

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation  
of Swiss Aerospace

À l'attention des membres du Conseil national  
des partis du centre et de la droite

Berne, le 27 mai 2020

**Position d'AEROSUISSE concernant la taxe sur les billets d'avion et la taxe sur l'aviation générale**

Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux,

Dans le cadre des délibérations sur la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020 (17 071), l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion et d'une taxe sur l'aviation générale telle que la propose le Conseil des États est en discussion (art. 38a ss., art. 38g<sup>bis</sup> et art. 40a loi sur le CO<sub>2</sub>).

Ce projet de taxation intervient au pire moment. La crise du coronavirus a paralysé l'aviation civile mondiale. En Suisse comme ailleurs, l'ensemble du système aéronautique est confronté à un défi sans précédent. La demande s'est évaporée en très peu de temps en raison de la pandémie et notamment des restrictions de voyage imposées dans le monde entier pour des raisons sanitaires. Une multitude de vols ont dû être annulés et les chaînes d'approvisionnement mondiales ont été interrompues. Des États ont mené avec leurs compagnies aériennes locales des opérations de rapatriement de ressortissants en détresse et ont affrété des avions de passagers pour transporter du matériel de protection médicale de première nécessité, notamment la Confédération suisse en coopération avec les compagnies aériennes suisses et d'autres partenaires.

La situation est dramatique : le volume du trafic en Suisse a chuté de plus de 90 % et le nombre de passagers équivaut à présent à celui des années 1950. En conséquence, les recettes de tous les acteurs du système se sont effondrées (compagnies aériennes, aéroports, contrôle du trafic aérien, prestataires de services d'assistance au sol, etc.) Plus la crise dure, plus les revenus se détériorent. Ce n'est pas un hasard si de nombreux pays – dont la Suisse – ont été contraints d'utiliser des fonds publics pour sauver la fonction essentielle du système de transport aérien.

AEROSUISSE part du principe que la reprise économique du secteur après la crise sera très lente et prendra de nombreuses années. Une récession de l'économie mondiale est imminente, avec des conséquences directes sur le trafic aérien. Il est également impossible de prévoir quand les restrictions de voyage seront levées et quand la demande de passagers se redressera dans les différentes régions du monde. Il faudra du temps pour que le transport aérien se rapproche même très approximativement du volume de passagers et de trafic atteint en 2019.

Dans ces circonstances, AEROSUISSE est convaincue que le moment est particulièrement mal choisi pour instaurer une taxe nationale d'incitation sur les billets d'avion ainsi qu'une taxe sur l'aviation générale au détriment de l'aviation d'affaires.

Sekretariat:  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
CH-3001 Bern  
T +41 (0)58 796 98 90  
F +41 (0)58 796 99 03  
info@aerosuisse.ch  
www.aerosuisse.ch

### **Proposition concernant la taxe sur les billets d'avion**

L'aviation suisse ne devrait payer une taxe sur les billets d'avion et une taxe sur l'aviation générale que si sa part des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de tous les modes de transport revient à un niveau significatif.

#### **Argumentaire**

Lors de l'examen des questions relatives à la loi sur le CO<sub>2</sub> au Conseil des États, il a été clairement indiqué que l'objectif de la taxe sur les billets d'avion était de réduire de 10 % la demande de transport aérien. Actuellement, les compagnies aériennes suisses effectuent moins de 10 % des vols effectués avant la crise. Leur part dans les émissions de CO<sub>2</sub> est donc mathématiquement plus faible. Dans ce contexte, il convient de noter que l'aviation suisse participe au système européen d'échange de quotas d'émission et s'est engagée à une croissance climatiquement neutre dès l'année prochaine par le biais du système mondial de compensation de CO<sub>2</sub> Corsia - en compensant les émissions.

Les compagnies aériennes suisses sont confrontées à des défis économiques majeurs. Leur premier objectif est d'établir des connexions entre la Suisse et les centres économiques mondiaux et un réseau de liaisons dense en Europe - une condition essentielle pour une économie et une société orientées vers l'international comme la Suisse. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral et le Parlement ont souligné l'importance de l'aviation suisse pour notre pays et approuvé des garanties en faveur du transport aérien.

La structure actuelle de la taxe sur les billets d'avion entraîne un affaiblissement de la compétitivité de la Suisse en tant que place aéronautique : cette taxe encourage principalement le trafic de détour par les plateformes voisines en Europe et en Turquie. Cela entraîne des décollages et des atterrissages supplémentaires, qui à leur tour entraînent une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. La raison de cet effet indésirable de la taxe sur les billets d'avion est que les plateformes de nos pays voisins et de la Turquie ne paient la taxe que pour les vols courts-courriers, mais que les taux de taxe les plus élevés sont appliqués aux vols directs long-courriers au départ de la Suisse.

Il serait par conséquent inopportun d'affaiblir les compagnies aériennes suisses en imposant une taxe sur les billets d'avion en ces temps extrêmement difficiles en contrecarrant, ce faisant, l'objectif des garanties accordées. Le transport aérien suisse ne devrait être tenu de payer une taxe sur les billets d'avion que lorsque sa part des émissions de CO<sub>2</sub> atteindra de nouveau un seuil significatif. À l'heure actuelle, les émissions sont bien inférieures à celles d'avant la crise du coronavirus et bien en deçà des valeurs cibles que le Conseil des États avait à l'esprit lors de l'élaboration de la taxe sur les billets d'avion.

### **Proposition concernant la taxe sur l'aviation générale**

Le montant de la taxe sur l'aviation générale doit être corrélé à celui de la taxe sur les billets d'avion et également consister en une taxe forfaitaire par passager.

#### **Argumentaire**

Une redevance forfaitaire d'au moins 500 francs suisses pour chaque vol de l'aviation d'affaires signifie la fin de l'aviation d'affaires en Suisse et réduira massivement le nombre de mouvements aériens dans les aéroports régionaux. L'attractivité des régions dotées d'aéroports régionaux, mise en péril par un prélèvement forfaitaire, diminuera en parallèle. Les aérodromes étrangers voisins, tels que celui d'Annecy-Haute-Savoie-Mont Blanc près de Genève, bénéficieront en revanche de ce déclin.

**Proposition pour une affectation des recettes de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale**

Seront compensés 100%, au lieu d'un maximum de 80% des coûts supplémentaires de carburant d'aviation renouvelable par rapport au carburant d'aviation fossile. En outre, la totalité de la taxe prévue sur les billets d'avion pour le CO<sub>2</sub> doit être utilisée dès le départ pour la promotion des carburants d'aviation non fossiles, et non pas seulement échelonnée jusqu'à un maximum de 300 millions de francs par an.

**Argumentaire**

L'affectation des recettes de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale à un système d'incitation au mélange de carburant d'aviation renouvelable est la bonne voie à suivre pour réduire durablement les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation. Or, il est faux que seuls 80% des coûts supplémentaires par rapport au carburant d'aviation fossile peuvent être compensés, car l'argent en question était auparavant remis à l'État par les compagnies aériennes. Il convient de noter que le coût du carburant d'aviation renouvelable est environ trois à quatre fois plus élevé que celui du carburant classique.

Pour AEROSUISSE, le législateur ne donne pas de réponse à la question de savoir comment notre industrie doit payer la différence de prix considérable d'au moins 20% entre les carburants alternatifs et conventionnels dans le débat sur la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Nos compagnies aériennes et l'aviation d'affaires sont dans la compétition mondiale, et les nouvelles taxes d'incitation privent notre industrie de ressources financières.

Les moyens permettant de mieux adapter le trafic aérien à la protection du climat sont les investissements dans les innovations techniques, soit le remplacement du kérosène fossile par des carburants régénératifs. Il faut pour cela des compagnies aériennes et une innovation commerciale qui puissent survivre dans la concurrence mondiale et qui soient soumises à des conditions-cadres en Suisse qui favorisent de tels innovations et investissements. L'aviation suisse est financée par le secteur privé et elle fonctionne sans subventions.

Cependant, la version actuelle de la loi sur le CO<sub>2</sub> ne renforce pas la compétitivité de notre industrie et ne fournit pas les conditions-cadres ni d'ailleurs les incitations adéquates pour permettre des investissements substantiels dans des innovations techniques qui permettraient la décarbonisation progressive de l'aviation.

Nous vous remercions de bien vouloir tenir compte de nos propositions et vous prions de recevoir nos meilleures salutations.

**AEROSUISSE**  
**Fédération faîtière de l'aéronautique**  
**et de l'aérospatiale**

Le directeur :



Philip Kristensen