

Une initiative populaire veut taxer les billets d'avion

Protection du climat Le texte est prévu pour 2026. À la manœuvre: actif-trafiC, qui estime que le secteur profite d'avantages indus. L'argent irait aux transports durables.

Florent Quiquerez Berne

Vous avez aimé le débat sur la taxe sur les billets d'avion? Tant mieux, il fait son grand retour. Une initiative populaire est actuellement en préparation et sera officiellement lancée en 2026. Le texte, dont nous avons pu consulter les grandes lignes, vise à stopper la croissance du trafic aérien et à rendre les transports publics plus attractifs.

Derrière ce projet, on trouve actif-trafiC. L'organisation, qui milite depuis plus de trente ans pour une mobilité écologique, s'est fait connaître dans toute la Suisse lors de la campagne contre l'extension des autoroutes. Cette dernière rappelle que, malgré l'urgence climatique, le trafic aérien explose.

Le fait que les compagnies bénéficient d'une exonération de la taxe sur le kérosène et de la TVA est jugé comme une concurrence déloyale, qui fausse le marché et freine le développement du transport ferroviaire. Pour corriger cette situation, les initiants veulent donc créer une taxe sur les billets d'avion.

Si le montant n'est pas encore arrêté, l'idée est de fixer le prix selon le principe du pollueur-payeur. Les personnes qui prennent souvent l'avion, parcourent de longues distances ou choisissent des classes luxueuses paieraient davantage. Les jets privés ou d'affaires seraient encore plus lourdement taxés.

Les recettes ainsi générées seraient majoritairement reversées à la population, par exemple sous forme de bons, pour encourager l'utilisation des transports publics. Une partie de l'argent servirait aussi à développer des offres ferroviaires plus attrayantes pour les voyages internationaux, notamment les trains de nuit.

L'initiative populaire comme dernier recours

Si les partisans de ce changement de paradigme ont décidé de lancer une initiative populaire, c'est qu'ils estiment que ni le Conseil fédéral ni le parlement ne sont prêts à réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien et à respecter les objectifs climatiques de la Suisse. Actif-trafiC précise mener actuellement des pourparlers avec diverses personnes et organisations afin de forger une alliance la plus large possible.

Parmi les personnalités qui soutiennent le projet figure Christophe Clivaz (Les Verts/VS). «Les



La bataille autour de la taxe sur les billets d'avion est encore loin d'être terminée, et passera probablement par une initiative populaire. Jean-Paul Guinnard

gens ne le savent peut-être pas, mais l'aviation représente un quart des émissions de CO₂ de la Suisse, détaille le conseiller national. Or, ce secteur est lui aussi soumis à la loi qui vise à atteindre le zéro net d'ici à 2050. Si on parle régulièrement de carburant synthétique, on sait qu'il faudra attendre au moins dix ans avant de pouvoir compter dessus et que la quantité disponible ne sera pas suffisante. D'ici là, il faut trouver comment réduire cette empreinte carbone. C'est là que l'idée de cette taxe devient intéressante.»

Interdire et taxer, est-ce le message qu'il faut comprendre derrière cette initiative? Christophe Clivaz s'en défend: «L'idée est d'utiliser les revenus de la taxe pour les redistribuer à la population, notamment via des bons de mobilité. Cela permettrait de corriger les avantages fiscaux dont bénéficie l'aviation et de rendre les transports publics, surtout le train, plus attractifs. Nous ne voulons pas empêcher les gens de voyager, mais les encourager à privilégier les moyens de transport qui n'impactent pas le climat. Ce n'est pas normal que l'avion soit meilleur marché que

le train pour se rendre dans une capitale européenne.»

Les comportements excessifs plus taxés

Le Valaisan insiste aussi sur le fait que ce sont les comportements les plus excessifs qui seront les plus lourdement taxés, et non ceux de voyageurs qui prennent l'avion occasionnellement. «La grande majorité de la population recevrait plus qu'elle ne paierait. Une famille qui part une fois par an au Portugal ne serait donc pas pénalisée. Certes, elle paierait plus cher son billet d'avion, mais profiterait, comme le reste de la population, de bons pour les transports publics. Sur le plan financier global, elle s'y retrouverait.»

Christophe Clivaz ne craint pas non plus de créer une nouvelle concurrence entre les aéroports suisses et ceux des pays voisins. «Le risque est minime, d'abord parce qu'aller à Lyon, Munich ou Milan prend du temps et coûte de l'argent, sans doute plus que la taxe qui sera appliquée. D'autant que plusieurs pays européens connaissent déjà des taxes sur les billets d'avion.»

Ce n'est pas la première fois qu'une telle taxe est proposée. Elle figurait déjà parmi les mesures prévues dans la loi CO₂, rejetée en 2021 par la majorité de la population. Pourquoi les Suisses accepteraient-ils demain ce qu'ils ont refusé il y a quatre ans? «Je ne suis pas sûr que cette mesure ait précipité le rejet de la loi, répond Christophe Clivaz. Je pense que c'est plutôt la hausse de l'essence qui a été l'élément rédhibitoire. En tout cas, c'est ce qui revenait le plus souvent dans mon canton. Taxer les billets d'avion est une mesure qui suscite moins de rejet. Plusieurs enquêtes d'opinion ont d'ailleurs

«Les gens ne le savent peut-être pas, mais l'aviation représente un quart des émissions de CO₂ de la Suisse.»

Christophe Clivaz
Conseiller national (Les Verts/VS)

montré que la population y est favorable.»

Reste enfin une question: la Constitution est-elle vraiment le bon endroit pour inscrire une taxe sur les billets d'avion? Christophe Clivaz répond non sans hésiter. «Mais c'est notre système qui veut cela. Quand le parlement refuse de bouger sur un dossier, la seule façon pour le peuple de le forcer, c'est de passer par une initiative populaire.» Et de glisser que si le Conseil fédéral ou les Chambres ne veulent pas d'une telle inscription dans la Constitution, ils auront toujours la possibilité de proposer un contre-projet.

Pas sûr, toutefois, que la majorité bourgeoise soit réceptive à cet appel du pied. Alors que les CFF annoncent une nouvelle liaison en train de nuit entre Bâle et Malmö en Suède – soit précisément le genre d'alternative que souhaitent soutenir les initiants –, une alliance est en train de se former à Berne pour torpiller le projet, jugé trop coûteux en subventions publiques. La bataille autour de la taxe sur les billets d'avion risque donc bien de se jouer devant le peuple. Et le débat d'être explosif.