

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.