

Révision totale de la loi sur le CO₂

Position de swisscleantech sur la taxe sur les billets d'avion

swisscleantech est favorable à une taxe sur les billets d'avion. Une taxe incitative de ce type peut contribuer à rendre les comportements en matière de voyage plus respectueux du climat.

Le trafic aérien est en forte croissance

Le transport aérien génère environ 2 % des émissions globales de CO₂. L'impact total du transport aérien sur le climat est cependant 2 à 5 fois plus important que les seules émissions de CO₂ en raison d'effets additionnels dans l'atmosphère.ⁱ Les émissions suisses liées au transport aérien s'élèvent environ à 5 millions de tonnes de CO₂ par an. L'impact total sur le climat correspond donc à 20-50 % des émissions nationales suisses.ⁱⁱ Chaque Suisse ou Suisseuse parcourt aujourd'hui en avion presque 9000 kilomètres par an en moyenne, et la tendance est en forte augmentation.ⁱⁱⁱ Une étude réalisée à la demande de l'OFEV prévoit que les émissions de CO₂ des aéroports nationaux suisses vont doubler entre 2014 et 2030 si l'on ne prend pas de nouvelles mesures.^{iv}

Le transport aérien n'est pas taxé

Il n'y a aucune taxe sur le kérosène dans le monde. Le transport aérien international ne paie en Suisse ni impôt sur les huiles minérales ni TVA ni taxe sur le CO₂. Si le transport aérien devait s'acquitter de la taxe sur le CO₂, cela augmenterait le prix du billet pour New York d'environ 100 CHF.^v Au niveau politique, l'imposition du kérosène n'est pas possible car un traité international datant de 1944 l'interdit.^{vi}

Les mesures au niveau international demeurent insuffisantes

Le transport aérien ne fait pas partie de l'Accord de Paris sur le climat mais est traité par une organisation séparée dépendant des Nations unies, l'OACI. Les émissions du transport aérien n'entrent donc pas dans les Contributions Déterminées au Niveau national (NDC) qui s'appliquent dans l'Accord de Paris, ce qui signifie qu'elles ne font pas non plus partie de l'objectif climatique suisse.

L'OACI a adopté en 2016 un accord international sur le transport aérien (CORSIA). Mais le CORSIA vise seulement à maintenir les émissions du transport aérien au niveau de 2020 par l'achat de certificats (compensation de la croissance). De plus, jusqu'en 2027, la participation au CORSIA n'est pas obligatoire.

Dans le Système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE-UE), seuls les vols intra-européens sont inclus. Les compagnies aériennes reçoivent ici la majeure partie de leurs droits

d'émission gratuitement. La question de l'harmonisation entre le CORSIA et le SEQE-UE ne sera traitée dans l'UE qu'après 2023.^{vii}

Proposition de taxe sur les billets d'avion

Le Conseil des États a approuvé l'instauration de cette taxe dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂ en octobre 2019. La taxe doit s'élever entre 30 et 120 francs par billet d'avion. Le Conseil fédéral doit en fixer les modalités. On estime qu'une taxe de l'ordre de 30-120 CHF (en fonction de la distance) par siège en Economy Class produirait 1,5 milliard de CHF de recettes par an.^{viii}

Effets d'une taxe sur les billets d'avion

Une taxe incitative vise à modifier le comportement des consommateurs. Avec une taxe sur les billets d'avion, les consommateurs et consommatrices sont incités à opter pour des alternatives plus respectueuses du climat comme le train. Des études montrent que l'élasticité des prix est élevée, notamment pour les vols loisirs intra-européens.^{ix} Les vols loisirs représentant 86 % de l'ensemble des vols et plus de la moitié des émissions provenant du trafic aérien sur des destinations européennes, l'effet lié à la taxe incitative pourrait aller jusqu'à dix pour cent. Dans son rapport, l'OFEV parvient à la conclusion que l'effet d'une taxe incitative serait faible.^x

Beaucoup de pays européens ont déjà mis en place des taxes nationales sur les billets d'avion.^{xi} Une taxe de l'ordre de 10-100 CHF correspondrait aux taxes prélevées en Allemagne, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. Le risque que des passagers passent alors sur des aéroports étrangers serait probablement faible.

Selon de nombreuses enquêtes représentatives, la majorité de la population est favorable à une taxe sur les billets d'avion.^{xii}

Recommandation

Une taxe sur les billets d'avion ne peut pas mettre le transport aérien sur une trajectoire compatible avec l'Accord de Paris, mais ce serait néanmoins une mesure importante car elle enverrait un signal et pourrait avoir un effet incitatif. swisscleantech recommande donc l'introduction de cette taxe incitative. Les recettes devraient si possible être redistribuées intégralement à la population.

Contact et informations

politik@swisscleantech.ch

[Informations complémentaires sur la révision de la loi sur le CO₂](#)

ⁱ Les effets additionnels sont entre autres les nuages et la formation d'ozone qui stockent également de la chaleur, voir Lee, D. S. et al *Aviation and global climate change in the 21st century*. Atmos. Environ. 2009 Présentation du

sujet : Kollmuss A, Myers Crimmins A. (2009). CO2 Carbon Offsetting & Air Travel Part 2: Non-CO2 Emissions Calculations.

- ii Les émissions nationales suisses s'élèvent actuellement à 48 millions de tonnes eq CO₂. L'impact du transport aérien sur le climat est 2 à 5 fois plus important que les seules émissions de CO₂. Pour 5 millions de tonnes de CO₂, l'impact sur le climat correspond donc à 10 à 25 millions de tonnes eq CO₂, soit 20 à 50 % des émissions nationales.
 - iii Entre 2010 et 2016, les déplacements en avion à titre privé ont augmenté de 56 %. Les déplacements professionnels sont restés stables mais ils ne représentent que 14 % du trafic aérien. Statistique de l'aviation civile suisse 2017, Microrecensement transports 2015.
 - iv INFRAS 2016 Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz
 - v Un vol Zurich-New York-Zurich consomme 400 litres de kérosène par passager, soit environ 1 t CO₂. La taxe sur les combustibles s'élève actuellement à 96 CHF par tonne de CO₂.
 - vi Voir bref résumé
 - vii On trouvera des informations sur le SEQE et le transport aérien ici, ici et ici
 - viii Calculs swisscleantech, basés sur des données de l'OFS de 2017 : Statistique de l'aviation civile suisse 2017 - 5. Passagers Tableaux: T5.3 et T5.4.1
 - ix Elasticités: vols loisirs: vols intra-européens: -0,9 à -1,3; vols intercontinentaux: -0,8 à -1,0
Business: vols intra-européens: -0,3 à -0,5; intercontinentaux: -0,3
Voir Peter M. et al (2009). Einbezug des Schweizer Flugverkehrs ins EU EHS – Wirtschaftliche Auswirkungen möglicher Szenarien. Studie im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. INFRAS
 - x Rapport sur une taxe sur le trafic aérien à l'attention de la CEATE-N. De plus, une taxe pourrait déclencher un effet rebond : les consommateurs et consommatrices pourraient avoir le sentiment « qu'ils en ont fait assez pour le climat avec la taxe » et opteraient alors moins pour un mode de transport alternatif.
 - xi Allemagne depuis 2011 taxe 7,50 EUR sur les vols court-courriers, 23 EUR sur les vols moyen-courriers, 42 EUR sur les vols long-courriers.
Autriche depuis 2011 taxe 3,50 EUR sur les vols court-courriers, 7,50 EUR sur les vols moyen-courriers, 17,50 EUR sur les vols long-courriers.
France depuis 1999 « taxe de l'aviation civile » et depuis 2006 également une « taxe de solidarité sur les billets d'avion », dont les produits sont reversés à l'aide au développement. Tarif cumulé des taxes 5,40 EUR (Economy) ou 15,50 EUR (Business) pour les vols intra-européens, 12,60 EUR (Economy) ou 53,20 EUR (Business) pour les vols extra-européens.
Italie prélève depuis 2004 une taxe dont le montant actuel s'élève à environ 10 EUR depuis les aéroports italiens et pour les vols charters une taxe dont le montant dépend de la distance (10 EUR pour moins de 100 km, 20 EUR pour 100-1500 km, 200 EUR au-delà de 1500 km).
Royaume-Uni depuis 1994 une taxe qui augmente de façon continue. Selon la classe : vols intra-européens 13 £, 26 £, 87 £, vols extra-européens 78 £, 156 £, 468 £
Norvège depuis 2016 taxe indépendante de la distance, environ 10 CHF
Suède applique depuis 2018 une taxe de 6 EUR sur les vols court-courriers, 25 EUR sur les vols moyen-courriers, 40 EUR sur les vols long-courriers.
- Source : Rapport sur la taxe sur le trafic aérien à l'attention de la CEATE-N

xii Enquête GFS 2018 et Enquête GFS 2016