



7.9.2020

Mandat CEATE-N : Promouvoir les carburants d'aviation renouvelables au moyen du Fonds pour le climat

Rapport à l'intention de la CEATE-N

17.071 n Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

1 Contexte

Durant la session d'été 2020, le Conseil national a adopté deux mesures d'encouragement pour l'aviation (art. 40a du projet de loi sur le CO₂) ; l'al. 1^{bis} contient un principe général et l'al. 1^{er} précise les montants pouvant être affectés à la promotion de l'incorporation de carburants d'aviation renouvelables. Il est probable que le Conseil des États biffe ce dernier alinéa. Lors de sa séance du 1^{er} septembre, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N) a demandé à ce que des options soient proposées, qui indiquent comment la volonté de promouvoir les carburants d'aviation renouvelables peut être concrétisée.

2 Complément dans la loi

L'art. 40a, al. 1^{bis}, du projet de loi sur le CO₂ pourrait être complété comme suit :

Sur les moyens venant du Fonds pour le climat, un montant ne pouvant pas excéder celui issu de la taxe sur les billets d'avion et versé au Fonds pour le climat peut être utilisé pour des mesures visant à réduire de manière contraignante, efficace, innovante et directe les répercussions du transport aérien sur le climat. Font partie de ces mesures notamment celles visant à accroître la disponibilité des carburants d'aviation renouvelables. Le Conseil fédéral peut...

Évaluation : cet ajout crée une nouvelle divergence avec le Conseil des États et apporte peu au plan matériel. En raison du manque de solutions alternatives pour ce qui est des technologies de propulsion, l'incorporation de carburants d'aviation renouvelables pourrait bien, pour l'heure, demeurer la seule mesure directe permettant de réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation. À cette fin, il s'agit avant d'optimiser les processus de fabrication et de livraison, et de tenir compte de l'échelle de production pour diminuer les coûts. Subventionner directement l'incorporation de carburants d'aviation renouvelables irait par contre à l'encontre de la promotion de l'innovation. L'art. 45 du projet de loi sur le CO₂ prévoit que le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution. Ajouter une disposition spécifique pour les carburants d'aviation renouvelables n'est donc pas nécessaire et ne permettrait pas d'atteindre l'objectif visé.

3 Vote sur les aspects matériels

S'agissant des aspects matériels, les rapporteurs de la commission pourraient préciser que l'incorporation de carburants renouvelables représente l'une des mesures principales pour diminuer les émissions de l'aviation, et souligner qu'il s'agit d'encourager la production et d'optimiser les processus de manière à ce que les carburants renouvelables soient disponibles en quantités plus importantes et à moindres

coûts. Une autre option serait que la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga réponde à une question à ce sujet dans le cadre des débats au conseil.

Évaluation : cette approche permettrait d'éliminer cette divergence. Le Conseil fédéral pourrait tenir compte de l'état des recherches plus tard, à savoir lorsqu'il fixera les dispositions d'exécution.