



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

## Communiqué de presse

Berne, 27 novembre 2018

### La coalition CESAR exige l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion en Suisse

**Lors d'une conférence de presse de CESAR, la coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable, Patrick Hofstetter (WWF) et Florian Brunner (Fondation suisse de l'énergie), ainsi que l'expert allemand, Prof. Friedrich Thiessen, ont expliqué pourquoi la taxe sur les billets d'avion est une mesure urgente et réaliste pour la politique climatique de la Suisse.**

La Suisse est un pays où ses ressortissants volent beaucoup, à savoir deux fois plus que les pays voisins. Le trafic aérien est déjà responsable de plus de 18% de l'impact climatique causé par l'homme en Suisse, et les prévisions sont à la hausse. Si rien de concret n'est entrepris, le transport aérien sera le secteur pesant le plus lourd dans le bilan climatique de la Suisse en 2030.

Le trafic aérien international continue pourtant de bénéficier de privilèges injustifiés. Il n'est soumis ni à l'impôt sur le carburant, ni à la TVA, ni à la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Afin d'atteindre ses objectifs climatiques, la Suisse doit agir maintenant en fixant des conditions-cadres durables pour le secteur de l'aviation. Un premier pas serait d'introduire une taxe sur les billets d'avion dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui sera discutée au Conseil national durant cette session parlementaire.

Selon un sondage représentatif de la Fondation suisse de l'énergie, une grande partie de la population suisse serait d'accord de répercuter les coûts environnementaux de l'aviation sur le prix des billets. Quant à l'utilisation des recettes, ce sont les projets de protection du climat en Suisse qui ont reçu le plus d'approbations.

Les pays voisins de la Suisse et d'autres pays européens ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion. L'Allemagne a introduit une telle mesure en 2011. Contrairement aux craintes émises par le secteur de l'aviation, il n'y a pas eu de trafic d'évitement, autrement dit un transfert des passagers vers des aéroports étrangers.

Vous trouverez plus d'informations sur les différentes présentations à la suite du dossier.

Personnes de contact :

- Patrick Hofstetter, responsable climat et énergie WWF Suisse, 076 305 67 37
- Florian Brunner, Responsable de projets Energies fossiles & Climat à la Fondation suisse pour l'énergie, 079 589 47 75
- Yves Chatton, secrétaire général de CESAR, 079 726 23 24



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

## Transports aériens: CO<sub>2</sub> et politique climatique

Dr Patrick Hofstetter, Responsable Climat & énergie, WWF Suisse

D'un pays de grands voyageurs en train, la Suisse s'est transformée en championne des déplacements en avion. Nous volons deux fois plus souvent que nos voisins européens et, par passager, les distances parcourues en avion ont presque doublé en 5 ans. Le nombre de voyages d'affaires a diminué et ne représentait plus, en 2015, que 14% du total. Du fait que l'avion est, par kilomètre parcouru, le moyen de transport le plus nuisible au climat, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports aériens augmentent de plusieurs pour-cent chaque année et représente aujourd'hui déjà 18% des atteintes au climat générées par les activités humaines en Suisse.

Les gains d'efficacité énergétique dus aux progrès technologiques ne parviennent pas à compenser la forte hausse du nombre de passagers (actuellement de 6% par année). Aux quantités de CO<sub>2</sub> émis par la propulsion des avions, s'ajoutent de la vapeur d'eau et des oxydes d'azote relâchés à haute altitude, ce qui double l'effet de serre des transports aériens. L'accroissement du trafic aérien escompté par l'industrie de l'aviation et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) aura pour conséquence qu'avant 2030 déjà, les transports aériens s'approprient l'entier du solde du budget de CO<sub>2</sub> de la Suisse calculé selon les objectifs fixés par les accords de Paris sur le climat. Les autres secteurs devraient donc avoir atteint, d'ici là, l'objectif de zéro émissions net.

Actuellement, les contraintes politiques et fiscales auxquelles les transports aériens sont soumis sont très faibles. Ainsi, ils bénéficient d'une exonération de la TVA, de l'impôt sur les huiles minérales et de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. En outre, les privilèges accordés à l'aviation dans l'organisation des vols lui permettent d'être très attractive. Dès lors, les transports aériens sont largement subventionnés, ce qui explique en grande partie les prix des billets très bon marché et la forte hausse de la demande.

A présent, le monde politique est en devoir de définir des conditions-cadres adaptées aux exigences d'une politique climatique durable. Outre les couvre-feux nocturnes, des mesures d'adaptation des capacités, l'optimisation de la gestion des vols et la promotion d'appareils aptes à ménager le climat, des mesures de régulation des prix sont désormais indispensables. Ce n'est que lorsque le passager potentiel connaîtra le prix véritable à payer que son choix du moyen de transport et de la destination sera en adéquation avec les intérêts de l'économie toute entière.

A titre de premier petit pas dans la bonne direction, nous demandons l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, échelonnée par catégories de distances et classes de réservation. Elle aura valeur d'imposition des compagnies aériennes pour les coûts climatiques qu'elles engendrent. Tous nos pays voisins et plusieurs autres pays d'Europe ont déjà instauré une taxe sur les billets d'avion. Il ne s'agirait de rien d'autre qu'une mesure d'adaptation prise en toute autonomie.

[patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

## Trafic aérien: les résultats de deux sondages

Florian Brunner, Resp. de projets Energie fossile & climat, Fondation suisse de l'énergie

Selon un sondage représentatif<sup>1</sup>, plus de la moitié des habitants de la Suisse (56%) ont fait un ou plusieurs voyages en avion ces deux dernières années. Ce sont en particulier les personnes au bénéfice d'une bonne formation et d'un haut revenu qui prennent souvent l'avion. En outre, le sondage révèle que, dans le même laps de temps, à peine un quart des Suisses (23%) ont renoncé à des voyages en avion pour des raisons écologiques, en dépit du fait qu'une nette majorité d'entre eux (60%) admettent que les transports aériens détériorent le climat et que la plupart d'entre eux (54%) déclarent adopter au quotidien un comportement respectueux du climat.

Ces résultats mettent en évidence un écart important entre le fait d'avoir conscience du problème et l'adoption d'un comportement conséquent. Etre conscient des phénomènes nuisibles au climat ne suffit pas à modifier le comportement personnel. Peu de gens optent pour des moyens de transport respectueux du climat ou pour des destinations plus proches par conscience écologique.

Les seules mesures volontaires de quelques citoyens ne parviendront pas à réduire les émissions des transports aériens, bien au contraire. Des mesures de réglementation sont indispensables. Le moyen le plus simple est d'agir sur les prix. La grande majorité de la population est disposée à y consentir. Par ailleurs, selon un autre sondage<sup>2</sup>, 60% de la population suisse sont d'avis que l'exonération fiscale dont bénéficie le secteur aérien n'a plus sa raison d'être. Il ressort de ce même sondage qu'une taxe de CHF 50.– en moyenne pour un vol intra-européen serait acceptable. Plus d'un tiers (37%) des habitants de notre pays seraient prêts à payer CHF 50.– ou plus. Un deuxième tiers (36%) répondent «je ne sais pas» à la question «quel devrait être le montant d'une taxe équitable en considération des nuisances engendrées» (ce qui laisse supposer un manque d'informations à ce sujet). Une petite minorité d'entre eux (15%) estiment qu'une telle taxe ne devrait pas excéder CHF 9.–. Une autre faible proportion des sondés (12%) sont d'avis que le montant d'une telle taxe pourrait être de l'ordre de CHF 10.– à CHF 49.–. Ces résultats montrent qu'une grande partie de la population serait disposée à répercuter sur le prix du billet d'avion les coûts des nuisances des transports aériens pour l'environnement et la santé.

Les sondés ont également été invités à se prononcer sur l'utilisation des recettes d'une telle taxe. L'option «... verser à des projets de sauvegarde du climat en Suisse» a recueilli le plus d'approbations (60%), suivie de «... verser au financement des chemins de fer, pour rendre inutiles les vols européens» (43%) et de «... verser en faveur de projets de sauvegarde du climat dans des pays en développement» (41%).

---

<sup>1</sup> Ce sondage représentatif a été mené par gfs-zürich, Markt- und Sozialforschung sur mandat de la Fondation suisse de l'énergie. 1004 personnes de 18 ans et plus la Suisse romande et de Suisse alémanique ont été interviewées par téléphone entre le 9 et le 28 octobre 2017. Pour davantage d'informations: <https://www.energiestiftung.ch/publikation-studien/flugverkehr-umfrage-von-gfs-zuerich.html>

<sup>2</sup> Ce sondage représentatif a été mené par gfs-zürich, Markt- und Sozialforschung sur mandat de la Fondation suisse de l'énergie. 1019 personnes de 18 ans et plus la Suisse romande et de Suisse alémanique ont été interviewées par téléphone entre le 21 juin et le 18 juillet 2018. Pour davantage d'informations: <https://www.energiestiftung.ch/publikation-studien/flugticketabgabe-umfrage-von-gfs-zuerich.html>



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Le système de redistribution de la taxe CO<sub>2</sub> prélevée sur les combustibles a fait ses preuves. Dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, une proposition minoritaire propose qu'un tiers des recettes d'une taxe sur les billets d'avion soit utilisé pour des mesures d'adaptation au réchauffement climatique. Les deux tiers restant seraient redistribués à la population.

[florian.brunner@energiestiftung.ch](mailto:florian.brunner@energiestiftung.ch), 079 589 47 75



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

## **Instauration d'une taxe sur les billets d'avion : expériences faites en Allemagne**

Prof. Dr. Friedrich Thießen, Technische Universität Chemnitz

Le but de cette taxe était d'inclure les transports aériens dans *le système de gestion de la mobilité*, au côté des autres modes de transport. Elle a à la fois un objectif *écologique* à titre de « *mesure incitative pour des comportements respectueux de l'environnement* » et un objectif *fiscal* à titre de mesure d'application des prescriptions de l'UE en matière de réduction du déficit budgétaire et de l'endettement. La loi sur l'imposition des transports aériens (Luftverkehrsteuergesetz) a été adoptée le 28 octobre 2010. La taxe est perçue depuis le 1.1.2011.

Le secteur des transports aérien a combattu cette taxe. Sur la base d'un avis d'experts, les milieux concernés ont pronostiqué un recul du nombre de passagers, se traduisant par un recul des ventes de billets d'avion de l'ordre de EUR 740 mios, des recettes des aéroports allemands de EUR 175 mios, du chiffre d'affaires de l'économie du tourisme et des voyages de EUR 230 mios et des recettes fiscales et cotisations sociales d'environ EUR 535 mios. Globalement, l'introduction de cette taxe aurait entraîné une réduction du produit social. Des emplois auraient dû être supprimés et l'Etat aurait enregistré une baisse des rentrées fiscales en raison d'un recul de la rentabilité économique. Les compagnies aériennes allemandes auraient été principalement touchées, puisque plus de 50% de leur activité économique sont concernés. La clientèle se serait tournée vers les aéroports étrangers.

Les organisations environnementales, sur la base de leur propre avis d'experts, ont relevé des erreurs dans les calculs du secteur des transports aériens. Elles ont mis en évidence les importantes subventions accordées au secteur aérien par exonération de taxes sur les carburants et de TVA (EUR 11 mias par an). En outre, les aéroports sont eux-mêmes subventionnés par diverses mesures. Par ailleurs, le secteur aérien ne participe pas à « l'internalisation » des effets externes (il ne paie pas les dommages écologiques, ni les nuisances dues au bruit). Une taxe est à même de produire un effet correcteur par des mesures de politique climatique et sociale.

Devant le Tribunal constitutionnel, le gouvernement fédéral a en outre relevé les faibles coûts de perception de la taxe.

Quels ont été les véritables conséquences de l'introduction de cette taxe sur les billets d'avion en Allemagne? Une seule compagnie aérienne a réagi fortement en prévision de l'introduction de cette taxe: Ryanair. Dans la crainte des effets escomptés, Ryanair a transféré son offre de vols. Mais dans les faits, aucun changement important dans les habitudes de voyages des passagers n'a pu être constaté. De même, aucun trafic d'évitement des aéroports allemands n'a été observé. L'aéroport de Düsseldorf, proche de la frontière néerlandaise, a même enregistré une de ses meilleures années après l'introduction de la taxe.

Dans l'intervalle, l'Allemagne a connu une restructuration de ses aéroports –des grands et des petits. Il n'est pas démontré que l'introduction de cette taxe y ait joué un rôle – ce qui semble toutefois peu vraisemblable. Globalement, le nombre de passagers a fortement augmenté, malgré l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Ces chiffres se situent dans la tendance à moyen terme.

Prof. Dr Friedrich Thießen, 0371-531-34174, [finance@wirtschaft.tu-chemnitz.de](mailto:finance@wirtschaft.tu-chemnitz.de)