

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Isabelle Pasquier, Mathias Buschbeck, Marjorie de Chastonay, Yves de Matteis, Yvan Rochat, François Lefort, Delphine Klopfenstein Broggin, Pierre Eckert, Frédérique Perler, Philippe Poget, Adrienne Sordet, Jean Rossiaud, Paloma Tschudi, Alessandra Oriolo, David Martin, Delphine Bachmann, Jean-Marc Guinchard, Jean-Luc Forni, Olivier Baud, Thomas Wenger, Sylvain Thévoz, Emmanuel Deonna, Salima Moyard, Jocelyne Haller, Christina Meissner, Katia Leonelli, Grégoire Carasso

Date de dépôt : 6 février 2019

Proposition de résolution

Urgence climatique : prélevons une taxe incitative sur le trafic aérien (*Résolution du Grand Conseil genevois à l'Assemblée fédérale exerçant le droit d'initiative cantonale*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

vu l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale, du 18 avril 1999 ;

vu l'article 115 de la loi fédérale sur l'Assemblée fédérale, du 13 décembre 2002 ;

vu l'article 156 de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 décembre 1985,

considérant

- l'appel du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat pour réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre et contenir les effets du réchauffement ;
- la forte contribution de l'aviation au réchauffement climatique de la Suisse, s'élevant à 18% ;
- les prévisions de croissance importante des vols et des passagers, à l'instar de la hausse de 17 millions à 25 millions prévue pour l'Aéroport international de Genève à l'horizon 2030 ;

- le statut spécial de l’aviation, exclue des engagements internationaux de réduction des gaz à effet de serre ;
- les nuisances et coûts externes engendrés par le trafic aérien, chiffrés à 1,2 milliard de francs par la Confédération ;
- le prélèvement de taxes ou d’impôts divers sur le trafic aérien dans tous les Etats voisins de la Suisse et de nombreux pays européens ;
- la constitutionnalité d’une taxe incitative sur le trafic aérien, confirmée dans un rapport d’octobre 2018 faisant suite aux travaux d’une commission parlementaire,

demande à l’Assemblée fédérale

d’édicter une taxe sur les billets d’avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, inciter au transfert vers des modes de déplacement moins polluants et participer à la compensation des effets négatifs engendrés par le changement climatique,

invite le Conseil d’Etat

à soutenir cette initiative cantonale.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames les députées,
Messieurs les députés,

Les experts du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat ont lancé un appel pour réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de contenir les conséquences du réchauffement à un niveau acceptable. Un appel relayé avec force et conviction par les jeunes ces dernières semaines. Le 18 janvier puis le 2 février, les jeunes citoyen-ne-s ont fait état de leur incompréhension face à l'échec de la révision de la loi fédérale sur le CO₂ au Parlement fédéral en décembre 2018.

La présente résolution part du constat que l'aviation civile est l'une des sources d'émission de GES qui se développent le plus rapidement. Selon les projections de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les émissions globales provenant du trafic aérien devraient être 70% plus élevées en 2020 qu'en 2005¹.

L'aviation contribue pour près de 5% au réchauffement climatique à l'échelle mondiale, et pour plus de 18% en Suisse². Un chiffre très élevé en comparaison internationale, qui s'explique par le goût du voyage de la population suisse, par la nature du tissu économique et international de la région, mais aussi et surtout par le développement fulgurant de compagnies aériennes à bas coût et par la très grande facilité à réserver un vol.

L'augmentation du nombre de passagers à Cointrin atteste de cette tendance récente et fulgurante : 5 millions de passagers en 1985, 8 millions en 2003, 17 millions en 2018 et une prévision à 25 millions de passagers en 2030, fixée dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'Aéroport international de Genève adoptée par le Conseil fédéral en novembre 2018.

Un secteur qui échappe aux engagements internationaux en faveur du climat

A ce jour, le kérosène est exempté de taxe. Historiquement, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, cette décision a été prise dans le but d'« aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la

¹ <https://www.rts.ch/info/suisse/10038442-l-aviation-est-a-l-origine-de-10-des-gaz-a-effet-de-serre-emis-par-la-suisse.html>

² <https://www.wwf.ch/fr/nos-objectifs/trafic-aerien>

compréhension ». Un statut d'exception que l'aviation a su préserver lors des négociations internationales sur le climat, tant à Kyoto en 1997 qu'à Paris en 2015, échappant ainsi aux engagements pris par les Etats. Mais le paradigme a changé et cette exception n'est plus acceptable³.

Les coûts non couverts par les transports sont connus. L'aviation civile engendre en Suisse 1,2 milliard de francs de coûts externes selon l'étude de l'Office fédéral du développement territorial⁴, principalement liés aux GES. Ce qui correspond à un montant de 2,6 centimes par kilomètre et par passager.

Tous les pays voisins de la Suisse et de nombreux autres pays prélèvent déjà des impôts sur le trafic aérien. Ils s'expliquent par des raisons fiscales et/ou environnementales, sont forfaitaires ou proportionnels, leur montant varie de 3,50 € à 530 €⁵.

La population est prête au changement. En témoigne le lancement d'une initiative populaire fédérale, l'initiative pour les glaciers, qui vise à inscrire dans la Constitution le principe qu'aucun carburant ni combustible fossile ne sera mis en circulation en Suisse à partir de 2050⁶. Un sondage réalisé par l'institut GfS indique qu'en 2016 déjà, 42% de la population approuvait entièrement le fait que « le trafic aérien doit aussi contribuer à la protection du climat à l'avenir, par exemple sous forme d'une taxe sur les billets d'avion » et que 30% de la population y était plutôt favorable, 13% seulement opposée. Même le directeur de l'Aéroport de Genève a déclaré à la presse que « notre consommation de vols est très élevée » et qu'« il est évident qu'il faut une discussion sociétale sur le besoin de voyages d'agrément »⁷.

³ L'accord CORSIA du secteur de l'aviation, conclu par l'OACI en 2016, vise à compenser et non pas à limiter les émissions de CO₂ et reste sur une base non contraignante jusqu'en 2027.

⁴ <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/couts-et-benefices-des-transports.html>

⁵ https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/klima/rechtliche-grundlagen/Flugticketabgabe.pdf.download.pdf/Flugticketabgabe_fr.pdf

⁶ <https://www.protection-climat.ch/>

⁷ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Comment-calmer-notre-faim-de-vooyages-en-avion/story/23773647>

La Constitution confère la compétence à la Confédération de légiférer en la matière

Un récent rapport à l'intention de la Commission de l'environnement, de l'aménagement et de l'énergie (CEAT-N) indique clairement que l'article 74 de la Constitution fédérale donne la compétence à la Confédération de prélever des taxes d'incitation⁸. Le produit devrait donc être redistribué et son montant calculé afin d'inciter à l'action. Ce rapport formule une proposition concrète pour intégrer une telle taxe à l'article 30 de la loi fédérale sur le CO₂. Mais le Conseil national n'en a pas voulu.

En vue d'envoyer un signal clair à l'Assemblée fédérale en faveur des générations futures, des autres espèces et des glaciers, nous vous invitons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à soutenir la présente résolution.

⁸ https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/klima/rechtlichegrundlagen/Flugticketabgabe.pdf.download.pdf/Flugticketabgabe_fr.pdf