

Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)
Office fédéral de l'environnement (OFEV)
Section Politique climatique
M. Raphael Bucher
Chef de section
Papiermühlestrasse 172
3003 Berne

À Männedorf, le 22 février 2022/asü

Prise de position sur la consultation relative à la révision de la loi sur le CO2

Madame la Conseillère fédérale,
Monsieur Bucher,
Madame, Monsieur,

C'est avec plaisir que nous vous soumettons notre prise de position dans le cadre de la consultation sur la révision de la loi sur le CO2. Nous vous remercions de nous offrir cette possibilité et nous nous réjouissons que nos considérations soient entendues.

Au préalable, quelques mots sur Aviationsuisse (issue d'Aviasuisse au printemps 2021) :

Aviationsuisse défend les intérêts des utilisateurs du transport aérien. Nous souhaitons donc pouvoir utiliser l'offre des compagnies aériennes à de bonnes conditions. Nous sommes également intéressés à ce que les infrastructures qui rendent le trafic aérien possible, par conséquent les aéroports, puissent fournir leurs prestations de manière compétitive et maintenir leurs installations à la pointe de la technique. Le système aéronautique suisse et les conditions-cadres doivent être développés de manière à ce que les liaisons stratégiques et économiques importantes entre la Suisse et le reste du monde puissent être assurées à tout moment en fonction de la demande.

Aviationsuisse est présidée par Dr Regine Sauter, directrice de la Chambre de commerce de Zurich et conseillère nationale PLR. Sont également représentés au Comité, Martine Naville, CEO de la Swiss-American Chamber of Commerce, et Dr Sebastian Deininger, directeur du secteur Transport, aménagement du territoire, énergie et environnement de la Chambre de commerce des deux Bâle.

Sont également membres d'Aviationsuisse : Europa Forum Luzern, HotellerieSuisse, Komitee Weltoffenes Zürich, Union patronale suisse, Fédération suisse du voyage, Swiss ASD – Swissmem.

Considérations de principe

- Pour nous aussi, malgré le refus du peuple suisse de la loi sur le CO₂ le 13 juin 2021, il est important de faire avancer le thème de la protection du climat. L'aviation doit apporter sa contribution pour que les émissions de gaz à effet de serre puissent être réduites.
- L'aviation revêt une importance stratégique et économique centrale pour la Suisse, et les aéroports nationaux sont des infrastructures d'importance nationale. Le rapport 2016 du Conseil fédéral sur la politique aéronautique (LUPO) et le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) précisent également à juste titre que la bonne accessibilité de la Suisse, avec ses nombreuses liaisons directes, doit être garantie à l'avenir. Les aéroports nationaux traitent également la majeure partie du fret aérien, qui est en valeur le principal vecteur de transport des exportations suisses.
- Il résulte des points 1 et 2 qu'il faut éviter les conflits concernant ces deux objectifs centraux. Sur la voie de l'écologisation, notamment de l'aviation, il faut trouver des solutions durables qui tiennent compte des deux objectifs : la protection du climat et le maintien de la compétitivité de l'aviation suisse. Il faut se concentrer sur les points de convergence, sur les mesures répondant aux deux objectifs. Cela signifie également qu'il faut lutter contre les émissions de CO₂ et non contre l'aviation en tant que telle. La Suisse doit, dans la mesure du possible, coordonner les mesures de réduction du CO₂ dans le transport aérien au niveau européen, voire international. Le transport aérien est organisé à l'échelle mondiale. Si les mesures sont uniquement nationales, elles faussent la concurrence et leur efficacité est réduite. Plus la coordination sera globale, plus l'impact sur la compétitivité sera faible et plus l'effet en faveur de la protection du climat sera important.
- La protection du climat reste un sujet majeur, tout comme le développement de technologies efficaces contribuant à l'écologisation. La Suisse doit s'efforcer de jouer un rôle important dans ce processus grâce à sa place forte en matière de recherche et d'innovation. Le développement de carburants alternatifs, en particulier, offre la possibilité d'exercer une influence effective dans le domaine de la protection du climat et, également, de se positionner en tant que pôle attractif pour la recherche et le développement ainsi que pour les start-up et les entreprises.
- Les dispositions réglementaires nationales qui vont au-delà des normes internationales harmonisées – aussi désignées comme « Swiss Finish » – sont rejetées. Il est important que les activités transfrontalières (par ex. les transports) soient également réglementées au niveau international, ou au moins au niveau de l'UE, et que tous les participants soient sur un pied d'égalité. Le nouveau projet ne doit pas entraîner de désavantages concurrentiels pour la Suisse et ses entreprises nationales et doit tenir compte, dans la mesure du possible, des réglementations et normes internationales comparables.

Appréciation concrète du projet

- Nous saluons l'orientation proposée de la révision de la loi sur le CO₂. Nous considérons notamment comme juste le fait de ne pas miser sur de nouvelles taxes ou interdictions dans le domaine de l'aviation, mais plutôt sur la promotion de carburants alternatifs.
- Dans toutes les études, l'utilisation de carburants d'aviation durables – *Sustainable Aviation Fuels* (SAF) – est considérée comme le point de départ le plus important pour l'écologisation de l'aviation à l'horizon 2050. Nous soutenons donc la promotion du développement et de l'utilisation des SAF au moyen d'un taux de mélange de carburants. Nous sommes d'avis que cela permettrait de remplir la principale condition nécessaire à une mise en œuvre à grande échelle : la création d'un marché stable garantissant la production et la disponibilité de carburants d'aviation (synthétiques) renouvelables.
- Dans l'optique du « maintien de la compétitivité de l'aviation suisse », il est important pour nous que la solution suisse soit harmonisée au niveau international, en particulier avec l'UE et l'initiative « ReFuelEU Aviation ». Nous soutenons donc l'harmonisation prévue avec les règles de l'UE, qui est essentielle à nos yeux.
- Nous saluons la proposition d'adaptation de l'art. 103b de la LFG et l'augmentation qui en découle des contributions possibles aux investissements des entreprises qui mettent en œuvre des installations pilotes pour la production de carburants synthétiques renouvelables. Nous sommes d'avis que cette mesure contribuera à ce que la recherche soit transférée du domaine des laboratoires et des publications scientifiques au marché. En outre, elle permettra de renforcer le pôle de recherche et d'innovation suisse.
- En revanche, nous ne sommes pas d'accord avec les mesures qui conduisent à un subventionnement croisé des modes de transport. Il est incompréhensible que les recettes générées par la mise aux enchères des droits d'émission dans le domaine de l'aviation puissent servir à promouvoir le transport transfrontalier de passagers par rail à hauteur de 30 millions de francs par an. Cette proposition comporte une évaluation négative de l'aviation, elle a la connotation d'une « punition » et se trouve donc totalement en contradiction avec l'objectif ancré dans le LUPO de maintenir et de développer la compétitivité de l'aviation, qui est stratégiquement et économiquement essentielle. Au lieu d'un subventionnement croisé des modes de transport, il convient de prévoir une affectation conséquente des moyens. Les moyens mentionnés qui s'élèvent à 30 millions de francs par an, doivent être utilisés de manière plus ciblée et avec une plus grande influence sur la protection du climat pour la promotion et l'utilisation des SAF.
- Les instruments d'économie de marché tels que le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) garantissent que les différents secteurs atteignent leurs objectifs en matière d'émissions de CO₂. C'est pourquoi le développement du SEQE va dans le bon sens. Mais là encore, il est important que cela se fasse au même rythme que l'UE afin d'éviter des désavantages concurrentiels pour les compagnies aériennes suisses. Afin de lutter contre le risque de « fuite de carbone » (*carbon*

leakage), nous estimons qu'il est important que la Suisse développe des mécanismes de compensation adéquats en collaboration avec l'UE.

En vous remerciant de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer et d'avoir pris connaissance de nos arguments, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre haute considération,

Aviationsuisse



Andreas Schürer, directeur