



LA TAXE SUR LES BILLETS D'AVION A-T-ELLE ENCORE UN SENS?

AGEFI - 05.06.2020

Souvent présentée comme une mesure emblématique de la révision de la loi sur le CO2, la taxe sur les billets d'avion semble rattrapée par la réalité économique.

La révision de la loi sur le CO2 sera un des dossiers majeurs de la session de juin des Chambres fédérales, qui débute la semaine prochaine. La crise sanitaire et ses conséquences économiques ont complètement modifié la situation, s'agissant en particulier de l'une de ses mesures emblématiques: la taxe sur les billets d'avion. On rappellera que, en début d'année, la commission du Conseil National a suivi le Conseil des États pour proposer d'introduire un supplément de 30 à 120 francs sur chaque billet. Depuis, les Chambres ont accordé près de 1,9 milliard au secteur aérien afin de sauver une branche d'importance systémique pour notre pays; on relèvera que ce montant important a été alloué sans le conditionner à des impératifs environnementaux.

Les impératifs sanitaires notamment la limitation du nombre de sièges offerts ainsi que la raréfaction prévisible des échanges pourraient avoir pour effet de majorer significativement le prix des billets, et ce pour plusieurs années. On doit donc sérieusement envisager une diminution du nombre de vols, qui serait obtenue sans avoir besoin de recourir à la taxe, alors que, précisément, la taxe a pour objectif cette réduction.

Dans les circonstances économiques défavorables qu'il faudra bien traverser, la mise en œuvre d'une telle taxe vient fragiliser encore plus des activités déjà sérieusement touchées, notamment le tourisme. Elle risque également de compromettre le redressement des compagnies aériennes agissant en Suisse, au profit d'autres compagnies qui, opérant depuis des aéroports étrangers, ne seront pas soumises à ce prélèvement. On sait pourtant que l'économie a un besoin vital de bonnes liaisons internationales, particulièrement sur certaines destinations long courrier, ce tant pour le trafic passagers que pour le fret...

Quant à l'argument qui veut que la moitié de la taxe soit reversée à la population dans le cadre des primes maladies et qu'en conséquence ceux qui ne volent pas ou peu seront gagnants, il paraît singulièrement étriqué en regard des enjeux. Le remboursement serait en effet de quelques rares francs par mois, qui passeront inaperçus au moment de régler la prime d'assurance, comme on le constate déjà actuellement avec la taxe sur le CO2.

On observera au passage que le remboursement partiel de certaines taxes, couplé à leur justification environnementale, occulte les montants que paient directement ou indirectement les ménages et les entreprises au travers d'un nombre toujours croissant de taxes à caractère écologique, que cela soit au niveau fédéral, cantonal ou communal. Cependant, cette manière de faire a ses limites au sein de la population. On n'oubliera pas que le lancement d'un référendum contre la future législation n'est pas une chimère.

Dès lors, si l'objectif premier de la taxe était de réduire un tant soit peu le trafic aérien, on ne peut que constater qu'elle n'est plus d'actualité. Au moment où des efforts colossaux seront nécessaires pour permettre de retrouver un niveau d'échanges suffisant à assurer le niveau de vie, la protection sociale et à maintenir les emplois, la taxe sur les billets d'avions est un luxe qu'il serait dangereux de se permettre.