

Conseil des Etats

14.3202

Interpellation Diener Lenz

Prendre des mesures équivalentes dans l'aviation

Texte de l'interpellation du 20.03.2014

Je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Les médias ont laissé entendre que les négociations en vue du rattachement de la Suisse au système européen d'échange de quotas d'émission avaient été suspendues. Est-ce vrai?
2. La décision de l'année dernière de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) doit-elle être interprétée dans le sens qu'il faudra attendre 2020, au plus tôt, pour qu'un régime international visant à freiner l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dues au trafic aérien entre en vigueur?
3. Est-il vrai que les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic aérien suisse ont connu une hausse d'environ 15 pour cent durant la période 2002 à 2011 et qu'aucun renversement de tendance n'est en vue?
4. Dans son message relatif à la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral avait annoncé que, si le rattachement de la Suisse au système européen d'échange de quotas d'émission n'avait pas lieu, des mesures équivalentes seraient prises. Quelles mesures équivalentes compte-t-il proposer à présent? Quand pourront-elles entrer en vigueur? Quelles devraient être leurs incidences annuelles sur la protection du climat?

Développement

La part des émissions de gaz à effet de serre imputables au trafic aérien dans l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse est gigantesque. Grâce aux mesures prises, les émissions dans les domaines des bâtiments et des entreprises ont diminué; de ce fait, la part des émissions dues au trafic aérien continuera proportionnellement d'augmenter, même si on parvient à stabiliser celles-ci. Or, on n'y est pas parvenu, malgré les améliorations techniques et la taille plus importante des avions. Les aéroports suisses sont si attrayants que de nombreuses compagnies à bas coûts s'y sont implantées et qu'à Zurich, elles sont même en train de créer une plateforme au sein de la plateforme aéroportuaire. Cette situation engendre du trafic de transit et du trafic supplémentaire de tout genre, avec des répercussions négatives pour le climat et la protection contre le bruit.

Comme le Conseil fédéral avait anticipé cette évolution déjà en 2009 dans son message sur la loi sur le CO₂, le moment semble venu de prendre les mesures appropriées.

Réponse du Conseil fédéral

1. Suite au résultat des votations du 9 février dernier en Suisse, la Commission Européenne a décidé de suspendre pour l'instant les négociations sur le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission de la Suisse et de l'Union (état avril 2014). Or entretemps le Conseil fédéral a adopté le 30 avril 2014 une solution à la question de l'admission de contingents de ressortissants croates au marché suisse de l'emploi et l'UE a approuvé le 6 mai 2014 le mandat de négociations sur les questions institutionnelles, de sorte que les négociations sur les systèmes d'échange de quotas d'émissions peuvent reprendre.

2. Poursuivant la décision prise lors de son assemblée générale en automne 2013, l'OACI a débuté les travaux pour développer un instrument global basé sur le marché, qui doit permettre de contrôler les émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale. Ces travaux doivent être terminés en automne 2016 pour la prochaine assemblée générale de l'OACI. Le but est une mise en œuvre en 2020.

3. Deux approches peuvent être employées pour établir l'inventaire des gaz à effet de serre de l'aviation civile suisse, l'une étant basée sur le principe de territorialité (Territorialprinzip), l'autre sur le principe de la quantité de carburant vendue (Absatzprinzip). Ce second principe inclut la consommation et donc les émissions de CO₂ des vols domestiques et internationaux jusqu'à destination.

Les chiffres qui en résultent varient fortement d'une année à l'autre. Ainsi que le montre le graphique annexé, les émissions imputées aux vols internationaux (96 % des émissions totales de l'aviation) ne suivent pas en Suisse, une courbe de croissance continue, mais varient en fonction de la conjoncture et de la santé économique du secteur. Au regard des progrès techniques escomptés ces prochaines années et des capacités limitées des aéroports suisses, on ne s'attend pas à une croissance substantielle des émissions.

4. Si le message de la loi sur le CO₂ prévoit effectivement des mesures équivalentes, c'est uniquement en cas d'échec des négociations entre la Suisse et l'UE sur le couplage de leurs ETS respectifs, couplage qui intégrerait l'aviation civile suisse. De ce fait, la question des mesures internes n'entre pour l'instant pas en ligne de compte.

Les travaux en cours à l'OACI sont suivis de près par les autorités suisses. La Suisse privilégie des mesures qui soient agréées et appliquées au niveau global (c'est-à-dire dans le cadre de l'OACI). Dans le cas d'une mesure décidée uniquement par la Suisse, son application ne pourrait probablement se faire qu'au niveau de l'aviation domestique, pour les raisons mentionnées plus haut. De ce fait, sa portée environnementale serait très limitée.

