

Abo **Réchauffement climatique**

L'effet des avions sur le climat était nettement sous-estimé

Jusqu'ici, on présumait que la part du secteur aérien dans les émissions de CO₂ de la Suisse était de 11%. Or, ce serait plus du double.

Julien Wicky

Publié: 22.03.2022, 10h00



Les Suisses voyagent énormément en avion. (Photo d'illustration)

KEYSTONE/ALESSANDRO DELLA VALLE

Les Suisses aiment voler. Beaucoup. Trop pour le climat? La question divise. Alors que le secteur aérien est jugé responsable de 2 à 2,5% des émissions de gaz à effet de serre (mesurés en équivalent-CO₂) dans le monde, le chiffre retenu pour le territoire suisse était jusqu'ici de 11%.

Pour certains, cela justifiait amplement la mesure très discutée de la taxe sur les billets d'avion, coulée par le peuple en même temps que le reste de la loi sur le CO₂ en juin dernier, tandis que pour d'autres, l'impact aurait été relativement faible. Cette semaine, le Conseil national a validé un postulat qui demande au Conseil fédéral d'établir un rapport sur les moyens d'atteindre une aviation climatiquement neutre en 2050 et c'est là que tout se corse car la montagne à franchir serait en réalité bien plus haute.

Selon un calcul actualisé, la part réelle des émissions de dioxyde de carbone imputable à l'aviation serait en réalité de... 27%. Soit plus du double et loin devant les autres secteurs. Déjà repris par toute une série d'associations écologiques et environnementales, le chiffre provient bien d'un calcul scientifique. Une opération que le Conseil fédéral fait sienne dans une réponse à une interpellation au début de l'hiver. ↗

On vous explique: quand un avion vole, il n'émet pas seulement du CO₂ mais une quantité d'autres composants comme de la vapeur d'eau, des oxydes d'azote, des oxydes de soufre et de suie qui ont un impact direct sur le réchauffement climatique. La vapeur d'eau, à l'origine de la formation des traînées de condensation et la formation de nuages de haute altitude (cirrus) qu'elles engendrent, sont à ce titre particulièrement problématiques, or l'impact sur le climat était jusqu'ici peu pris en compte.

«Ce chiffre montre, une fois de plus, que les Suisses voyagent énormément en avion et il est temps d'en tenir sérieusement compte.»

Christophe Clivaz, conseiller national (Les Verts/VS)

L'Académie suisse des sciences naturelles. dans une brochure parue en fin d'année der-

nière sur laquelle se base le Conseil fédéral, préconise ainsi de pondérer les émissions de CO₂ de l'aviation par un facteur 3 pour tenir véritablement compte de ses effets sur le climat. L'institution le précise toutefois, ces facteurs détiennent «une grande part d'incertitude et sont des estimations selon l'état actuel des connaissances. Ils peuvent changer avec le temps et devront éventuellement être adaptés.»

Swiss veut plus de précision

C'est d'ailleurs bien le problème qui prend en tenaille le Conseil fédéral, lequel ménage la chèvre et le chou entre sa volonté de se conformer, à terme, aux dernières dispositions scientifiques et le manque de normes internationales sur la question qui l'oblige à se contenter «temporairement» des seules émissions de CO₂. Pour le conseiller national Christophe Clivaz (Les Verts/VS) qui défendait ce jeudi le postulat pour une aviation climatiquement neutre, il faut désormais adopter une ligne claire. «Ce chiffre montre, une fois de plus, que les Suisses voyagent énormément en avion et il est temps d'en tenir sérieusement compte, d'autant que le secteur est toujours privilégié puisque exonéré de taxe sur le kérosène», affirme-t-il.

**«Les taxes, on l'a vu lors du vote du
peuple sur la loi CO₂, et d'autres
mesures d'interdictions ou de**

Limitations de prendre l'avion n'ont aucune chance dans notre société démocratique.»

Olivier Feller, conseiller national (PLR/VD)

La base de calcul ne fait toutefois pas l'unanimité. La compagnie Swiss, tout en saluant l'intention du Conseil fédéral d'intégrer à long terme les émissions non CO₂ dans la réalisation des objectifs climatiques, «estime que l'application d'un facteur global n'est pas pertinente, voire contre-productive».

Et d'expliquer que les émissions non CO₂ – notamment la formation de traînées de condensation – ne se produisent pas à chaque vol, et que l'impact dépend d'une quantité de facteurs (température, humidité, altitude, type de carburant, de moteurs etc...). Elle recommande donc de comptabiliser séparément les émissions, faute de données par vol.

Des mesures nécessaires

Sans remettre en cause le calcul du Conseil fédéral, le conseiller national Olivier Feller (PLR/VD) demande aussi, et de façon générale, plus de précision dans les données des émissions de gaz à effet de serre, publiées avec deux ans de décalage. Sur le fond, il reconnaît que ce chiffre élevé nécessite des mesures mais hors de question de revenir avec des taxes.

«Les taxes, on l'a vu lors du vote du peuple sur la loi CO₂, et d'autres mesures d'interdictions ou de limitations de prendre l'avion n'ont aucune chance dans notre société démocratique. C'est pourquoi je préconise d'accélérer encore les progrès technologiques pour l'aviation», résume-t-il.

L'aviation en pleine reprise

L'Académie suisse des sciences met toutefois en garde car le recours à des carburants plus propres n'élimine pas toutes les émissions. Raison pour laquelle Christophe Clivaz estime qu'il faut des mesures fortes. «Il y a des intentions mais lorsqu'on passe au concret, plus

rien ne passe la rampe», regrette-t-il, faisant notamment référence à une nouvelle tentative, rejetée, de taxer les billets l'automne dernier.

En raisonnant à l'envers, on pourrait toutefois penser que le poids représenté par l'aviation présenterait désormais un levier sur lequel il serait facile d'appuyer, cela en épargnant un peu plus les mesures sur les voitures et les chauffages, fers de lance de la campagne de l'UDC contre la loi sur le CO₂.

«Quand bien même ce serait plus facile de s'en prendre au secteur

aérien, il est hors de question pour moi de créer des catégories entre ceux qui pourront se payer un vol ou non.»

Pierre-André Page, conseiller national UDC/FR

Mais pour le conseiller national Pierre-André Page (UDC/FR), cela ne tient pas. «La voie de l'amélioration technologique est la seule qui tienne, le peuple ne veut pas de taxes et il est temps d'entendre le message. Quand bien même ce serait plus facile de s'en prendre au secteur aérien, il est hors de question pour moi de créer des catégories entre ceux qui pourront se payer un vol ou non. Par ailleurs, la pandémie aura sans doute un effet sur certaines habitudes.» Reste que pour l'été à venir, plusieurs compagnies, comme Easyjet, s'attendent à retrouver leur niveau de 2019.

Julien Wicky est journaliste à la rubrique Suisse depuis 2018. Il est spécialisé dans les enquêtes, particulièrement en Valais. Il s'intéresse aussi aux thématiques du territoire, de la montagne, de l'énergie et du climat. Auparavant, il a travaillé au sein de la rédaction du «Nouvelliste». [Plus d'infos](#)

 [@JulienWicky](#)

Publié: 22.03.2022, 10h00

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

109 commentaires

