

Office fédéral de l'environnement
Division Climat
3003 Berne
climate@bafu.admin.ch

Berne, le 29 novembre 2016

Consultation sur la politique climatique de la Suisse post-2020 Prise de position de la CESAR Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Madame, Monsieur,

La Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) fédère les organisations qui luttent contre les émissions nocives du trafic aérien. L'objectif visé est une réduction des émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de bruit dues au transport aérien. Cela concerne également les émissions produites indirectement comme, par exemple, celles qui résultent du trafic routier généré par les aéroports.

Alors que le trafic aérien est en constante croissance, son impact sur le climat est malheureusement encore largement sous-estimé ou du moins écarté des programmes de mesures discutés. Pourtant, le secteur aérien est actuellement responsable de 5% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Si rien n'est entrepris, les émissions risquent d'augmenter de 300% d'ici 2050. Les mesures portant sur le trafic aérien joueront un rôle important dans la réussite de la politique climatique de la Suisse. Nous prenons en moyenne deux fois plus l'avion que nos voisins. Le trafic aérien est déjà responsable de 16% des émissions de gaz à effet de serre attribuées à la Suisse. Si rien ne change, il sera le secteur le plus polluant de la Suisse d'ici 2030. Le trafic aérien est également responsable de pollutions indirectes importantes comme, par exemple, celles qui résultent du trafic routier généré par les aéroports. De plus, les émissions nocives du trafic aérien ne se limitent pas aux émissions de CO₂ et de polluant, mais elles incluent aussi les nuisances sonores. **Toutes ces émissions affectent la santé de la population et coûtent très chères à la Suisse.**

Pour ces raisons, nous regrettons profondément que le trafic aérien international soit ignoré de la politique climatique de la Suisse post-2020. Exempté notamment de taxe sur le kérosène et de TVA, le trafic aérien international bénéficie déjà de nombreux privilèges. Pour atteindre les objectifs de Paris, il faut fortement réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les domaines. Le trafic aérien ne doit pas faire exception. **Il est donc impératif de prendre en compte les émissions du trafic aérien international dans la quantité totale des émissions de gaz à effet de serre à réduire.**

À l'heure actuelle, les prévisions de la Confédération misent uniquement sur une augmentation des mouvements aériens et des passagers en Suisse. **Si elle veut réellement atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, la Confédération doit absolument changer d'orientation.** Ni les progrès technologiques, ni les carburants alternatifs ne suffiront à compenser les effets négatifs de l'augmentation du trafic aérien international. Il est donc indispensable de créer des incitations fortes, pour accélérer les transformations nécessaires.

1. **Il est impératif d'introduire le principe pollueur-payeur, en reflétant les coûts externes de l'aviation sur le prix des billets.** Ce principe peut notamment être appliqué via l'imposition du kérosène, le prélèvement de la TVA ou d'une taxe climatique sur les billets d'avion. Bon nombre de pays européens disposent aujourd'hui déjà d'une taxe sur les billets, en partie par vol, en

partie échelonnée selon le vol : court-courrier, moyen-courrier ou long-courrier. La Grande-Bretagne engrange ainsi entre 3 et 4 milliards de livres par an. Les bénéfices peuvent être redistribués aux citoyens, qui subissent les effets négatifs, ou investis dans des modes de transport plus durables.

2. Il est également essentiel d'intervenir sur l'offre du trafic aérien. **L'offre du trafic aérien doit être maîtrisée en renonçant à l'accroissement de la capacité des aéroports et par le maintien de couvre-feux nocturnes respectueux de la santé de la population.** Les fiches du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) doivent absolument se baser sur des prévisions qui prennent en compte les objectifs de l'Accord de Paris.
3. L'ampleur des émissions nocives du trafic aérien est encore trop méconnue de la population. **C'est le devoir de la Confédération d'informer la population des émissions nocives du trafic aérien.** Une possibilité serait d'indiquer clairement les émissions de CO2 et de polluants engendrés par un vol en avion, par exemple sur le billet, y compris pour les marchandises transportées par avion.
4. **Le développement d'alternatives ferroviaires au transport aérien est fondamental.** La Suisse doit négocier avec ses partenaires étrangers pour maintenir ses offres de train de nuit, tout en continuant à relier son réseau ferroviaire au réseau européen à grande vitesse. Cette mesure relève d'une grande importance dans la mesure où la majorité des vols courte distance pris par les Suisses sont à destination de l'Europe (80% selon le WWF). C'est notamment sur des courtes et des moyennes distances que le train peut rester concurrentiel face à l'avion.

La CESAR se rallie à la prise de position de l'Alliance Climatique Suisse. L'évaluation détaillée du projet mis en consultation se trouve dans le questionnaire joint à ce document. L'évaluation se base sur le Masterplan climat 2016¹ de l'Alliance Climatique Suisse. En présentant notamment des mesures concrètes à prendre dans le secteur de l'aviation, le Masterplan climat 2016 montre avec deux études de fond et un document de synthèse, comment la Suisse peut réduire de 60 % ses émissions au niveau national d'ici 2030.

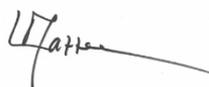
Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération nos remarques et vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

CESAR Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Priska Seiler Graf
coprésidente



Lisa Mazzone
coprésidente



¹ <http://www.klima-allianz.ch/masterplan-climat/>