



Back-on-Track
Switzerland
back-on-track.eu/de/schweiz

La mobilité
d'avenir



Berne, le 12 novembre 2025

Lettre ouverte au Parlement fédéral

Compensation pour l'exonération fiscale du transport aérien : arguments factuels en faveur d'une décision durable sur le train de nuit Bâle – Malmö

Chers membres de la Convention fédérale,

C'est avec une grande consternation que nous avons pris acte des critiques à l'encontre de **la proposition de contribution fédérale au train de nuit Bâle-Malmö**. En tant qu'organisations engagées en faveur de la mobilité durable, nous souhaitons vous présenter quelques considérations factuelles qui plaident en faveur d'une vision différenciée de la proposition.

1. Importance économique

Le volume annuel des échanges commerciaux entre la Suisse et la Scandinavie s'élève à environ **5,8 milliards de francs**, notamment dans les domaines de la pharmacie, de la construction mécanique et de la recherche. Il y a environ 50 vols directs par semaine entre Zurich/Bâle et Copenhague (1). Malmö n'est qu'à **30 minutes** de la gare centrale de Copenhague. Une proportion importante des passagers se rendent à Copenhague/Malmö pour affaires. À l'heure actuelle, il n'existe pas de liaison ferroviaire compétitive – le train de nuit offrirait ici une alternative respectueuse du climat.

Impact climatique et potentiel de déplacement

Selon l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), un vol Bâle-Copenhague génère en moyenne environ 66 grammes de CO₂ par passager-kilomètre. Avec 1 000 kilomètres et 150 passagers, cela représente environ **9,9 tonnes de CO₂ par vol** (2). Selon les données de Lufthansa pour 2023, les émissions de CO₂ par passager-kilomètre sont de 88,4 grammes, ce qui correspond à **13,3 tonnes de CO₂ par vol** (3).

Selon les CFF, un voyage en train de nuit a un **impact climatique 8 fois plus faible** (4).

Si l'on tient compte **du triple impact climatique des effets autres que le CO₂**(5), 114 CHF par **passager sont imputés sur les coûts externes** (6).

Selon l'étude *Back-on-Track*, jusqu'à **30 % des voyageurs aériens et automobiles** passeraient aux trains de nuit si l'offre était attrayante (7). La liaison prévue avec des arrêts à Høje Taastrup et à Aéroport de Copenhague a exactement ce potentiel.

3. Avantages de la mesure

Les **47 millions de francs demandés d'ici 2030** ne représentent que **1,38 %** des fonds fédéraux pour le transport régional (3,4 milliards de francs pour les années 2026 à 2028) (8). L'expérience internationale montre que la subvention par passager diminue rapidement à mesure que l'utilisation des capacités augmente.

Sans ce soutien, les fonds seraient plutôt consacrés au développement de ce que l'on appelle des « **carburants d'aviation renouvelables** », dont l'avenir est incertain.

Même Carsten Spohr, PDG de Lufthansa, souligne : « La production de carburants durables biosourcés se développe beaucoup plus lentement que nous ne l'avions espéré. » (9). Le trafic aérien continuera également d'être massivement favorisé : l'**exonération fiscale sur le kérosène** en Suisse correspond à **1,5 milliard de francs par an** (10).

Effet de signal et objectif climatique

Le train de nuit est synonyme d'une **politique de transport durable**. Il crée des alternatives aux vols court-courriers et renforce le réseau ferroviaire européen. Les Suisses parcourent en moyenne plus de **2 000 km par an** en train, un chiffre de premier plan en Europe (11). Des liaisons ferroviaires attrayantes favorisent cette tendance et contribuent concrètement à l'atteinte de la **neutralité carbone d'ici 2050**.

Copenhague montre comment la politique de mobilité peut créer des incitations : en été, la ville récompense les voyages respectueux du climat par des offres culturelles (12). La Confédération estime elle-même que sans mesures climatiques supplémentaires, **le risque de dommages s'élèvera à 38 milliards de francs d'ici 2050** (13).

Nous vous demandons de ne pas considérer le financement du train de nuit Bâle-Malmö comme un « plaisir coûteux », mais comme un investissement stratégique dans une mobilité respectueuse du climat, économiquement sensée et intégrée au réseau européen.

Nous vous remercions de votre attention et de votre engagement en faveur d'une politique de transport durable.

Cordialement,

CITraP Suisse
Association transports et environnement Suisse
Back-on-Track Switzerland

Sources

- 1 | <https://www.skyscanner.ch>
- 2 | [Émissions de CO2 de l'aviation : informations de base et chiffresOffice fédéral de l'aviation civile \(OFAC\)https://www.bazl.admin.ch › Politique › Environnement](https://www.bazl.admin.ch/Politique/Environnement)
- 3 | <https://report.lufthansagroup.com/2023/annual-report/de/zusammengefasster-lagebericht/zusammengefasste-nichtfinanzielle-erklaerung/umweltbelange/klimaschutz/>
- 4 | <https://www.sbb.ch/de/freizeit-ferien/ideen/angebot.html/staedtereisen/malmoe>
- 5 | <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20214259>
- 6 | https://www.infras.ch/media/filer_public/4b/3d/4b3daad5-4d43-46f5-aa26-0cf3737db47c/3773a_externe_effekte_verkehr_schlussbericht.pdf, p. 2097 | https://back-on-track.eu/the-global-warming-reduction-potential-of-night-trains/?utm_source=chatgpt.com
- 8 | https://www.babs.admin.ch/de/newnsb/yjNQqe7hAFiteEhoR7H5U?utm_source=chatgpt.com
- 9 | <https://www.aero.de/news-50898/Spohr-zweifelt-an-Klimazielen-fuer-die-Luftfahrt.html>
- 10 | https://www.travelnews.ch/files/news/2022/11A/11D/Indirekte_Flugverkehrssubventionen.pdf
- 11 | <https://litra.ch/de/aktuelles/bahnfahrtenstatistik-europa-2022/>
- 12 | <https://www.falstaff.com/ch/news/copenpay-kopenhagen-belohnt-erneut-nachhaltiges-reisen>
- 13 | https://www.umwelt-zentralschweiz.ch/was-wir-machen/themen/klima/was-kostet-uns-der-klimawandel/?utm_source=chatgpt.com