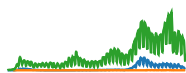


Covid-19: la Suisse compte **493 458** cas confirmés (+**1196** depuis dimanche soir) et **8 797** décès.



 Suivi
en direct

 Données
actualisées

 Le défi de la vaccination

ENVIRONNEMENT

Taxer les billets d'avion pour protéger le climat

Le parlement s'apprête à réviser la loi sur le CO₂, qui a pour objectif de respecter l'Accord sur le climat signé à Paris. Le prix de l'essence va augmenter. Les déplacements en aéronef seront-ils épargnés?





Bernard Wuthrich, Berne

La Suisse va-t-elle taxer les billets d'avion au départ des aéroports nationaux? C'est l'une des questions que le Conseil national devra trancher en décembre lorsqu'il révisera la loi sur le CO₂. Cette proposition a fait son chemin en commission préparatoire, qui s'est inquiétée de la pollution émise par les aéronefs. Elle n'y a renoncé que d'extrême justesse, par 13 voix contre 12, mais l'idée n'est pas complètement écartée. «Les émissions des avions représentent 10% des émissions globales de CO₂ en Suisse», résume Roger Nordmann (PS/VD), chef de file du PS sur ce dossier mais qui est aussi le président de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (Ceate).

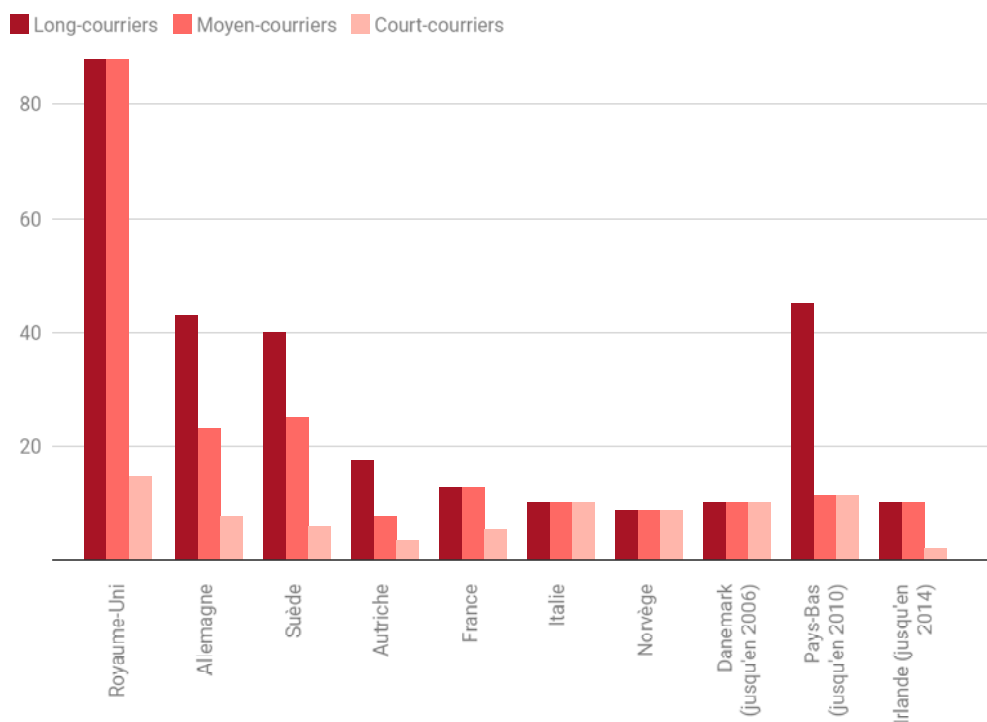
Lire aussi: Selon l'OMM, la planète fait fausse route en termes d'émissions de CO₂

Selon le projet du Conseil fédéral, la Suisse devrait réduire, d'ici à 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990. C'est l'engagement qu'elle a pris lorsqu'elle a ratifié l'Accord de Paris sur le climat. En 2016, elle en est à 10%. L'augmentation de l'imposition des combustibles ne suffira pas à atteindre cet objectif. Le projet prévoit de porter son plafond de 120 à 210 francs par tonne de CO₂. Mais l'Union pétrolière (UP) et la droite veulent maintenir le niveau maximal actuel de 120 francs.

Exode vers d'autres aéroports?

L'extension de la taxe CO₂ aux carburants n'a pas été retenue par la commission. Mais celle-ci a envisagé d'autres scénarios. Pour le transport aérien, plusieurs propositions visant à renchérir le prix du billet de 12 à 50 francs selon la destination ont été déposées. Elles s'inspirent de ce qui se fait déjà dans de nombreux pays. L'Allemagne prélève depuis 2011 7,50 € sur les vols court-courriers, 23 € sur les moyen-courriers et 42 € sur les long-courriers. La France perçoit deux types de suppléments sur les tickets de vol. Cumulés, ils représentent 5,40 € en classe économique et 15,50 € en business pour les vols continentaux et, respectivement, 12,60 € et 53,20 € hors d'Europe. En Italie, la taxe aérienne varie selon la distance: 10 € jusqu'à 100 kilomètres, 20 € jusqu'à 1500 kilomètres, 200 € au-delà.

Taxe CO2 sur les billets d'avion (classe économique)



Source: admin.ch • [Get the data](#) • Created with [Datawrapper](#)

L'une des principales raisons qui ont conduit la Ceate à rejeter l'idée de renchérir les billets au départ des aéroports suisses est le risque d'inciter les passagers à se rendre sur un tarmac situé dans un pays voisin. «Il y a effectivement un risque que les clients aillent prendre l'avion à Lyon plutôt qu'à Genève. Si c'est le cas, on a perdu deux fois», analyse Benoît Genecand (PLR/GE), qui sera rapporteur de commission au Conseil national (mais prend très peu l'avion).

Huit centimes de plus à la colonne

Cette concurrence est réelle. En effet, plusieurs pays qui percevaient un émolument sur les tickets sont revenus en arrière. Le Danemark, les Pays-Bas et l'Irlande y ont renoncé. L'Autriche en a diminué le montant de 50% en 2017: le prélèvement varie de 3,50 € à 17,50 € selon la distance. Cette décision a été prise pour éviter un exode des voyageurs vers d'autres aéroports.

Pour le trafic automobile, ce sont les règles d'importation qui vont changer. Dès 2021, les émissions de CO2 des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois ne devront pas dépasser 95 grammes de CO2 par km en moyenne au lieu de 130. Cette valeur cible a été dépassée en 2017: la moyenne s'est établie à 134,1 grammes de CO2/km. Le projet exige de compenser 90% des gaz à effet de serre émis par les véhicules.

La part à réaliser en Suisse se situe entre 15% (version du Conseil fédéral) et 20% (version de la Ceate). Selon ce dernier modèle, le prix de l'essence augmenterait de 8 centimes, mais la gauche réclame des hausses plus fortes, entre 12 et 20 centimes par

litre. L'UP conteste le calcul de la Ceate. «Ces 8 centimes ne sont pas crédibles. Il faudrait 10 à 15 centimes pour atteindre l'objectif visé», commente son porte-parole, David Suchet. Ces 8 centimes, qui rapporteraient 4 milliards sur dix ans, ont un but politique: éviter un vote populaire. «Si l'on charge trop le bateau avec une taxe sur l'essence et une autre sur les billets d'avion, on risque de déclencher le lancement d'un référendum avec un risque d'échec en votation populaire», prévient Benoît Genecand.