

aviation-verite.ch

Trafic aérien et protection du climat

9 faits importants

actif-traffic
En avant toute!

actif-traffic.ch

En bref:

Les Suisses volent
deux fois

plus souvent que
leurs voisins.

Point 1, page 4

19%

C'est la contribution
du trafic aérien à
l'effet climatique
en Suisse.

Point 2, page 5

Dans 10 ans

... le trafic aérien sera la
principale source d'émissions
de CO₂ du pays.

Point 3, page 6

Trois vols sur quatre

... partant de la Suisse
ont leur destination en
Europe.

Point 4, page 7

~~easy~~
réalisable

De nombreuses destina-
tions haut de gamme se
trouvent à une distance
idéale des trains de nuit.

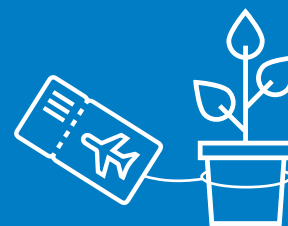
Point 5, page 8



Les riches

... volent 5 fois
plus souvent.

Point 7, page 10



Une taxe sur les
billets d'avion corre-
spond au principe du
pollueur-payeur.

Point 9, Page 11

360 Euro

Prix des dommages
occasionnés par une
tonne de CO₂ émise
par le trafic aérien.

Point 6, page 9

70% de la population se
prononce
pour un **Oui** en
faveur d'une taxe sur les
billets d'avion.

Point 9, page 11

1 Combien les Suissesses et les Suisses volent-ils ?

Le microrecensement mobilité et transports 2015 fait état d'une augmentation de 43% du nombre moyen de vols par personne et an entre 2010 et 2015. La raison essentielle en est le fort accroissement des voyages privés de 53%, alors que le nombre de voyages professionnels est resté stable (pour se monter à 14% de tous les voyages en avion en 2015). En outre, la distance moyenne des vols a augmenté entre 2010 et 2015 (voyage aller-retour et distances parcourues pendant le voyage).

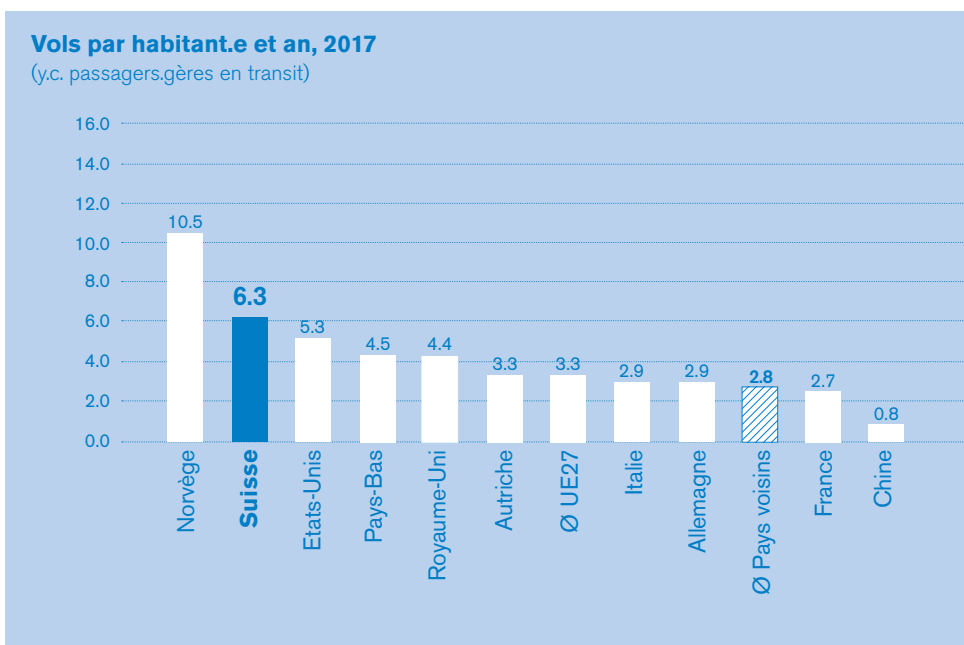


Fig. 1 : Par rapport à leurs voisins, les Suisses se déplacent deux fois plus souvent en avion.

La mobilité en matière de transports aériens de la population résidant en Suisse se monte à plus de 1,6 vols par personne et an, après déduction des passagers-gères en transit). Elle

se situe donc au double de celle de l'Allemagne ou de l'Autriche (env. 0,8) et à près du triple de celle de la France et de l'Italie (env. 0,6).

Sources : 1. Office fédéral de la statistique (OFS) (2017). Comportements de la population en matière de transports – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015. 2. Figure de Intraplan (2018). Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs 2018.

2 Quelles sont les conséquences des émissions du trafic aérien sur le changement climatique ?

La contribution du trafic aérien à l'effet climatique en Suisse est actuellement de 19%.

Conformément aux derniers chiffres de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) les émissions de gaz à effet de serre en provenance du trafic aérien national et international s'élevaient à 5,47 millions de tonnes d'équivalent CO₂ en 2017 en Suisse. Ces émissions doivent être multipliées par un facteur de pondération des émissions, car le CO₂ émis en altitude a un impact plus élevé sur le climat

que celui émis à proximité du sol. Selon les connaissances scientifiques il faudrait compter avec un facteur de pondération des émissions de 2. Précisons qu'il s'agit d'une estimation prudente. L'impact du trafic aérien en Suisse se monterait dès lors à 10,93 millions de tonnes de CO₂. La part de l'impact climatique du trafic aérien se situe donc en ce moment à 19% du total en Suisse.

Impact climatique par secteur

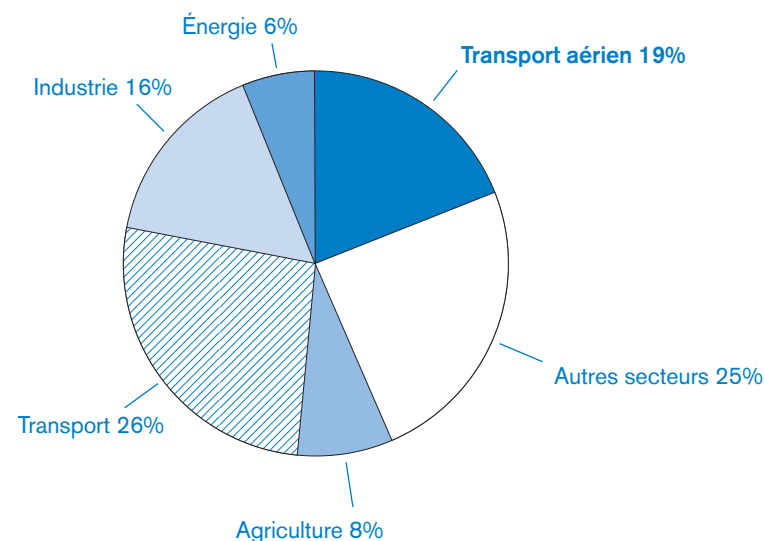


Fig. 2 : Le trafic aérien est responsable d'environ un cinquième de l'effet climatique anthropique en Suisse.

Source : Office fédéral de l'environnement (OFEV) (avril 2019). Évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse depuis 1990.

3 Quel est le pronostic?

Globalement, on peut supposer que le volume de passagers augmentera de 58% entre 2015 et 2030. En l'absence de mesures de politique climatique, le trafic aérien en Suisse deviendra bientôt le principal émetteur en raison de la croissance attendue.

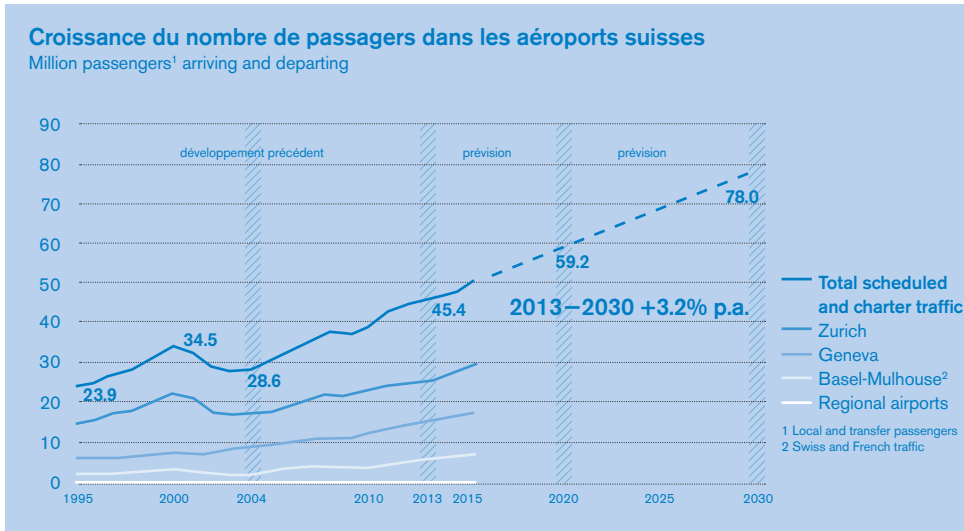


Fig. 3 : Le nombre de passagers dans les aéroports suisses pourrait atteindre 78 millions en 2030.

Le nombre de passagers-ères dans les aéroports suisses a augmenté de 44% entre 2010 et 2015. Selon les prévisions de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), le nombre de passagers-gères devrait atteindre 59,2 millions en 2020 et 78,0 millions en 2030, soit près de 20 millions de personnes de plus qu'aujourd'hui.

Sources : 1. Figure de Intraplan (2015). *Die Nachfrageprognose – Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030*. Im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL). 2. Office fédéral de la statistique (OFS) (2018). *Swiss civil aviation 2017*.

4 Où les Suissesses et les Suisses s'envolent-ils?

Selon l'Office fédéral de la statistique, près de 80% des destinations de vol depuis la Suisse se situent en Europe.

La majorité des cinq destinations de vol les plus prisées depuis les aéroports suisses peuvent être atteintes par le train – de manière bien plus favorable au climat. Parmi les destinations les plus appréciées, nombreuses sont celles facilement atteignables en train de nuit. Transférer les vols

au train permettrait d'économiser des émissions de gaz à effet de serre et de réduire ainsi l'impact négatif pour l'environnement. Le WWF Suisse a calculé qu'un voyage de Zurich à Berlin en avion nuit 30 fois plus au climat que le même voyage en train (de nuit).

Destinations de Suisse

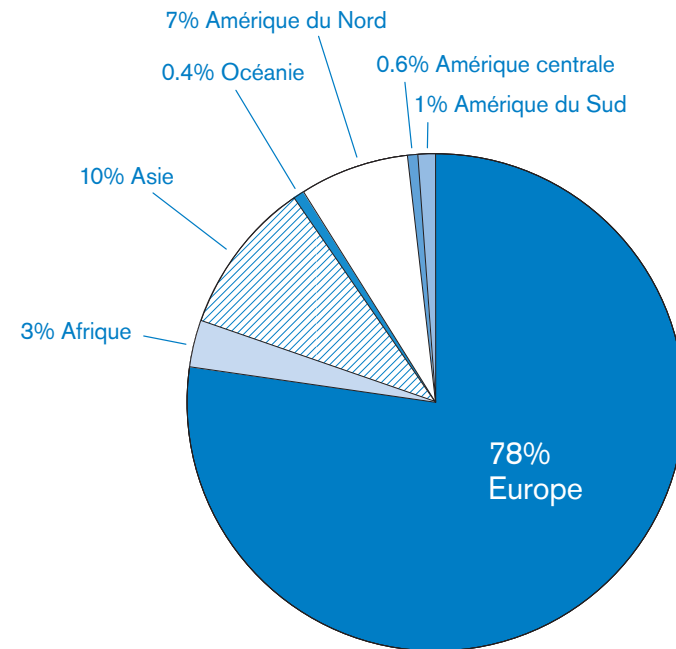


Fig. 4 : Près de 80% des destinations de vol des Suissesses et Suisses se trouvent en Europe et pourraient aisément être atteintes en train – de manière plus respectueuse du climat.

Sources : 1. Office fédéral de la statistique (OFS) (2018), *Swiss civil aviation 2017*. 2. WWF Suisse (2019) *Trafic aérien*.

5 Les voyages en avion peuvent-ils être remplacés par d'autres moyens de transport?

La majorité des cinq destinations de vol les plus prisées depuis les aéroports suisses peuvent être atteintes en train. Parmi les destinations les plus appréciées, nombreuses sont celles facilement atteignables en train de nuit. Un million de personnes se rend tous les ans en avion de Genève à Paris – sans pratiquement aucun gain de temps.

Le trafic aérien international est aujourd'hui exempté de la taxe sur le kérosène, de la TVA et de la taxe sur le CO₂, alors que le trafic ferroviaire, lui, se voit imposer une taxe sur l'électricité, la TVA ainsi qu'une taxe pour l'utilisation des infrastructures (prix du sillon). Les

très bas prix des billets d'avions concurrencent fortement le trafic ferroviaire, beaucoup plus favorable au climat. Diverses lignes de trains de nuit ont été supprimées ces dernières années, car elles n'étaient plus concurrentielles face aux vols low-cost.

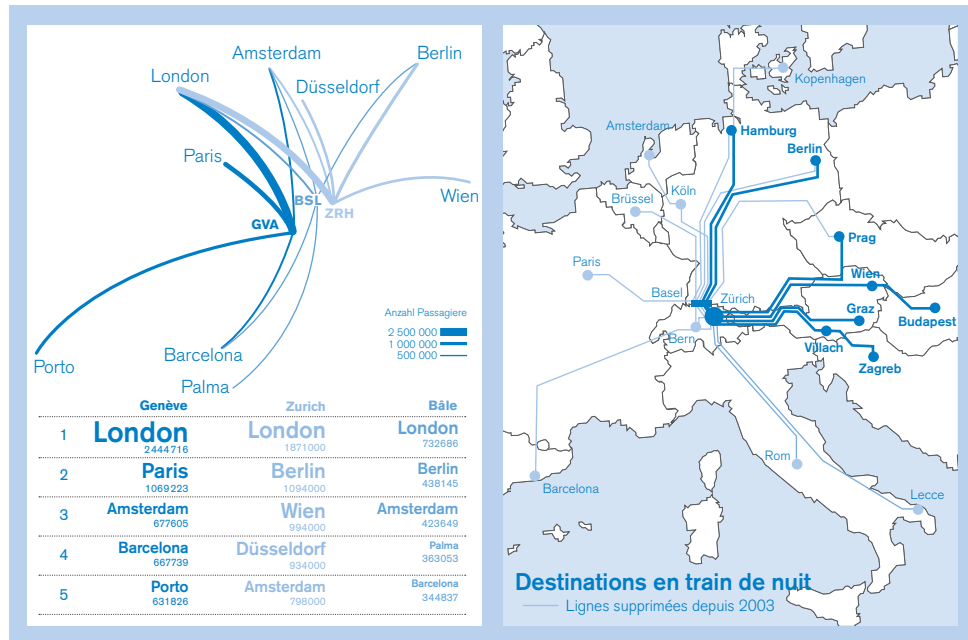


Fig 5 : De nombreuses destinations prisées se trouvent à une distance idéale pour être atteintes en train de nuit.

Sources : 1. LITRA (2018) *Transports en chiffres – édition 2018*. 2. Radio et télévision suisse (RTS) (31.05.19) *Les CFF songent à réintroduire les trains de nuit*.

6 Quels sont les coûts des dommages encourus par le climat?

La plupart des pays en Europe centrale et occidentale, et en particulier tous nos pays voisins, ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion. Les coûts par tonne de CO₂ se montent à 360 €.

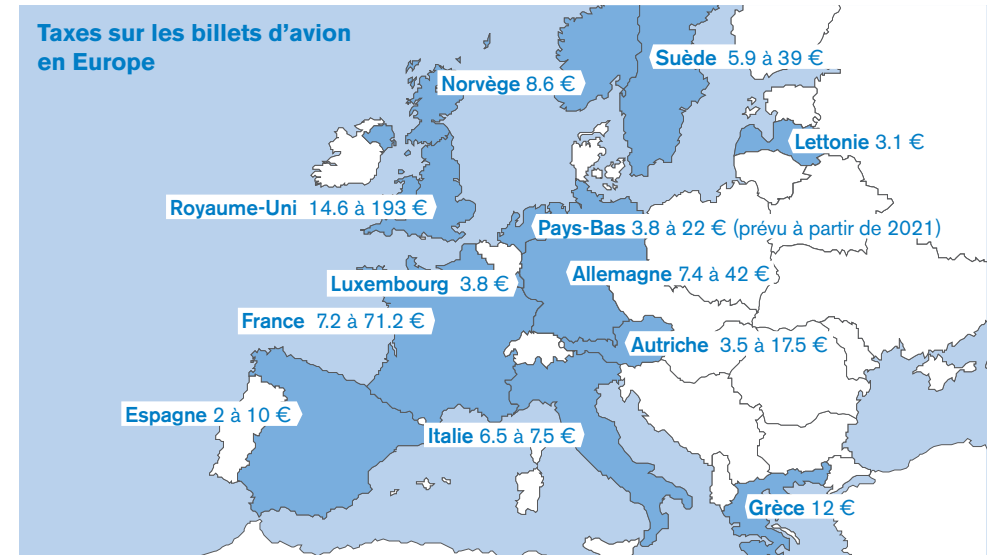


Fig. 6 : La plupart des pays d'Europe occidentale ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion.

L'Office fédéral allemand de l'environnement (UBA) estime que les coûts par tonne d'équivalent CO₂ se montent à 180 €. Concernant l'établissement d'un prix pour les émissions résultant du trafic aérien, l'UBA conseille de recourir à un facteur de pondération des émissions de 2 fois. Il en résulte un prix de 360€ par tonne CO₂.

Prenons deux exemples de taxe sur les billets d'avion basé sur ce prix. Un vol aller-retour Genève-Berlin coûterait donc env. 65 CHF et un vol Zurich-Bangkok près de 600 CHF de plus (émissions calculées avec le calculateur de myclimate.org).

Sources : 1. Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) (2019) *Trafic aérien et climat*. 2. UBA *Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze, état 02/2019*. 3. myclimate.org

7 À l'avenir, seuls les riches pourront-ils s'offrir l'avion ?

Les ménages de la catégorie de revenu la plus élevée recourent cinq fois plus souvent à l'avion pour leurs voyages que la catégorie des ménages de la plus basse catégorie de revenu.

Augmenter le prix du billet d'avion par exemple par le biais d'une redevance sur le billet, afin de réduire le trafic aérien pour protéger le climat, revient à introduire une taxe d'incitation. Théoriquement, les recettes générées par une telle taxe sont entièrement rétrocédées, si possible à tous les individus d'une population donnée. Utilité écologique et compensation écologique font ainsi bon ménage, car il existe une étroite cor-

rélation entre le revenu (ou la fortune) et la consommation de ressources naturelles. Plus une personne est riche, plus il ou elle nuit à l'environnement et au climat. Celui ou celle qui produit plus d'émissions de CO₂ que la moyenne dépensera davantage que ce qu'il ou elle reçoit en retour, celui ou celle qui en produit moins recevra davantage qu'il ou elle ne paie.

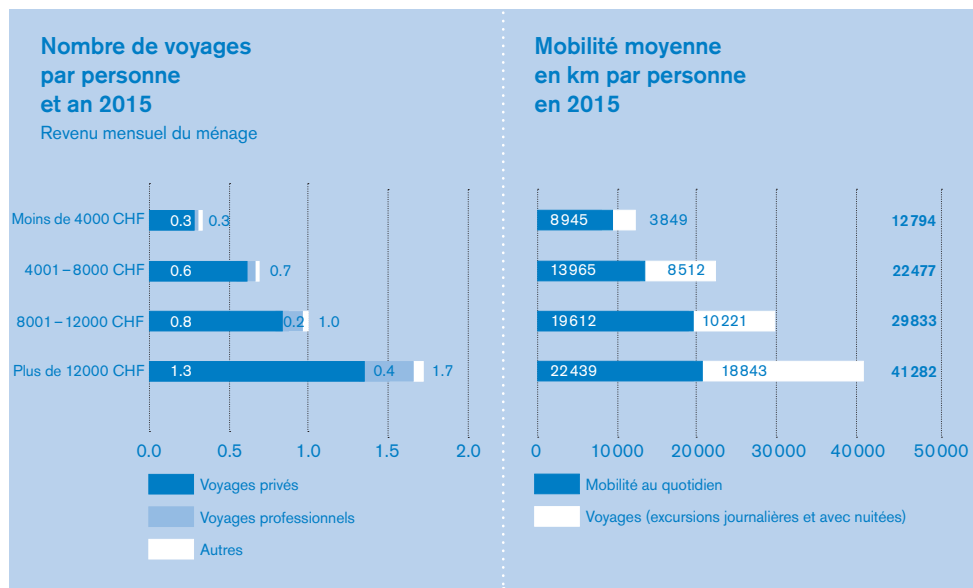


Fig 7 : Les personnes aisées prennent 5 fois plus l'avion que celles avec un petit revenu.

Source : Office fédéral de la statistique (OFS) (2017) *Comportements de la population en matière de transport. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015.*

8 À quoi les recettes générées par une redevance sur les billets d'avion devraient-elles servir ?

Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le trafic aérien occasionne un milliard de francs suisses de coûts externes. Aujourd'hui, ces coûts sont supportés par toute la population. Une taxe sur les billets d'avion est une contribution pour transférer les coûts aux pollueurs.

Les taxes d'incitation comme la redevance sur les billets doivent être reversés à la population dans leur totalité ou en grande partie. Des exceptions à cette règle de redistribution peuvent cependant faire sens. Ainsi, les recettes générées par des taxes

d'incitation peuvent être affectées conformément et promouvoir encore davantage l'objectif de la redevance. Les recettes pourraient aussi être utilisées pour l'extension du trafic ferroviaire ou l'adaptation au changement climatique.

Sources : 1. Office fédéral de développement territorial (ARE) (2019) *Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2015.* 2. ettlersutter Rechtsanwälte (2019). *Internationale Klimafinanzierung – Verfassungsrechtliches Gutachten zuhanden von Alliance Sud betreffend die rechtlichen Anforderungen an zusätzliche Finanzierungsinstrumente.*

9 La population en Suisse soutient-elle l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion ?

Une majorité de la population suisse saluerait une taxe sur les billets d'avion.

Un sondage de l'Institut gfs d'août 2018 indique que la population suisse est ouverte à une redevance appropriée sur les billets d'avion. Selon ce sondage, 60% de la population est d'avis que le subventionnement du trafic aérien n'est plus adapté à notre époque. En moyenne, les Suissesses et les Suisses

estiment qu'une taxe de 50 CHF serait appropriée pour un vol aller-retour à destination de l'Europe. Selon un sondage Tamedia du 21 décembre 2018, 70% de la population serait en faveur d'une taxe sur les billets d'avion comprise entre 12 et 50 CHF, suivant la distance parcourue en avion.

Sources : 1. gfs-zürich (2018). *Repräsentative Bevölkerungsbefragung im Auftrag der Schweizerischen Energie-Stiftung.* 2. Tamedia (21.12.18). *Umfrage zu Teilaspekten des neuen CO₂-Gesetzes.*

aviation-verite.ch

Impressum:

actif-trafiC, Maison des Associations,
rue des Savoises 15, case postale 325,
1205 Genève

Mise en page : Bureau Haeberli, Zurich
Impression : ROPRESS, Zürich

3ème édition 2019

CP 80-67097-2

actif-trafiC
En avant toute!

actif-traffic.ch

KLUG
CESAR
COTAS