Methodology, https://www.iata.org/contentassets/139d686fa8f34c4ba7a41f7ba3e026e7/iata-rp-1726_passenger-co2.pdf

³¹ Gössling, S., Humpe, A. & Leitão, J.C. Private aviation is making a growing contribution to climate change. Commun Earth Environ 5, 666, 2024, <https://doi.org/10.1038/s43247-024-01775-z>

³² ICCT, Private jets emitted more climate pollution than all flights departing Heathrow airport in 2023, 27.06.2025, <https://theicct.org/pr-air-and-ghg-pollution-from-private-jets-2023-jun25/>

³³ [31], op. cit.

³⁴ Airbus (2019) – processed by Our World in Data. «Number of air travel trips per capita» [dataset]. Airbus, «Global Market Forecast» [original data]. Consulté le 16.07.2026, <https://archive.ourworldindata.org/20260518-090244/grapher/air-trips-per-capita.html>

³⁵ Gov.uk, Guidance: Rates for Air Passenger Duty, 01.04.2026, <https://www.gov.uk/guidance/rates-and-allowances-for-air-passenger-duty#:~:text=Check%20which%20rates%20of%20Air%20Passenger%20Duty>

³⁶ belastingdienst.nl (Administration fiscale, Pays-Bas), Vliegbelasting, 16.07.2025, https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/belastingen_op_milieugrondslag/vliegbelasting/vliegbelasting

³⁷ European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport and CE Delft, [Directorate-General for Mobility and Transport, CE Delft], Taxes in the field of aviation and their impact – Final report, Publications Office, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/913591>

³⁸ Viola Helmers, Edwin van der Werf, Did the German aviation tax have a lasting effect on passenger numbers?, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 140, 2025, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104570>

³⁹ Valeria Bernardo et al., Flight ticket taxes in Europe: Environmental and economic impact, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 179, 2024, 103892, ISSN 0965-8564, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103892>

⁴⁰ airliners.de, Schwedens Flughäfen beenden 2025 mit starkem Wachstumsschub, 07.01.2026, <https://www.airliners.de/schwedens-flughaefen-beenden-2025-starkem-wachstumsschub/85174>

⁴¹ Global Solidarity Levies Task Force, Levies on Premium Flyers: Legal Handbook, 2025, p.62, https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/11/V6_8UP_SL_ImplentationGuide.pdf

⁴² BRF.BE, Flugticketsteuer bringt 42 Millionen Euro ein, 11.02.2025, <https://brf.be/national/1942183/>

⁴³ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Flugabgabegesetz, Fassung vom 16.07.2026, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007051>

⁴⁴ European Commission, CE Delft, Taxes in the Field of Aviation and their impact, Final report, 2019, <https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2019/06/Aviation-taxes.pdf>



Une publication d'actif-traffic
Septembre 2026

Disponible en ligne à l'adresse :
bonsdemobilite.ch/argumentaire

actif-traffic
rue des Savoises 15
Case Postale
1211 Genève 8

info@actif-traffic.ch
www.actif-traffic.ch
www.bonsdemobilite.ch

actif-traffic
En avant toute!