

Politique climatique: le cas de l'aviation

Au mois de janvier dernier, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N) a approuvé l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Cette taxe a pour objectif d'endiguer le nombre de vols, ainsi que d'alimenter le fonds pour le climat avec des ressources provenant de l'aviation. Cependant, au lieu de faire d'une pierre deux coups, on risque de se tirer une balle dans le pied.

Le prix des billets d'avion doit dépendre du marché, non de la politique

Un Boeing 777 dispose de trois cent quarante sièges. La compagnie aérienne a pour objectif de remplir l'intégralité de ces sièges, car environ 90% des coûts d'un vol sont indépendants du nombre de passagers à bord: 45% sont liés à l'achat de l'avion, à la maintenance, au personnel et à la formation, et 45% tiennent au vol lui-même, le poste le plus important étant celui du carburant. Les compagnies s'efforcent donc de vendre autant de places que possible, puisque chaque passager contribue aux frais fixes. Le prix d'un billet d'avion dépend plus de la demande, de la disponibilité et du marché que du coût effectif d'un vol.

Il peut donc arriver que, pour certains vols, les billets soient très bon marché, par exemple en raison d'une faible demande; mais cela reste exceptionnel. En principe, la compagnie aérienne cherchera à obtenir le rendement moyen par billet le plus élevé possible afin de dégager un bénéfice. Pour cela, il faut que la demande soit importante, la disponibilité limitée et les prix adaptés au marché. Si la demande est faible et la disponibilité élevée, les prix baisseront. En effet, un vol complet avec des prix modestes reste plus rentable qu'un avion à moitié plein avec des billets onéreux.

En cas d'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, les compagnies aériennes peuvent

réagir de diverses façons. Dès lors que ce sont elles, et non les voyageurs, qui paieront la taxe, il leur appartiendra de la répercuter, ou non, sur le prix des billets. Eu égard à la forte concurrence régnant dans le secteur de l'aviation, on peut supposer que la taxe ne sera pas répercutée sur les clients, ou alors seulement partiellement. Dans ce cas, le prix des billets n'augmentera pas, de sorte que les voyageurs continueront à prendre l'avion. Autrement dit, l'effet incitatif de la taxe sera nul. Les compagnies qui ne sont pas en mesure de prendre la taxe à leur charge devront peut-être renoncer à certaines liaisons aériennes à partir de la Suisse, celle-ci risquant notamment de perdre des vols intercontinentaux au départ de Zurich. Une telle situation nuirait aussi à notre économie, dont on rappelle qu'elle est axée sur l'exportation et que l'accessibilité influence la compétitivité.

La taxe sur les billets d'avion manque son but

Les aéroports nationaux absorbent l'essentiel du volume des passagers. Quant aux compagnies aériennes helvétiques, elles effectuent la majorité de leurs mouvements depuis la Suisse. Une taxe sur les billets d'avion affaiblirait leur compétitivité par rapport aux aéroports voisins de Milan, Munich et Lyon, ainsi que par rapport aux compagnies étrangères. Nul doute que ces dernières sauront utiliser la différence de prix pour orienter les clients vers leurs hubs.


Impressum

Editeur:
Centre Patronal
Rédacteur responsable:
P.-G. Bieri

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case Postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
3011 Bern
T +41 58 796 99 09
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch



Avec la taxe sur les billets d'avion, on permettra à l'Etat français d'engranger davantage de recettes fiscales au détriment du fonds en faveur du climat.

L'exemple de l'aéroport de Bâle-Mulhouse montre le peu de réflexion qui a présidé à la décision de taxer les billets d'avion. Le prélèvement prévu par la CEATE-N devrait se situer entre 30 et 120 francs. La taxe française sur les billets d'avion se monte quant à elle à 2,63 euros. Cette différence amènera les compagnies qui sont au bénéfice de droits de trafic suisses (90% à l'heure actuelle) à fonctionner à l'avenir avec des droits de trafic français. Et, selon le niveau de la taxe à Zurich et à Genève, la demande de vols au départ de Bâle-Mulhouse augmentera. Autrement dit, on permettra à l'Etat français d'engranger davantage de recettes fiscales au détriment du fonds en faveur du climat. Loin de faire d'une pierre deux coups, on se tirera une balle dans le pied.

Un problème mondial appelle des solutions mondiales

La taxe proposée par la CEATE-N diverge de la décision prise par l'assemblée plénière de l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon laquelle le système mondial de compensations CORSIA doit être le seul instrument de protection du climat dans l'aviation internationale. La décision de la CEATE-N compromet cette approche globale de réduction des émissions de CO₂ dans l'aviation.

Des études comparatives menées dans les pays européens ont montré qu'une taxe sur les billets d'avion ne conduit pas à une diminution du nombre de vols. Les voyageurs se rendent dans les aéroports voisins ou optent pour des vols avec escales dans d'autres hubs – par exemple Dubaï ou Istanbul –, plutôt que pour des vols directs depuis la Suisse, s'accommmodant des inconvénients en termes de temps de trajet et de confort. Une taxe est ainsi susceptible d'entraîner une réduction des liaisons directes depuis la Suisse, alors que celles-ci sont nécessaires à notre économie. Le climat n'aurait par ailleurs rien à y gagner, puisque c'est au décollage et à l'atterrissage que les avions sont les plus gourmands en énergie.

En résumé, une taxe sur les billets d'avions n'aurait pas d'influence sur le nombre de vols, mais orienterait, au mieux, le comportement des voyageurs dans une direction peu satisfaisante pour le climat.

Philip Kristensen

Traduction: Sophie Paschoud