

# L'aviation, un boulet pour le climat

Le trafic aérien sera bientôt le principal problème climatique de la Suisse, si aucune mesure n'est prise. C'est le résultat d'un soutien indirect aux compagnies aériennes, qui leur permet d'offrir des prix artificiellement bas et de doper la demande. Pourtant, la Confédération continue de planifier la croissance du secteur.

La solidarité est la victime de cette supposée liberté. Solidarité piétinée avec les personnes qui n'ont jamais pris l'avion, mais subissent durement les effets du réchauffement climatique, et avec les générations futures dont les conditions de vie seront altérées.

Les sommets internationaux ne touchent pas à l'aviation. Sans une pression maximale, la fuite en avant continuera. La mobilisation contre le développement de l'aéroport de Genève, qui rassemble les riverain.e.s et les associations environnementales, s'inscrit dans ce renversement des rapports de force.

## L'aviation et la lutte pour le climat

Officiellement, le trafic aérien représente 2 pour cent de la contribution mondiale aux émissions de CO<sub>2</sub>. C'est certes l'équivalent d'un pays comme l'Allemagne, mais paraît dérisoire. Or, ce chiffre est doublement discutable. Tout d'abord, car il se base sur les émissions de 2006 et, compte tenu de la croissance soutenue, on doit le revoir à la hausse. Ensuite, car il se limite à calculer la consommation de kérosène. Toutefois, la contribution du trafic aérien au climat n'est pas liée à ce seul carburant. Il faut y ajouter la vapeur d'eau et l'effet des oxydes d'azote en altitude. Le chiffre rectifié s'élève donc autour de 5 pour cent<sup>1</sup>, plus du

double. Plus préoccupant encore: c'est un secteur en plein essor. Le nombre de passagers a ainsi augmenté de 20 pour cent entre 2008 et 2013 pour atteindre les 3 milliards, ce qui représente une hausse de quelque 5 pour cent par an. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le trafic aérien devrait quadrupler entre 2010 et 2040 et ses émissions pour-

---

### Lisa Mazzone

Conseillère nationale verte genevoise, est vice-présidente de la Coalition nationale environnement et santé, pour un trafic aérien responsable (CESAR) et présidente de la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE). Activité parlementaire et prises de position sur [lisamazzone.ch](http://lisamazzone.ch)

raient représenter 3,5 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> en 2050, soit plus de 10 pour cent du niveau actuel<sup>2</sup>.

Dès lors que seuls quelque 5 pour cent de la population mondiale avait déjà pris l'avion en 2015 selon le WWF<sup>3</sup> (pour 4,3 milliards de passagers<sup>4</sup>), il est évident que, en l'absence de mesures drastiques, la croissance est inexorable avec le développement de nombreux pays émergents et du mode de consommation occidentale. D'ailleurs, la contribution du trafic aérien au réchauffement climatique représente en Suisse 18 pour cent. Selon l'Office fédéral de l'environnement, si aucune mesure n'est prise, ce sera même notre source principale intérieure d'apport au réchauffement climatique d'ici 2030<sup>5</sup>. La croissance du trafic aérien reste très forte en Europe, le premier marché mondial, mais les pays d'Asie-Pacifique, dont la Chine, nous ont dépassés dans le rythme de croisière en 2018. On voit ainsi le lien évident entre développement et extension du trafic aérien.

Notons encore que les solutions technologiques, relevant souvent du mythe, ne suffiront pas à produire des effets face à la croissance du trafic aérien. L'aviation électrique ne devrait pas voir le jour avant plusieurs années et se limiter aux vols courts (de tels trajets devraient être réalisés en train), tandis que les carburants ›bio‹ ou dits ›e-fuel‹ sont si gourmands en territoire qu'ils concurrenceraient dangereusement la production alimentaire<sup>6</sup>.

### Des niches fiscales pour un régime d'exception

Une bulle intouchable, c'est ce dont profite l'aviation en matière de régime de taxation. La décision qui assied ce statut privilégié date de 1944, ce qui aurait laissé largement le temps pour abolir cette niche fiscale, si volonté il y avait. La Convention de Chicago, entrée en vigueur en 1947 en Suisse, consacre à l'échelle globale l'exemption du carburant pour les vols internationaux<sup>7</sup>. La création parallèle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a justifié par la suite que les nécessaires négociations internationales relatives au trafic aérien soient exclues des conférences des parties sur le climat.

En 2016, l'OACI adopte, en grande pompe, une résolution nommée CORSIA, visant à mettre en place un »mécanisme mondial basé sur une mesure de marché« répondant au doux nom de »Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale«<sup>8</sup>. Après une adhésion volontaire des États prévue entre 2021 et 2026, le dispositif s'appliquera universellement, bien qu'un certain nombre d'exceptions demeure, notamment pour les pays »dont le transport aérien est le moins mature«. Le principe est éprouvé, mais peu satisfaisant; il

s'agit de compenser les émissions de CO<sub>2</sub> qui dépassent le niveau de 2020 par l'acquisition de «crédits de réduction»<sup>9</sup>. Il n'est donc question ici ni d'arrêter ni de diminuer la contribution au changement climatique de l'aviation. L'efficacité du système pour répondre à l'urgence climatique globale est insatisfaisante, sans parler du fait que les vols à destination et en provenance de pays qui ne sont pas soumis à ce marché seront exemptés, avec le risque d'un effet pervers en matière d'escalas.

Au sein de l'Union européenne, l'aviation est intégrée au système d'échange de quotas de CO<sub>2</sub> que la Suisse est sur le point de rejoindre, mais dans lequel 82 pour cent des certificats pour le transport aérien sont remis gratuitement, sans parler du niveau extrêmement bas de la tonne de CO<sub>2</sub> pour les droits d'émission. Ainsi, l'effet sur les vols européens au départ de la Suisse est, selon les calculs de l'Association transports et environnement (ATE), une ridicule majoration du prix de 30 centimes du billet d'avion!

Selon une étude d'INFRAS commandée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'adhésion au système d'échange européen, son évolution et la mise en œuvre de CORSIA diminueraient au mieux de 3 pour cent les émissions de CO<sub>2</sub> attendues pour 2030. Étant entendu que celles-ci seront, de toute manière, nettement plus élevées que celles qu'émet le trafic aérien aujourd'hui, cela fait dire au Conseil fédéral que » 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 «<sup>10</sup>.

Dans ce contexte, l'absence de mesures nationales fortes pour maîtriser l'impact climatique du transport aérien est justifiée par des arguments sur la concurrence économique.

Toutefois, presque la totalité des pays de l'Europe occidentale a mis en place une taxe sur les billets d'avion, d'un montant malheureusement relativement bas. La Suisse fait encore exception en la matière, mais peut-être plus pour longtemps, car cette mesure est sérieusement envisagée dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

### **Modèle économique: une demande dopée par des prix artificiellement bas**

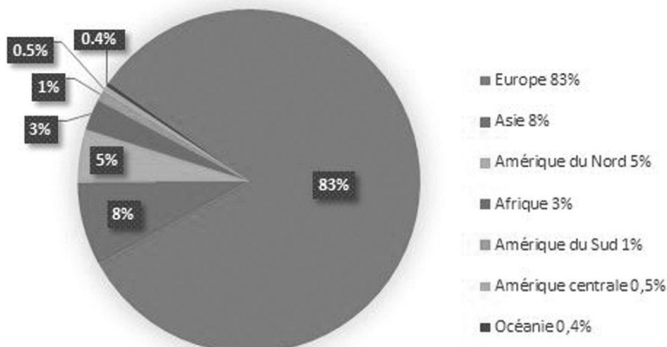
Ces niches fiscales ont un impact évident sur la stimulation de la demande, alors que 20 pour cent des charges des compagnies relèvent du carburant<sup>11</sup>. En Suisse, on paie une taxe et une surtaxe sur les huiles minérales lorsqu'on consomme de l'essence, mais les vols internationaux sont exonérés à la fois de TVA et de taxe sur le carburant. Les conséquences sur la santé, sur l'environnement et sur les infrastructures

mobilisées par le transport aérien sont alors largement assumées par la collectivité, et ceci de manière non transparente. Quant aux CFF, ils ne touchent aucune subvention sur les trains grande ligne et leurs tarifs sont contrôlés par Monsieur Prix. Cela représente donc une concurrence déloyale sans rapport avec le niveau de dommages produit par le trafic aérien. Un vol entre Genève et Barcelone émet ainsi plus de dix fois plus de CO<sub>2</sub> que la même distance parcourue en train<sup>12</sup>. Selon le Conseil fédéral, l'exonération de la taxe sur les huiles minérales pour les vols internationaux représente 1,3 milliards de manque à gagner pour les caisses publiques<sup>13</sup>, tandis que le bureau Ecoplan a estimé les coûts annuels sanitaires résultant du bruit à 66 millions de francs et ceux liés à la pollution de l'air à 37 millions de francs<sup>14</sup>.

La particularité de la croissance du trafic aérien est sa forte dépendance au niveau de revenu de la population (le trafic aérien augmente dans une population aisée) ainsi qu'au prix des tickets<sup>15</sup>, en particulier pour les déplacements de loisirs. Ainsi, la demande est dopée par des prix artificiellement bas que peuvent offrir les compagnies aériennes grâce au soutien de la collectivité. Ceci rapporté au pouvoir d'achat, il n'est pas étonnant que les Suisses volent deux fois plus que les habitant-e-s des pays voisins, et ceci pour rejoindre des destinations à 80 pour cent européennes. Pour les compagnies low cost, c'est la course à la sous-enchère, menée en tête par des compagnies telles que EasyJet, très présente à Genève et à Bâle et encore plus dans les rues où elle matraque des messages aguicheurs: prolongez l'été, les grandes villes européennes à 29,90 francs, meilleur marché qu'un trajet en train de Genève à Zurich. Cette sous-enchère a également des répercussions sociales, sur les conditions de travail de l'ensemble des personnes engagées dans le secteur de l'aviation. La compagnie orange connaît un fort taux de retard<sup>16</sup> et des délais de rotation extrêmement serrés, durant lesquels des employés sous pression doivent redoubler d'efficacité, avec des contrats souvent précaires. Un rythme que subissent également les pilotes, qui dénoncent d'ailleurs des risques en matière de sécurité.

La croissance du trafic aérien en Suisse est vertigineuse. Entre 2000 et 2017, le nombre de passagers a augmenté de 60 pour cent, soit plus de trois fois plus que l'évolution démographique<sup>17</sup>. Mais ce n'est pas suffisant pour la Confédération qui, avec son credo politique de »satisfaire la demande«<sup>18</sup>, évalue l'évolution de celle-ci par des méthodes scientifiques discutables, plutôt que de la qualifier et de l'orienter en fonction de critères politiques favorables à la collectivité, notamment en matière de santé ou de protection du climat. Ainsi, les prévisions tablent sur 632'000 mouvements aériens dans le trafic de ligne et charter en 2030, contre

## Destination finale des passagers locaux au départ 2016



Source

OFS: Trafic de lignes et charter - Résultat de l'année 2016

*À Berne, on en redemande*

468'226 en 2016, soit une augmentation de 35 pour cent<sup>19</sup>. La planification de ce trafic relève de la Confédération, et elle adopte des plans d'infrastructure aéronautique (PSIA) qui contiennent certaines contraintes (largement insuffisantes à notre avis) notamment en ce qui concerne le bruit. En planifiant selon une logique de réponse à la demande, les investissements sont consentis dans le seul but d'accueillir davantage de passagers. L'aéroport de Genève, pourtant entité publique autonome appartenant au Canton de Genève, envoie d'ailleurs des newsletters pour vanter les mérites de vacances au soleil. Un soutien marketing pour les compagnies aériennes qui fait volontairement fi des objectifs climatiques que la Suisse s'est engagée d'atteindre.

### L'aéroport de Genève, un cas d'école

Bien plus de 17 millions de passagers, c'est le résultat de l'exercice 2018 de Genève aéroport, alors que la barre des 10 millions n'avait été franchie qu'en 2006. Pour les transporter, on atteint quasiment les 190'000 mouvements, sur l'unique piste que comporte l'aéroport<sup>20</sup>. Après le grounding de Swissair, c'est EasyJet qui a pris le relais. Elle réalise désormais pas loin de la moitié des parts de marché, bien loin devant Swiss (12 pour cent). Quant aux destinations au départ de Genève, Paris se trouve en deuxième place, tandis que Barcelone tient la 5<sup>ème</sup> et Nice la 11<sup>ème</sup>. Plus étonnante encore est la sixième place du hub de Zurich, alors qu'un vol émet 150 fois plus de CO<sub>2</sub> que le même déplacement en train, pour des durées proches. Dans le territoire suisse exigu, l'aéroport urbain de Genève est entouré d'habitations, entre les villes de Versoix (quelque 13'000 habitant.e.s), de Meyrin (quelque 22'000 habitant.e.s) et

de Vernier (quelque 33'000 habitant.e.s). Pour répondre aux exigences d'EasyJet, en particulier ses arrivées tardives et départs aux aurores, les vols après 22h ont augmenté de plus de 70 pour cent entre 2000 et 2016. Plus préoccupant encore: dans le canton de Genève, la diminution de la consommation d'énergie fossile dans les domaines de la mobilité et du chauffage des bâtiments a été entièrement annulée par l'augmentation de la consommation de kérosène. Les émissions de gaz à effet de serre qui lui sont imputables ont du reste augmenté de 63 pour cent en l'espace de dix ans<sup>21</sup>.

Jusqu'à peu, l'aéroport était cette vache sacrée dont seuls quelques écologistes osaient critiquer publiquement le développement. Si l'institution publique autonome reverse la moitié de son bénéfice au Canton, soit un peu plus de 40 millions de francs en 2018, c'est bien moins que les coûts externes à charge de la collectivité<sup>22</sup>. Pour démontrer l'effet de l'aéroport sur l'économie genevoise<sup>23</sup>, ses défenseurs parlent de 7 milliards de francs de création de valeurs et plus de 43'000 emplois liés à Genève aéroport. Ce chiffre manipulateur comprend tant les effets directs qu'indirects, induits et catalyseurs, alors que si l'on se limite aux seuls effets directs et indirects, ces chiffres baissent considérablement: 1,8 milliard de francs et quelque 10'000 emplois. Sans parler du biais qui consiste à mentionner les effets économiques actuels de l'aéroport. Le débat politique est difficile: les organisations critiquant l'aéroport remettent en cause son développement et non son existence, alors que les défenseurs de l'aéroport font comme si les organisations critiquent souhaitaient le fermer.

## Une mobilisation toujours plus organisée

Le déclencheur d'une mobilisation plus organisée contre le développement actuel et futur de l'aéroport a été l'élaboration par la Confédération du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Alors que les riverain.e.s ont subi l'augmentation des mouvements des dix dernières années, l'aéroport a annoncé viser 25 millions de passagers à l'horizon 2030, avec un potentiel d'un mouvement toutes les 90 secondes, pour 236'000 annuels. Si l'aéroport de Zurich bénéficie d'un couvre-feu officiel à 23h, celui de Genève est placé à minuit, ce qui prolonge la durée de la gêne<sup>24</sup>. Le PSIA, négocié dans l'opacité avec le Canton de Genève et la direction de l'aéroport, a, pour finir, donné lieu à une consultation publique, qui s'est soldée par des centaines de prises de position dénonçant l'exposition au bruit et à la pollution de l'air<sup>25</sup>. Les normes en la matière seront en effet dépassées aux abords de l'aéroport selon les prévisions de la Confédération<sup>26</sup> et tous les progrès obtenus pour

mieux respirer au centre-ville annulés par l'augmentation des polluants dans la zone. La quantité de voix critiques de la société civile n'a pourtant su infléchir la volonté du Conseil fédéral, qui a adopté ce plan en novembre 2018 sans y apporter de modifications substantielles. Entre-temps, une association nouvelle a vu le jour entre les représentant.e.s des riverain.e.s et des associations environnementales, jusque-là séparé.e.s par des bords politiques majoritairement opposés. La Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE) est à l'origine d'une initiative lancée à l'été 2016 revendiquant «un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève», initiative qui a réuni plus de 14'000 signatures. À la faveur de cette mobilisation, le débat public a évolué, bien que la majorité parlementaire genevoise reste fermée à des contraintes pour limiter les nuisances de l'aéroport: elle a décidé d'opposer à cette initiative un contre-projet qui entérine la situation actuelle dans la Constitution et relève donc de l'esbroufe. La votation est attendue pour février 2020 et son résultat, s'il devait ne pas signifier une remise en question de la croissance de l'aéroport, pourrait pour le moins dessiner une séparation nette entre les communes concernées par les nuisances – la rive droite et le sud-ouest du canton – et les autres. Ou l'impression d'une région sacrifiée.

### **Voler toujours plus: la question éthique**

Le discours s'est transformé au niveau national à la suite des grandes mobilisations pour le climat. Il y a tout lieu de penser qu'une taxe sur les billets d'avion sera introduite dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, tandis que les interventions parlementaires pleuvent. Les atteintes à la «liberté de voler» jusque-là brandies pour dissuader d'agir cèdent la place aux réflexions sur la sauvegarde du climat. Les mesures visant à limiter le trafic aérien continuent toutefois d'être soumises à une critique récurrente, à gauche et à droite de l'échiquier politique. De telles mesures sont considérées comme non «sociales» et signifieraient un retour en arrière sur la «démocratisation» des déplacements en avion permise par les low cost. Il est essentiel de répondre à ces critiques sur les plans local et global. La formation actuelle des prix n'est pas le reflet d'une politique sociale, mais d'un soutien à des compagnies privées dont les activités entraînent des conséquences graves sur le climat, la santé et l'environnement. Ce n'est en rien un programme de redistribution des richesses, d'autant moins que les nuisances tendent à toucher davantage les personnes à faible revenu ayant des possibilités économiques plus limitées pour changer de domicile. Notons encore que la sous-enchère des

prix se fait aussi au détriment des travailleuses et travailleurs de l'aviation. Une adaptation des prix serait donc cohérente pour un État qui œuvre pour le bien commun. Elle ne doit, en revanche, pas être la seule mesure. La gestion de l'offre est aussi nécessaire, avec une limitation stricte des vols de nuit ou une suppression des vols intérieurs voire des vols équivalents à moins de 6 heures de train.

La question est également de savoir si, face à l'urgence climatique, prendre l'avion pourra rester une liberté non questionnable et cette surconsommation un modèle à répandre à l'ensemble de la planète. En sachant que seuls 5 pour cent des personnes dans le monde ont déjà pris l'avion, alors que la Suisse compte 56 millions de passagers par an<sup>27</sup>, il est clair que ces pratiques empiètent sur la possibilité de l'ensemble de l'humanité de vivre dans des conditions adéquates. Ceci d'autant plus que les pays dans lesquels le réchauffement climatique fait le plus de dégâts sont également ceux dont une grande part de la population n'a pas les moyens de prendre l'avion. On ne peut plus se passer d'une réflexion sur nos habitudes de consommation. Le dilemme posé par Bruno Latour s'éclaire encore dans la perspective du trafic aérien: voulons-nous abandonner une partie de nos privilèges ou le reste de l'humanité<sup>28</sup>? Pour une solidarité ici et ailleurs, il est plus nécessaire que jamais de questionner nos pratiques et de poser un cadre qui réponde tant au défi climatique qu'à une meilleure répartition des ressources autour de la planète.

## Annotations

- 1 Réseau Action Climat 2015.
- 2 Le Monde, 1.11.2011: 7 milliards en avion. [https://www.lemonde.fr/idees/article/2011/11/01/7-milliards-en-avion\\_1596821\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2011/11/01/7-milliards-en-avion_1596821_3232.html).
- 3 WWF 2015: Trafic aérien. <https://www.wwf.ch/fr/nos-objectifs/trafic-aerien>.
- 4 OACI 2019: Forte croissance du trafic passagers et demande de fret aérien modérée en 2018: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx>.
- 5 CESAR.
- 6 Cerulogy 2017: What role is there for electrofuel technologies in European transport's low carbon future?
- 7 Convention relative à l'aviation civile internationale. Conclue à Chicago le 7 décembre 1944.
- 8 OACI 2016.
- 9 OACI 2016.
- 10 Confédération Suisse 2017.
- 11 IATA 2018: Fuel. Fact Sheet. [https://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-fuel.pdf](https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-fuel.pdf).
- 12 ATE: L'Europe en train: <https://www.ate.ch/themes/transport-publics/europe-en-train/>.
- 13 Supprimer l'imposition préférentielle du trafic aérien. Motion Masshardt 13.3901 déposée le 27.9.2013; Avis du Conseil fédéral du 13.11.2013.
- 14 Ecoplan 2014.





- 15 Noé21 2015: Prévisions de trafic aérien à Genève: le diable se cache dans les hypothèses. Analyse de la fiabilité des prévisions 2030 d'Intraplan établies dans le cadre du processus PSIA. Lausanne.
- 16 Refund My Ticket 2019: Classement 2018 des compagnies aériennes et des aéroports en fonction de leur fiabilité opérationnelle.
- 17 OFS 2018: La mobilité de A à Z: un aperçu statistique des transports en Suisse: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home.assetdetail.6826196.html>.
- 18 Confédération suisse 2016.
- 19 Intraplan 2015: Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 – Nachfrageprognose. Bericht im Auftrag des BAZL. München.
- 20 Genève Aéroport 2019. Rapport annuel 2018. Genève.
- 21 République et Canton de Genève 2015: Plan climat cantonal – Volet 1. Etat des lieux, objectifs globaux et axes stratégiques. Genève.
- 22 Noé21 2016.
- 23 BAZL/Aerosuisse 2011: Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz. Zürich.
- 24 CESAR: Le trafic aérien et la santé. <https://www.cesar-klug.ch/themes/sante/>
- 25 Office fédéral de l'aviation civil 2018: L'enquête publique au sujet de la fiche PSIA pour l'aéroport de Genève est terminée. <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/medias/communiqués-de-presse.msg-id-70145.html>
- 26 CARPE 2018: Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique de l'aéroport de Genève. Prise de position de la CARPE. Genève.
- 27 Office fédérale de la statistique 2018: Aviation civile: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/themes-transversaux/aviation-civile.html>
- 28 Latour 2017.

## Sélection de sources

- CARPE et ARAG: Avion toujours plus, pourquoi faire? Genève: Éditions Jouvence, 2018.
- CESAR: Le trafic aérien et le climat: <https://www.cesar-klug.ch/themes/climat/>, consulté le 5.5.2019.
- Confédération Suisse: Message du 1er décembre 2017 concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission et sa mise en oeuvre. Berne, 2017.
- Confédération suisse: Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse. Berne, 24.2.2016.
- Ecoplan: Externe Effekte des Verkehrs 2010. Monetarisierung von Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten. Schlussbericht 2015. Berne, Zurich et Altdorf, 2014.
- Latour, Bruno: Où atterrir? Comment s'orienter en politique. Paris: La Découverte, 2017.
- Noé21: Le coût sociétal du trafic aérien à Genève et les effets sur les finances publiques. Genève, 2016.
- OACI: Résolutions de l'Assemblée en vigueur. 6.10.2016.
- Réseau Action Climat 2015: Cinq mythes sur le transport aérien: <https://reseauactionclimat.org/publications/cinq-mythes-transport-aerien/>, consulté le 5.5.2019.