

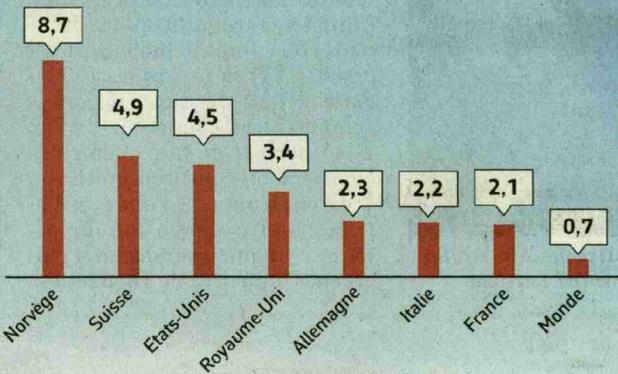


Une coalition réclame de taxer les billets d'avion pour que les voyages en train retrouvent des couleurs

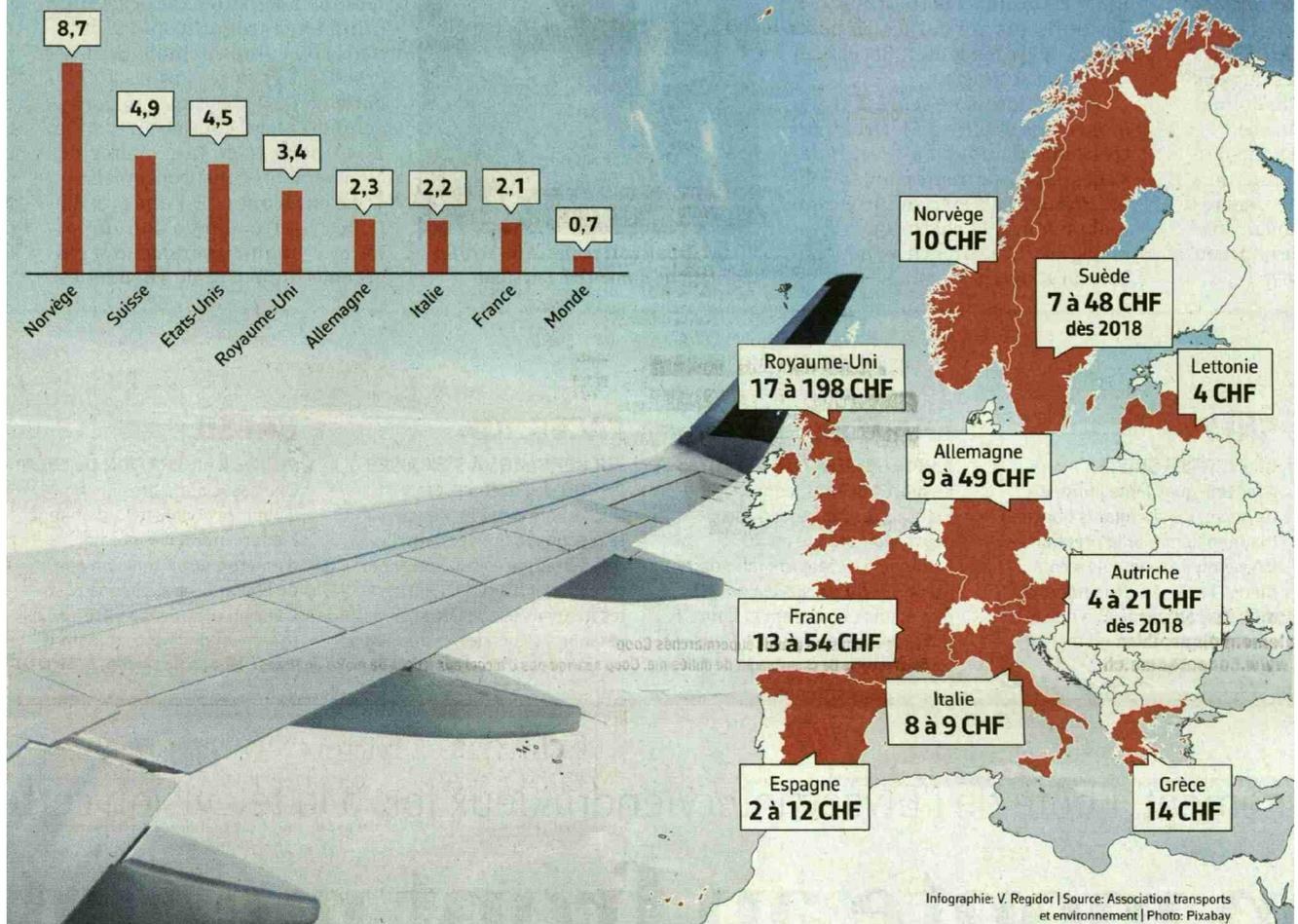
CONCURRENCE À ASSAINIR

L'IDÉE DE TAXER LES VOYAGES EN AVION FAIT SON CHEMIN EN EUROPE

Fréquentation des aéroports de différents pays: nombre de passagers par habitant et par an



Taxe sur un billet d'avion pour les pays qui en ont introduit une, en francs suisses



Infographie: V. Regidor | Source: Association transports et environnement | Photo: Pixabay



« PHILIPPE CASTELLA

presque passer pour une provocation: en pleine grève des cheminots français, voilà que les milieux environnementaux suisses réclament des mesures pour privilégier les voyages en train plutôt qu'en avion. Ils ont transmis hier à Berne une lettre ouverte à la conseillère fédérale Doris Leuthard avec leurs revendications. C'est le débat en cours au parlement à propos de la loi sur le CO₂ qui leur sert de point d'accroche.

Pour les voyages en Europe, l'avion supplante de plus en plus le train, et les trains de nuit disparaissent un à un. «Non, ce n'est pas là une évolution inexorable, s'exaspère Lisa Mazzone. C'est juste le résultat d'une politique qui fait du subventionnement indirect des transports aériens.» La verte genevoise copréside la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), qui regroupe les partis de gauche et près d'une centaine d'organisations environnementales.

Avion trop bon marché

Ce qu'ils reprochent à l'avion? C'est d'émettre des gaz à effet de serre, contrairement au train: «Le trafic aérien représente 18% de l'impact climatique de la Suisse, alors que cette part n'est que de 5% en moyenne mondiale», avance l'élue verte. Une part qui devrait encore augmenter puisqu'on table sur 78 millions de passagers en Suisse à l'horizon 2030, contre 50 millions aujourd'hui.

En clair, l'avion est bien trop bon marché par rapport au train. Il arrive même parfois qu'un billet d'avion coûte moins cher que le trajet en train jusqu'à l'aéroport. «Aujourd'hui, on a perdu tout sens

de la raison avec les prix pratiqués, s'indigne Lisa Mazzone. Les coûts externes devraient être répercutés de la même manière qu'ils le sont à la route, selon le principe du pollueur-payeur.» Or il n'y a pas de taxe sur le kérosène et les compagnies aériennes ne sont même pas soumises à la TVA sur les vols internationaux.

«C'est de la concurrence déloyale de l'avion vis-à-vis du train», pointe la conseillère nationale. Pour favoriser un transfert vers des modes de transport plus durables, la coalition a deux revendications: l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, ainsi que l'engagement de la Suisse à se battre au niveau international pour l'introduction d'un impôt sur le kérosène.

L'idée de taxer les billets est dans l'air du temps. Une majorité des pays d'Europe occidentale s'y est mise, avec des tarifs très différents, certains fixes, d'autres en fonction de la distance du vol ou de la classe de réservation. Des propositions en ce sens vont être formulées dans le cadre de la loi sur le CO₂.

Trains de nuit à sauver

Cela permettra-t-il de faire revivre les trains de nuit? Responsable de campagne auprès de l'association Actif-traffic, à l'origine de la démarche, Thibault Schneeberger voit en tout cas «un signal encourageant dans le fait que les chemins de fer autrichiens ont repris une partie des trains de nuit allemands, ce qui a permis d'en maintenir». Selon Lisa Mazzone, «ils représentent une bonne alternative, parce que le temps qu'on y passe est efficacement utilisé

en dormant».

Et pour la vice-présidente des Verts, il y a là un gros potentiel quand on voit que les Suisses prennent deux fois plus souvent l'avion que leurs voisins européens (voir infographie) et que quatre vols sur cinq ont une destination européenne. Mais une simple lettre ouverte à la ministre des Transports peut-elle suffire à inverser la vapeur? «L'idée est déjà de mettre le sujet sur la table, car aujourd'hui il ne l'est pas», répond Thibault Schneeberger.

C'est là un problème qui préoccupe déjà la ministre. «Le Conseil fédéral est conscient que, selon les prévisions actuelles, les émissions de gaz à effet de serre causées par le trafic aérien devraient continuer d'augmenter fortement», reconnaît Elisabeth Maret, porte-parole de l'Office fédéral de l'environnement. «Et il soutient l'objectif global de croissance neutre en carbone à partir de 2020.»

Une autre méthode

C'est sur la méthode qu'il diffère. «L'introduction d'une taxe sur les billets d'avion pourrait également entraîner des conséquences économiques et écologiques indésirables», avance la porte-parole. Et de s'appuyer sur des exemples: «En raison d'un exode des passagers à l'étranger, le Danemark et les Pays-Bas ont retiré une mesure similaire et l'Autriche a diminué de moitié le montant de sa taxe.»

Le Conseil fédéral, lui, préfère miser sur les certificats d'émission. Il entend intégrer le trafic aérien dans le cadre du couplage du système



d'échanges de quotas d'émission avec l'Union européenne. Un accord en ce sens a été signé à Berne en novembre dernier, qui doit encore être ratifié par les parlements suisse et européen. Mais aux yeux des associations environnementales, les incidences d'une telle mesure seraient minimes, car le marché des certificats d'émission dysfonctionne. »



«On a perdu tout sens de la raison avec les prix pratiqués»

Lisa Mazzone

LE CHAOS GUETTE SI CHACUN FAIT SES PROPRES TARIFS

Revendiquant en Suisse 24,2% des parts de marché en 2017, la compagnie Easyjet se défend d'être un concurrent acharné du train. «Notre réseau depuis Genève, Bâle-Mulhouse et Zurich favorise les liaisons de point à point vers le reste de l'Europe, explique son service de presse. Il est complémentaire aux axes desservis par le train dans la majeure partie des cas, et non concurrent.» D'une manière générale, la compagnie low cost salue les initiatives visant à réduire la taxation sur les passagers, des études démontrant que «leur suppression est propice au développement de l'emploi et de la croissance économique».

Quant à Swiss, elle rappelle que le carburant consommé pour les vols intérieurs est taxé: TVA et taxe sur les huiles minérales. En Suisse, les compagnies sont aussi astreintes à compenser les émissions de CO₂.

Et la filiale de Lufthansa de défendre le système exemptant le kérosène pour les vols internationaux. «Si chaque Etat pouvait taxer le carburant selon ses propres tarifs, le système serait si complexe qu'il ne fonctionnerait plus, fait remarquer le service de presse de Swiss. Ce qui est important, c'est que la régulation soit la même pour toutes les compagnies.» **PAS**



VOLS INTERNATIONAUX DÉTAXÉS

PIERRE-ANDRÉ SIEBER

Les compagnies aériennes ne paient pas ce qu'elles devraient en matière d'impact sur le climat.

Les compagnies aériennes en Suisse bénéficient-elles d'avantages très substantiels? Pas plus qu'ailleurs, rétorque l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). «Lorsqu'il s'agit de vols internes, les carburants d'aviation ne bénéficient d'aucune réduction de l'impôt sur les huiles minérales, explique Nicole Rätz, porte-parole. En revanche, les carburants utilisés dans le cadre des vols internationaux sont exonérés de taxes et d'impôts.»

Et si la Suisse introduisait une taxe sur le kérosène? «Appliquée aux vols internationaux, elle contreviendrait à quelque 140 accords bilatéraux sur les services aériens conclus avec autant de pays, ajoute Nicole Rätz. Le prix du kérosène est fixé par le marché et n'est donc pas régulé par ailleurs.»

Pour Christian Zeyer, de l'association swisscleantech, fédérant les entreprises écologiquement responsables, le transport aérien ne paie pas ce qu'il devrait pour compenser les nuisances qu'il engendre. «L'impact sur le climat est actuellement laissé de côté, explique-t-il. Quant à la taxe sur le CO₂, elle n'est pas assez élevée. Sur une base volontaire, le coût est de 5 francs la tonne.»

Les compensations d'émissions instaurées dans l'Union européenne (UE) uniquement – les certificats ETS (European Trading Scheme) que peuvent acheter les compagnies aériennes – oscillent entre 7 et 12 francs la tonne. «Or, les spécialistes préconisent un prix de 100 francs la tonne pour avoir un effet réel contre les changements climatiques», souligne Christian Zeyer.

En automne 2017, l'Organisation de l'aviation civile interna-

tionale (OACI) a introduit des mesures de protection du climat: le système CORSIA, préconisant que les émissions en vol doivent être maintenues au niveau de 2020. Les excédents devraient être compensés par des rachats de réduction d'émissions. Mais CORSIA n'a pas force contraignante jusqu'en 2027. «Il ne sera imposé aucune compensation d'ici là, déplore Christian Zeyer. Les buts de CORSIA ne sont pas compatibles avec les accords de Paris.»

Enfin, le spécialiste ne voit pas forcément d'un bon œil la concentration des taxes sur l'avion. «Cela signifie que le contribuable devrait payer les incitations mises sur pied par l'Etat pour favoriser le train, ajoute Christian Zeyer. Ce n'est pas très *fair-play*. Le plus juste serait d'exiger un prix qui corresponde aux impacts réels de ces deux moyens de transport sur l'environnement et le climat.» >>