



Articles de la loi¹:	Articles 42 à 60	 <p>Source: Chris Martin Bahr – WWF</p>
Effet attendu sans le fonds pour le climat	Réduction de 10% à 20% des vols européens en classe économique par rapport à une loi sur le CO ₂ sans taxe sur les billets d'avion (hypothèses selon l'étude mandatée par la Confédération).	
Partisans sélectionnés	suivra.	
Contexte²		 <p>Source: WWF</p>
<p>La tendance aux voyages à bas coûts se maintient. Les Suisses prennent deux fois plus souvent l'avion que les habitants des pays voisins. En 2018, le kérosène utilisé au départ de la Suisse a occasionné 27% de l'effet de serre du pays. Le transport aérien contribue encore davantage à l'effet climatique que le trafic routier. Pendant plus de 10 ans, le Parlement a peiné à introduire une taxe sur les billets d'avion. Grâce à un large soutien, il a fini par l'intégrer à la loi sur le CO₂.³</p>		
Etat actuel, ancienne loi sur le CO₂ / règles en vigueur jusqu'ici⁴		
<p>Le trafic aérien international n'est pas soumis à l'impôt sur les huiles minérales, à la taxe sur la valeur ajoutée ni à la taxe sur le CO₂. Contrairement à ses voisins, la Suisse ne prélève pour l'instant pas de taxe sur les billets d'avion. Pourtant, le trafic aérien est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre de la population suisse depuis quelques années, ce qui ne l'empêche pas d'échapper à toute mesure efficace dans la loi sur le CO₂ actuelle.</p> <p>Depuis 2021, les vols réalisés en Europe sont soumis au système d'échange de quotas d'émission de CO₂ (SEQUE) entre la Suisse et l'UE. D'après la Confédération, ce système renchérit un billet d'avion de 30 centimes, une somme dérisoire. Les vols intercontinentaux y échappent même entièrement. L'accord international CORSIA est encore moins efficace. En effet, il prévoit une protection du climat facultative pour les Etats membres jusqu'en 2027. Aucune tentative n'est entreprise pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien. Seule la croissance des émissions de CO₂ y est réglée.</p> <p>La loi sur le CO₂ actuelle, comme la loi future, permettent de soumettre les vols en avion au système d'échange de quotas d'émission ou à l'accord CORSIA, mais pas les deux à la fois. Sans taxe sur les billets d'avion, l'un comme l'autre sont pratiquement sans effet. C'est pourquoi la taxe sur les billets d'avion est la mesure appropriée pour veiller à ce que le trafic aérien contribue lui aussi aux efforts de protection du climat.</p>		

¹ <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2017/20170071/Texte%20pour%20le%20vote%20final%201%20NS%20F.pdf>

² <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20170071>

³ <https://sotomo.ch/site/projekte/grundlagenstudie-flugticketabgabe-schweiz/>

⁴ [..Agrumentarium VCSArgumente Flugticketabgabe und Nachtzug.docx](https://www.vcs.ch/argumentarium/VCSArgumente_Flugticketabgabe_und_Nachtzug.docx)

Que change la nouvelle loi?

Le montant de la taxe sur les billets d'avion dépend de la longueur du trajet et de la classe choisie pour voyager. Les passagers de classe affaires ou de première classe, qui produisent deux et trois fois plus de gaz à effet de serre que ceux de la classe économique, doivent payer davantage. Pour un vol européen au départ de la Suisse en classe économique, la taxe incitative est de 30 francs, tandis que le montant maximal pour un vol intercontinental est de 120 francs. Aucune taxe n'est prévue pour le vol de retour en Suisse. Pour éviter les détours par des aéroports étrangers, le Conseil fédéral doit tenir compte, au moment de fixer le montant de la taxe, du niveau de celles prélevées dans les autres pays, mais aussi du temps que prendrait le voyage jusqu'aux aéroports étrangers, et du prix de ce voyage.

Concernant les vols privés, une taxe entre 500 et 3000 francs par vol à partir de 5,7 tonnes de masse au décollage est prévue. Aucune taxe n'est prélevée pour les vols privés de moins de 5,7 tonnes.

Comme pour la taxe CO2 sur le mazout, le gaz et le charbon, qui a fait ses preuves, c'est désormais le pollueur et non plus la collectivité qui est contraint de prendre en charge une partie des coûts.

Dans le cas de la taxe sur les billets d'avion, ce ne sont que les 10% de la population qui empruntent ce moyen de déplacement le plus fréquemment qui paient réellement un supplément. Les 90% de la population restante en profitent financièrement.

Désormais, la quantité de gaz à effet de serre occasionnée par le vol devra aussi figurer sur chaque billet d'avion.

Bénéfices des mesures et opportunités lors de leur mise en œuvre

- La taxe sur les billets d'avion réduit les gaz à effet de serre et le bruit, crée une incitation à opter pour des moyens de transport plus respectueux du climat, est socialement responsable puisque ce sont les personnes qui gagnent beaucoup qui peuvent se permettre de prendre souvent l'avion et qui font partie des 10% de grands voyageurs qui paieront plus qu'ils ne recevront en retour.
- La spin-off de l'EPFZ Synhelion a démontré que la Suisse pouvait contribuer à rendre le trafic aérien plus écologique. L'aéroport de Genève entend jouer un rôle de pionnier dans le domaine des carburants synthétiques n'émettant pas de CO2. De tels projets seront soutenus par la part de la taxe sur les billets d'avion qui sera versée au fonds pour le climat.
- Une petite partie du produit de la taxe sur les billets d'avion permettra de soutenir les nouveaux trains de nuit pour Amsterdam, Barcelone et Rome. Les capacités des trains de nuit pour Berlin, Hambourg et Prague seront également étoffées si la loi sur le CO2 est acceptée.

Développements attendus à long terme

- Les Suisses pourraient à nouveau devenir un groupe de clients importants pour les régions touristiques suisses.
- Les compagnies aériennes à bas coût réduiront leur offre. Les moyens de transport plus respectueux du climat (train, car, voiture individuelle) seront à nouveau plus utilisés pour partir en vacances. Les expériences faites en Allemagne vont dans ce sens: un rapport sur le trafic aérien a analysé l'évolution du nombre de passagers et les offres de 26 aéroports allemands avant et après l'introduction de la taxe allemande sur les billets d'avion en 2011 et constate le repli des compagnies à bas coût tels que Ryanair (selon les informations figurant dans le rapport du centre allemand pour l'aéronautique et l'astronautique de décembre 2011 (p. 48), la taxe est actuellement entre 7 et 42 euros par billet).

Conséquences des mesures pour l'économie

- Si la tendance va à l'abandon des offres bon marché et des escapades d'un week-end au profit de voyages en avion sur de plus longues distances, une création de valeur supplémentaire sera aussi générée en Suisse, dont la population passera à nouveau plus souvent ses week-ends prolongés en Suisse.
- Les voyages d'affaires ne sont responsables que d'une petite partie des vols au départ de la Suisse. Pour ceux-ci, la taxe sera distribuée non pas à la population, mais aux entreprises. Toutes celles qui miseront sur les vidéoconférences au lieu des voyages d'affaires ou sur les déplacements à l'aide de moyens de transport plus écologiques que l'avion, en profiteront.
- Pour éviter que les déplacements en classe affaires dans les avions de ligne se reportent sur des vols privés, une taxe incitative a aussi été introduite pour les vols privés pertinents en matière d'émissions de CO2. Les aéroports régionaux profiteront du fait que près de 90% des vols privés n'atteignent pas la taille minimale pour le paiement de la taxe, un aspect volontairement pris en compte dans l'élaboration de la taxe sur les vols privés.

Effets des mesures sur les ménages privés

Les Suisses qui prennent peu l'avion ou alors dans la moyenne recevront plus d'argent qu'ils n'en paient en s'acquittant de la taxe (des indications plus précises ne pourront être données que lorsque la consultation sur l'ordonnance aura débuté).

Les passagers domiciliés en Suisse seront mieux lotis que les passagers étrangers des zones de desserte des aéroports de Zurich, de Genève et de Bâle, les personnes non domiciliées dans notre pays ne bénéficiant pas du remboursement d'au moins la moitié du produit de la taxe sur les billets d'avion.

Développements et règlements internationaux



Les pays en vert ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion: les îles britanniques, pourtant dépendantes du trafic aérien, prélèvent une taxe sur les billets d'avion plus élevée que celle prévue dans la loi sur le CO₂ suisse. Dans l'UE, une taxe sur les billets d'avion européenne est à l'étude.

Photos et graphiques à télécharger

<https://klimaschutz-ja.ch/medien>

Experts

Yves Chatton, yves.chatton@verkehrsclub.ch, (ATE et directeur de CESAR)

Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch

Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58