Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit
Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Communiqué de presse

Berne, 1er juillet 2019

Révision de l'ordonnance sur le CO2 suite au couplage des SCEQE de la Suisse et de l'UE

Il faut des mesures supplémentaires pour réduire les émissions du trafic aérien

Le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission (SCEQE) de la Suisse et de l'UE ne permettra pas de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. La coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) demande la mise en œuvre d'autres mesures telles qu'une taxe sur les billets d'avion, ainsi qu'une stratégie de transfert des vols vers des modes de transport plus durables.

Le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission (SCEQE) de la Suisse et de l'UE aura très peu d'impact sur le prix des billets. Selon un rapport mandaté par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)[1], le prix d'un vol européen n'augmentera en moyenne que de 30 centimes dès 2020.

Selon le même rapport, le couplage des deux SCEQE aura un impact minime sur les émissions du trafic aérien: d'ici à 2030, leur croissance sera juste de 0.3 à 3% plus faible que par rapport à un scénario sans couplage. Ce n'est de loin pas suffisant. Pour atteindre les objectifs fixés par l'Accord de Paris sur le climat, la Suisse devra réduire les émissions du transport aérien, et non juste freiner leur croissance. Actuellement, celles-ci sont à l'origine de plus de 18% de l'impact climatique en Suisse, et les prévisions sont à la hausse.

Pour Yves Chatton, secrétaire général de CESAR, «le couplage des SCEQE doit être massivement renforcé par d'autres mesures telles que l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, ainsi qu'une stratégie de transfert des vols vers des modes de transport plus durables». L'introduction d'une taxe sur les billets n'aurait rien d'exceptionnel au niveau européen. Des pays tels que l'Angleterre, la France ou l'Allemagne en possèdent déjà une. Une stratégie visant à favoriser le transfert des vols vers des modes de transport plus durables est également nécessaire. Environ 80% des passagers qui décollent de la Suisse ont une destination finale en Europe. Une grande partie de ces trajets pourraient être effectués en trains (de nuit).

Pour toute information supplémentaire :

Yves Chatton, secrétaire général de CESAR, 031 238 58 64

[1] BAFU (2016): Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz. Schlussbericht

KLUG / CESAR / COTAS
Aarbergergasse 61
3001 Bern
031 328 58 64, info@klug-cesar.ch

Membres de la coalition CESAR

- actif-trafiC
- ACG Association Climat Genève
- ARAG Association des Riverains de l'Aéroport de Genève
- ATCR-AIG Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport internationale de Genève
- ATE Association transports et environnement
- BFO Bürgerprotest Fluglärm Ost
- CARPE Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement
- Dachverband Fluglärmschutz
- Fondation Suisse de l'Énergie
- Greenpeace
- IG pro zürich 12
- IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN
- IGF - Alpenregion
- Lärmliga Schweiz
- Médecins en faveur de l'Environnement
- Ökostadt Basel
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel Mülhausen
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
- SSF Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen
- Stiftung gegen Fluglärm
- VeFeF Vereinigung für erträglichen Fluglärm
- VFSN Verein Flugschneise Süd - NEIN
- VgF Vereinigung gegen Fluglärm
- WWF

KLUG / CESAR / COTAS
Aarbergergasse 61
3001 Bern
031 328 58 64, info@klug-cesar.ch