

COVID-19

POSITION DES VERTS SUR LE TRANSPORT AERIEN



Grounding : pas de redécollage sans de nouvelles règles du jeu. La priorité va aux personnes et au climat

07 avril 2020

En bref

L'aviation grève notre bilan climatique. Pourtant, elle a bénéficié durant des années de privilèges en ne payant aucune taxe sur le carburant pour les vols internationaux. Il n'est envisageable d'apporter un nouveau soutien public à ce secteur que si c'est pour fondamentalement le réorienter en le rendant compatible avec nos objectifs climatiques.

En voici les conditions :

- Les compagnies aériennes et les aéroports sont tenus d'adopter des conventions d'objectifs contraignantes pour atteindre les réductions de gaz à effet de serre prévues dans l'accord de Paris (notamment par du carburant synthétique ou une flotte plus efficace)
- Le Conseil fédéral doit mener des négociations internationales urgentes pour la mise en place d'un impôt sur le kérosène et l'intégration de l'aviation dans les accords internationaux sur le climat. Cette taxe pourrait être utilisée pour soutenir l'économie suite à la pandémie du coronavirus.
- Un moratoire sur le développement de la capacité des infrastructures aéroportuaires jusqu'à ce qu'il soit prouvé que ces extensions sont compatibles avec la nécessaire diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur.
- Le transfert des vols commerciaux intérieurs, y compris de transit, sur le train.
- L'instauration d'un couvre-feu uniforme, respectueux de la santé des riveraines et riverains.
- La création d'un fonds de reconversion et de formation professionnelles offrant de nouvelles perspectives aux travailleuses et travailleurs dans des secteurs d'avenir, notamment du transport ferroviaire.
- Un paquet de soutien au ferroviaire, en particulier pour le développement de lignes internationales et de trains de nuit.

Contexte

Le trafic aérien est à l'origine de près de 20% de l'impact climatique en Suisse et son effet sur le réchauffement climatique risque de devenir le plus néfaste d'ici 2030, si aucune mesure n'est prise. Selon le Conseil fédéral, « quoi qu'il en soit, dans tous les cas de figure, il n'est prévu aucune réduction absolue des émissions, seulement une diminution de leur croissance ». Entre 2000 et 2017, le nombre de passagères et passagers a augmenté de plus de 60%, soit plus de trois fois plus que l'évolution démographique et la Confédération table sur une augmentation supplémentaire de 35% d'ici à 2030.

Cette situation n'est possible qu'en raison des privilèges fiscaux dont bénéficient l'aviation, qui fait peser une grande partie de ses coûts externes sur la collectivité: 1,3 milliards de francs, dont 983 millions de francs de coûts externes rien que pour le climat (**données ARE**). En Suisse, on paie une taxe et une surtaxe sur les huiles minérales lorsqu'on consomme de l'essence, mais les vols internationaux sont exonérés de la taxe sur le carburant. 1,6 milliards de francs échappent ainsi aux caisses publiques. Ces vols sont du reste également exonérés de TVA.

Ces privilèges permettent de doper la demande en proposant des prix artificiellement bas et représentent aussi une concurrence déloyale face aux alternatives plus respectueuses de l'environnement. Les CFF, par exemple, ne touchent aucune subvention sur les trains grande ligne et leurs tarifs sont contrôlés par Monsieur Prix. Pourtant, un vol entre Genève et Barcelone émet plus de dix fois plus de CO2 que la même distance parcourue en train et 80% des vols au départ de la Suisse rejoignent une destination européenne.

Pas d'argent public pour les compagnies sans de nouvelles mesures

A Zurich, Genève et Bâle, les avions sont aujourd'hui à terre, à la suite des décisions pour lutter contre le coronavirus. La pandémie à peine arrivée en Suisse, Swiss demandait déjà un soutien à la Confédération pour assurer ses liquidités. Pourtant, Swiss est détenu à 100% par le groupe allemand Lufthansa et a été sa poule aux œufs d'or depuis son rachat : plus de 5 milliards de francs de bénéfices en quinze ans. Ces bénéfices ont aussi été rendus possibles par les privilèges fiscaux dont bénéficie l'aviation, puisqu'il n'y a aucune TVA ni taxe sur le carburant sur les vols internationaux. Cela a permis aux compagnies d'économiser des milliards de francs. Un soutien ne peut donc aujourd'hui être envisageable que si à l'avenir les compagnies s'acquittent des taxes auxquels sont soumis les autres secteurs économiques.

Alors que la Suisse a déjà dépensé des centaines de millions de francs pour sauver une première fois Swissair et participer à la création de Swiss, il n'est pas envisageable de sortir à nouveau de l'argent pour permettre aux compagnies de poursuivre selon le même modèle : des prix trop bas par rapport à l'impact pour la communauté et un développement effréné, en particulier des trajets courts. Un soutien doit être apporté aux employés et employées du secteur et le secteur doit être ajusté aux objectifs climatiques.

Pour les VERTS, soutenir financièrement, par le biais de cautionnements de plusieurs centaines de millions de francs, un secteur hautement polluant n'est possible que si on le réoriente fondamentalement afin d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et qu'on améliore les conditions de travail. Ceci d'autant plus que cela revient à demander à la collectivité d'assumer les risques d'un modèle d'affaire peu solide et peu éthique.

Il est nécessaire d'apporter un soutien aux employés et employées du secteur et de leur offrir des perspectives. C'est pourquoi les VERTS approuvent l'aide apportée par la Confédération aux compagnies et aux aéroports par le biais du chômage partiel.

En revanche, tant d'un point de vue de notre cohérence climatique que suite à la crise du coronavirus et son probable impact à moyen terme sur le tourisme, il est évident que le secteur sera amené à être redimensionné à la baisse.

La crise actuelle a d'ailleurs démontré le potentiel de réduction des déplacements grâce à la mise en place de systèmes de vidéoconférences. La numérisation est une chance pour réduire notre impact climatique et les solutions innovantes en la matière sont nombreuses.

A l'heure des choix, investissons dans notre avenir.