

**PREAVIS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur l'initiative Maurice Mischler et consorts –
Pour le climat, taxons les billets d'avion (19_INI_011)**

et

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET
portant sur le dépôt d'une initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale l'invitant à introduire une
taxe sur les billets d'avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues à ce moyen de
transport et favoriser le transfert de ce mode de-déplacement à d'autres avec un impact moins fort sur
l'environnement

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Denis Rubattel –
Combien la nouvelle loi sur le CO2 va-t-elle coûter aux vaudois et aux collectivités publiques ?
(20_INT_17)

1. L'initiative législative

1.1 Rappel de l'initiative

Le kérosène n'est pas taxé depuis 1944, car au sortir de la deuxième guerre mondiale, les États-Unis voulaient encourager le développement du trafic aérien. Cela était tout à fait justifié à l'époque, car il s'agissait de reconstruire un monde dévasté par la guerre. Depuis cette époque, aucun pays n'a eu le courage d'introduire une telle taxe. Et ce ne sera probablement pas la Suisse qui commencera, mais c'est bien dommage ! En revanche, cette libéralisation totale biaise actuellement toute la politique liée aux transports. En effet, pour se déplacer dans n'importe quelle capitale européenne le prix du billet d'avion est en moyenne trois fois moins cher que le billet de train. Parfois c'est pire : on peut trouver un billet d'avion Genève-Barcelone pour CHF 25.- alors que pour le train le billet le moins cher se vend à environ CHF 150. Si on calcule l'émission de CO₂, c'est environ 200kg pour l'avion par personne mais environ 7kg pour le train. En résumé, l'avion émet plus de trente fois plus de CO₂ que le train et est trois fois moins cher !

En conséquence, et on ne peut pas blâmer les gens, on ne compte plus les « sauts de puce à Prague pour un week-end » ou « les week-ends de soldes à Londres ». Les études montrent qu'en Suisse, le nombre de passagers utilisant les aéroports suisses est passé de 28,78 mios à 54,91 mios entre 1998 et 2017. Ainsi ce nombre a presque doublé en 20 ans !

Ainsi, il devient évident que cette distorsion doit être atténuée. Pour cela nous proposons d'instaurer une taxe sur les billets d'avion. Cette taxe existe dans 12 pays européens dont l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Angleterre, la Norvège et l'Autriche et se monte entre 3 et 190 euros par billet d'avion selon la destination. De plus, le trafic aérien est le seul secteur sans mesure climatique en Suisse. Par souci de cohérence et d'équité, il s'agit donc d'équilibrer les mesures dans tous les secteurs émettant des gaz à effet de serre en priorisant les plus polluants. Enfin, plusieurs sondages ont été faits sur cette proposition et une forte proportion a répondu favorablement à ce concept.

En vertu de l'article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, les cantons peuvent soumettre une initiative à l'Assemblée fédérale. Une telle initiative n'est pas limitée à la Constitution, mais peut porter sur tout objet de la compétence de l'Assemblée fédérale. Le canton peut soumettre à l'Assemblée fédérale soit un projet d'acte législatif, soit proposer l'élaboration d'un projet. Les député-e-s soussigné-e-s demandent au canton de Vaud d'exercer son droit d'initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale, en application de l'article 109, alinéa 2, de la Constitution vaudoise. Cette initiative cantonale a ainsi la teneur suivante :

L'Assemblée fédérale édicte une taxe sur les billets d'avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues à ce moyen de transport et favoriser le transfert de ce mode de déplacement à d'autres avec un impact moins fort sur l'environnement.

Le Grand Conseil a renvoyé cette initiative directement au Conseil d'Etat par 75 oui, 60 non et 1 abstention lors de sa séance du 12 février 2019.

1.2 L'initiative du Canton auprès de l'Assemblée fédérale

L'initiative cantonale se fonde sur l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale (Cst. ; RS 101), qui prévoit que tout membre de l'Assemblée fédérale, tout groupe parlementaire, toute commission parlementaire et tout canton peuvent soumettre une initiative à l'Assemblée fédérale. Le Parlement fédéral est tenu d'examiner la demande correspondante et de prendre, à son sujet, une résolution formelle. Mais il n'a pas l'obligation d'y donner suite ni de consulter le peuple (Jean-François Aubert in Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, Zurich/Bâle/Genève 2003, n° 4 ad art. 160 Cst.). De la même manière que pour une motion ou une initiative de parlementaires fédéraux, une initiative cantonale impose aux autorités fédérales de légiférer lorsque les deux Chambres ont pris position en faveur de cet objet, conformément à la procédure définie aux articles 107 à 117 de la loi fédérale sur l'Assemblée fédérale (LParl ; RS 171.10).

L'initiative parlementaire peut porter sur tout objet de la compétence de l'Assemblée fédérale. Selon l'art. 115 LParl, le droit d'initiative de l'art. 160 Cst. constitue le droit de déposer un projet d'acte à l'Assemblée fédérale ou proposer l'élaboration d'un tel projet. En l'occurrence, la présente initiative cantonale appartient à la seconde catégorie. Faute de proposer un texte législatif déjà rédigé de toutes pièces, elle doit à tout le moins indiquer de manière précise l'objet et le but du texte législatif souhaité. Il importe dès lors que le libellé de l'initiative soit formulé de la manière la plus précise possible.

2. Exposé des motifs

2.1 Préambule

2.1.1. Loi sur le CO₂ et Accord de Paris

En ratifiant l'Accord de Paris le 6 octobre 2017, la Suisse s'est engagée à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 50% par rapport à 1990 d'ici à 2030. Ceci avec l'objectif de contenir l'élévation de la température mondiale moyenne nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de la limiter à 1,5°C.

L'Accord de Paris fait suite au protocole de Kyoto qui avait servi de base aux deux précédentes versions de la loi sur le CO₂. Présenté par le Conseil fédéral en 2016, les délibérations pour cette nouvelle loi ont débuté au Conseil national en décembre 2018 et se sont clos avec un vote final au Conseil des Etats et au Conseil national le 25 septembre 2020. Suite à l'aboutissement d'un référendum, elle sera soumise au peuple suisse lors des votations du 13 juin 2021.

La nouvelle loi sur le CO₂ (FF 2020 7607) prévoit essentiellement les mesures suivantes :

- Augmentation du maximum de la taxe sur le CO₂ (combustibles) de 120 à 210 CHF par tonne de CO₂ émise.
- Introduction d'une taxe sur les billets d'avion et sur l'aviation générale.
- Création d'un nouveau Fonds pour le climat, alimenté notamment les taxes, qui permettra, outre de prolonger le Programme bâtiments, de soutenir les actions suivantes :
 - Soutien pour la planification et la réalisation de chauffages à distance
 - Soutien à la construction de stations de recharge pour véhicules électriques
 - Couverture des risques encourus par banques ou investisseurs pour assainissements de bâtiments
 - Soutien à l'innovation (cautionnement et aides financières directes aux entreprises), notamment pour les matériaux de construction ou la production de matériaux d'emballage biodégradables.
 - Soutien aux sociétés de transports publics pour développer le trafic ferroviaire international, notamment trains de nuit.
- Toutes les entreprises peuvent se faire exempter de la taxe sur le CO₂ sur la base d'engagements à réduire leurs émissions.
- Prescriptions pour les anciens et nouveaux bâtiments en termes d'émissions de GES
- Renforcement de l'efficacité énergétique des véhicules de tourisme, de livraison et des camions en abaissant les valeurs cibles.
- Obligation de compenser les importations de carburants à 90% (dont 20% en Suisse à terme). Les importateurs peuvent pratiquer une majoration de 5 cts par litre actuellement, ce plafond passera à 12 cts.
- Obligation pour la FINMA et la BNS d'examiner les risques climatiques et introduction de mesures subsidiaires en cas d'insuffisance de régulation du marché financier.

2.1.2. Instruments de politique publique permettant la régulation des émissions de GES

Il y a trois types d'instruments de politique publique permettant la régulation des émissions de GES : des instruments réglementaires, des instruments économiques et des instruments volontaires.

Les instruments réglementaires sont basés sur le principe de « commander et contrôler ». Ils incluent des interdictions (p.ex. de certains comportements ou technologies), des mesures (p.ex. obligation de compenser les émissions de CO₂ issues du trafic) et des standards techniques (p.ex. valeurs limites de CO₂ pour les bâtiments, prescriptions pour les émissions de CO₂ des véhicules).

Les instruments économiques sont basés sur le principe de l'internalisation des coûts environnementaux. Ils reposent sur l'idée qu'en mettant un prix sur le carbone, les émissions pourront être réduites, par les forces du marché, là où les coûts sont les moindres, et que les capitaux pourront ainsi soutenir la transition vers une neutralité carbone. Ils incluent des subventions et autres mesures d'encouragement (p.ex. allègements fiscaux pour l'utilisation de carburants ménageant l'environnement), des redevances et taxes (p.ex. taxe CO₂ sur les combustibles, taxe sur les huiles minérales pour véhicules, taxe sur les billets d'avion et taxe sur l'aviation générale) et des marchés de droits (p.ex. système d'échange de quotas d'émission).

Les instruments volontaires sont basés sur le principe de la responsabilité morale, de la coopération et du dialogue. Ils incluent des certifications, des engagements unilatéraux et des accords négociés (p.ex. la loi sur le CO₂ prévoit la possibilité pour les entreprises de négocier des engagements de réduction pour se faire rembourser la taxe sur le CO₂).

2.1.3. Taxes incitatives prévues dans la loi sur le CO₂

Sur la base de sa compétence technique conférée par l'art. 74 Cst. (Protection de l'environnement), la Confédération peut prélever des taxes d'incitation. Pour que la taxe soit considérée comme une taxe d'incitation et non comme un impôt, le produit doit être redistribué et son montant doit être fixé de façon à inciter l'action dans une direction donnée¹.

La loi sur le CO₂ prévoit plusieurs taxes incitatives sur le CO₂ : sur les combustibles fossiles, la taxe sur les billets d'avion et la taxe sur l'aviation générale. La possibilité d'inscrire une taxe sur les billets d'avion (au départ de la Suisse) a été débattue dans les deux chambres fédérales dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂, car le texte initial du Conseil fédéral ne le prévoyait pas. Le projet de loi final prévoit une taxe sur les billets d'avion comprise entre 30 et 120 CHF², qui sera établie en fonction de la classe et la distance parcourue, ainsi qu'une taxe sur l'aviation générale comprise entre 500 et 3'000 CHF, qui complète les dispositions de la taxe sur les billets d'avion en taxant les aéronefs ayant une masse maximale qui dépasse 5700 kg au décollage (il s'agit principalement des jets privés).

Un tiers du produit de la taxe sur le CO₂ sur les combustibles fossiles, mais au plus 450 millions CHF par an, et moins de la moitié (49%) du produit de la taxe sur les billets d'avion et du produit de la taxe sur l'aviation générale sont affectés à des mesures visant à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre (art. 53 al. 2). Ceci à travers le nouveau Fonds pour le climat, qui sera aussi alimenté par les enchères dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) et les recettes tirées des sanctions infligées aux importateurs de véhicules.

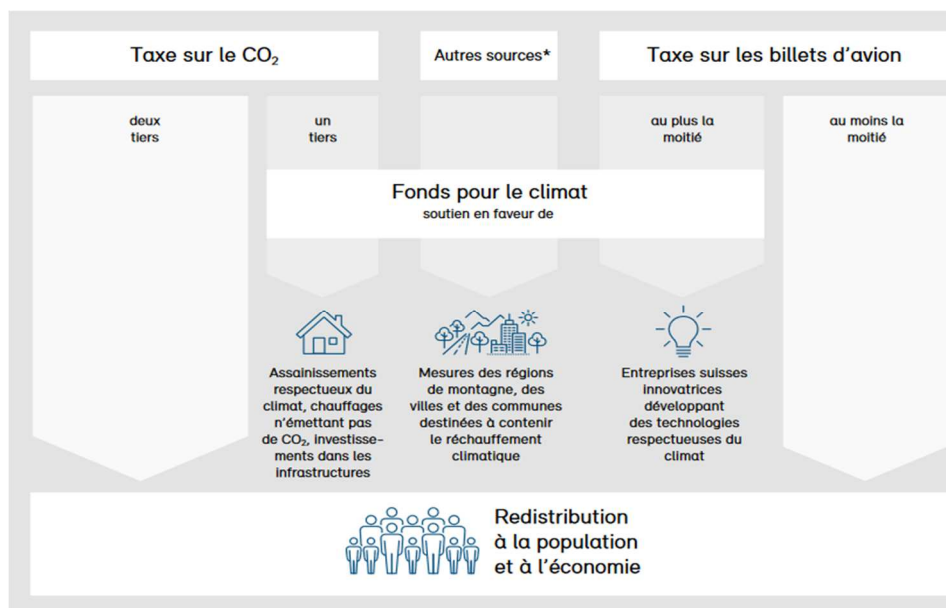
Sur les moyens du Fonds pour le climat, un montant ne pouvant pas excéder celui issu de la taxe sur les billets d'avion et versé au Fonds pour le climat peut être utilisé pour des mesures visant à réduire de manière contraignante, efficace, innovante et directe les répercussions du transport aérien sur le climat. Le Conseil fédéral peut conclure des accords ad hoc avec la branche (art. 57 al. 2).

La part du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale qui n'est pas versée au Fonds pour le climat au titre de l'art. 53, al. 2, est répartie entre la population et les milieux économiques en fonction des montants qu'ils ont versés (art. 60 al. 1). La part revenant à la population est répartie de façon égale entre toutes les personnes physiques (art. 60 al. 2) et la part revenant aux milieux économiques est versée aux employeurs par l'intermédiaire des caisses de compensation AVS. Ce versement se fait sur la base de la masse salariale décomptée par l'employeur et jusqu'à concurrence du gain maximal assuré dans l'assurance-accidents obligatoire (art. 60 al. 3).

¹ Rapport de l'IOFEV à l'attention de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (23.10.2018)

² Les montants qui sont proposés par le Conseil fédéral dans l'ordonnance mise en consultation le 14 avril 2021 sont de 30 francs pour les vols court-courrier, de 60 francs pour les vols moyen-courrier et de 90 francs pour les vols long-courrier. Les classes supérieures paieraient 30 francs de plus par catégorie de vol. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/communiqués.msg-id-83088.html>

Les recettes engendrées par la loi sur le CO₂ seront donc en majorité directement reversées à la population et à l'économie. Ce schéma³ précise les principes énoncés ci-dessus :



* La moitié des sanctions payées par les importateurs de véhicules ainsi que le produit de la mise aux enchères des droits d'émission sont versés dans le Fonds pour le climat. L'autre moitié des sanctions est versée au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

2.2 Impacts de l'aviation civile

2.2.1. Stratégie fédérale climatique à long terme 2050 en lien avec l'aviation civile

Pour rappel, l'Accord de Paris établit des objectifs de réduction pour les territoires (en 2030, 50% de réduction par rapport à 1990 et la neutralité carbone en 2050) qui tiennent compte uniquement des émissions territoriales⁴. Pour la réalisation de cet objectif, seules les émissions territoriales sont prises en compte évitant ainsi les doubles comptabilisations.

Le dernier inventaire des émissions territoriales de GES⁵ montre que les émissions 2019 n'ont que très peu diminué par rapport à 2018. Le total des émissions territoriales de GES s'élève à 46,22 Mio t éq-CO₂ pour 2019 contre 46,48 Mio t CO₂-eq en 2018. Dans cet inventaire, sont comptabilisés uniquement les vols nationaux.

Vu l'importance des émissions de l'aviation civile dans le total mondial des émissions de GES (2-2,5% du total des émissions de CO₂⁶), la Confédération a choisi d'établir, dans le cadre de cet inventaire, un suivi des émissions de ce secteur bien que celles-ci ne soient pas générées sur le territoire. Elles sont recensées séparément dans l'inventaire permettant ainsi de constater leur quantité importante relative aux émissions territoriales et leur évolution dans le temps.

Les émissions du transport aérien international au départ de la Suisse sont en effet en constante augmentation d'après le [Rapport sur l'évolution des émissions de GES entre 1990 et 2019](#) (p. 24) : « Entre 1990 et 2019, les émissions de GES générées par le transport aérien (national et international) ont bondi (+75,0%) ».

En 2019, le transport aérien national a émis 0,12 Mio t CO₂-eq alors que le transport aérien international (données basées sur la vente de carburant en Suisse) a émis près de 5,74 Mio t CO₂-eq. Le total s'élève donc à 5,86 Mio t CO₂-eq.

³<https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/klima/dossiers/faktenblatt-03-klimainvestitionen-in-die-zukunft.pdf.download.pdf/fiche-03-fonds-pour-le-climat-investir-dans-l-avenir.pdf>

⁴ Les émissions territoriales sont les émissions de GES qui ont lieu sur le territoire directement (par exemple avec le chauffage des bâtiments ou par les déplacements en voiture ou en transport public). Les habitants de Suisse émettent aussi des émissions de GES à l'étranger, ces émissions sont dites indirectes (par exemple celles générées par l'achat de vêtement, de bien alimentaire ou par l'aviation).

⁵ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre/transport-aerien.html>

⁶ [Rapport ProClim sur l'aviation](#) (Introduction)

Si l'on compare ce total de l'aviation civile aux émissions territoriales (tous secteurs confondus) cela représente environ 12,6% du volume total des émissions de GES de la Suisse, alors que les transports individuels motorisés ont contribué, en 2019, à raison de 32,4% des émissions territoriales. **Ainsi les émissions de CO₂ du transport aérien au départ de la Suisse correspondent à près du tiers de celles du transport motorisé en Suisse.**

En vue de réduire à zéro ses émissions nettes de GES, la Suisse définit comme suit l'objectif à atteindre d'ici 2050 dans le secteur du transport aérien international :

Objectif 2050 : le transport aérien international au départ de la Suisse ne produit si possible plus d'émissions nettes ayant un impact sur le climat à partir de 2050. Cet objectif se concrétise ainsi :

- les émissions de CO₂ d'origine fossile atteignent le niveau de zéro net ;
- les autres effets sur le climat diminuent ou sont compensés par d'autres mesures.

Au vu de l'augmentation jusqu'ici constante du trafic aérien international et de sa responsabilité croissante du point de vue de la politique climatique, 193 États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont la Suisse, ont validé en 2016 l'objectif global de croissance neutre en carbone à partir de 2020 pour le secteur. Ils ont introduit, pour y parvenir, une mesure mondiale, basée sur le marché de compensation des émissions de CO₂ supérieures aux niveaux de 2020. Ce régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale a pour nom CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Depuis 2019, les États membres (Suisse inclus) doivent faire l'évaluation des émissions de CO₂ des exploitants d'aéronefs inscrits dans leur territoire. Depuis 2021, les opérateurs concernés doivent compenser une partie de leurs émissions de CO₂ en achetant et en annulant des unités d'émissions.

De plus, depuis le 1^{er} janvier 2020, suite au couplage des SEQE suisse et européen, les exploitants des aéronefs qui décollent de Suisse ou y atterrissent sont tenus de participer au système de quotas d'émission SEQE. L'articulation entre le SEQE et le CORSIA n'est pas encore connue.

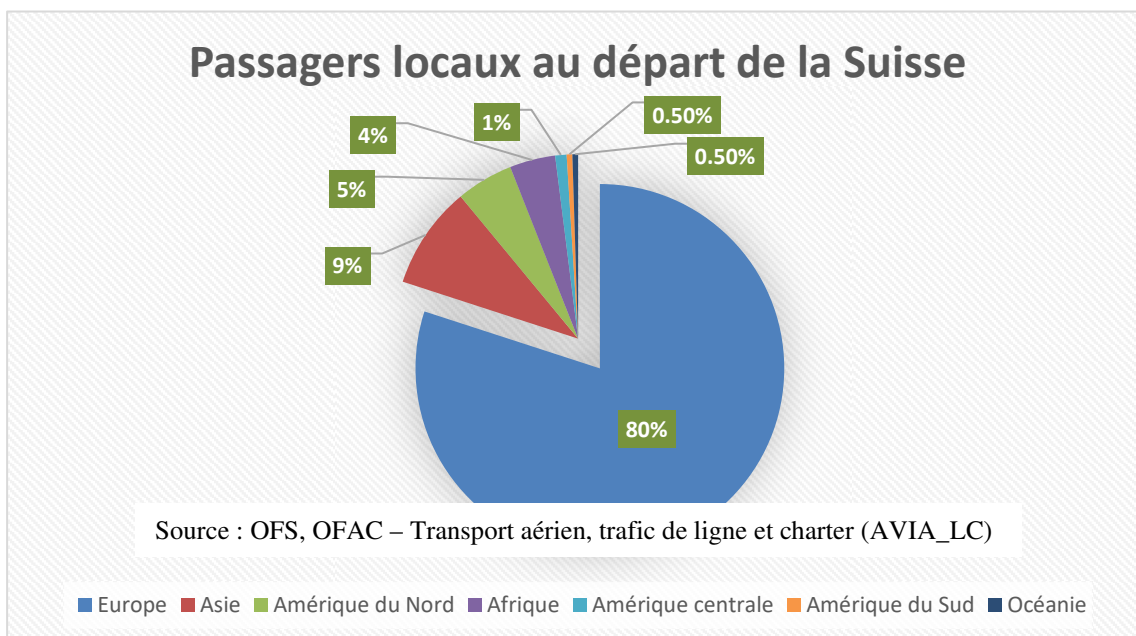
En parallèle, il existe de nombreuses plateformes de compensation pour des initiatives privées. En 2018, les Suisses ont compensé plus de CO₂ que jamais sur leurs vols autour du monde. Le volume a augmenté de 70%⁷. Les Suisses prennent donc de plus en plus conscience de l'impact de leurs déplacements. Toutefois, pouvoir compenser ses dépenses en CO₂ en achetant des bons de compensation via des plateformes pour des projets à l'étranger ne pourra à moyen-terme apporter de résultats satisfaisants pour l'atteinte des objectifs globaux de réduction des émissions.

En effet, pour atteindre l'objectif de l'Accord de Paris, des dispositions légales permettant de maintenir le cap en direction d'une société ne produisant aucune émission de CO₂, voire des émissions négatives, devront nécessairement être introduites. Le potentiel de la captation et de la séquestration de carbone (émissions négatives) par des moyens naturels ou technologiques étant limités ou en partie inconnus, tous les pays vont devoir éliminer la quasi-totalité de leurs émissions de CO₂. La compensation de carbone, qu'elle soit faite par les États, les entreprises ou les particuliers, n'est donc qu'une solution transitoire qui pourrait affecter la capacité de pays plus pauvres de réduire leurs propres émissions et ralentir l'investissement de la Suisse dans des technologies et des comportements favorisant la neutralité carbone.

⁷ <https://www.swissinfo.ch/fre/les-suisses-ont-compens%C3%A9-plus-d-un-million-de-tonnes-de-co2/45045718>

2.2.2. Évolution du secteur en Suisse

En 2019, les aéroports suisses ont enregistré dans [le trafic de ligne et charter](#) quelque 470'000 décollages et atterrissages (sans compter le fret et la poste aérienne) ainsi que 58,6 millions de passagers (passagers locaux et en transfert). Les passagers locaux⁸ des aéroports suisses voyagent principalement en Europe :



Selon le dernier microrecensement mobilité et transports ([MRMT, p.67](#)), « le volume du trafic aérien est en constante augmentation avec +43% de voyages en avion (incluant une nuitée) par personne et par an (de 0,58 en 2010 à 0,83 voyages en 2015 par personne et par année). En termes de distance parcourue en avion sur ces 5 ans, elle a augmenté de +57% en moyenne par personne ».

2.2.3. Impact environnemental

Pour rappel, certains composés gazeux (naturels ou générés par l'activité humaine) ont des impacts environnementaux et participent notamment au phénomène [d'effet de serre](#). Le réchauffement climatique lié à l'augmentation de l'effet de serre, se traduit de différentes manières : outre l'augmentation de la température, il perturbe également le cycle naturel de l'eau, notamment les précipitations, et génère des phénomènes de crues ou de sécheresses, par exemple. Les GES comprennent notamment le CO₂ (issus de la combustion d'énergie fossile), le méthane (généré par les animaux de rente et la gestion des engrais de ferme), le protoxyde d'azote (engrais commerciaux, engrais de ferme, résidus de récolte) ainsi que différents gaz synthétiques issus des procédés industriels.

Le CO₂ est le GES ayant l'impact le plus important en raison de la grande quantité émise issu de la combustion des énergies fossile, d'effet physico-chimique et de durée de vie dans l'atmosphère. Une molécule de CO₂ va en effet mettre plus de 100 ans pour se dégrader.

Les émissions des transports aériens⁹ contiennent, en plus du CO₂, plusieurs autres composants qui ont un impact sur le climat. Ce sont notamment la vapeur d'eau (H₂O), les oxydes d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO₂) et la suie. Les émissions de CO₂ et leurs effets sur le climat sont bien connus alors que les connaissances sur l'impact climatique des émissions d'autres GES font l'objet de recherche (effet sur l'ozone, effet sur les nuages, effet des traînées de condensation, etc.).

⁸ Les passagers locaux d'un aéroport commencent ou finissent leur voyage en avion dans cet aéroport. Une personne voyageant de Genève à New York avec une escale à Londres, sera comptée comme passager local à Genève et à New York, mais pas à Londres

⁹ [Emissions des transports aériens et leur impact sur le climat](#), Proclim 2020

Concernant les émissions de l'aviation civile, la technologie ne revêt qu'un faible potentiel d'amélioration pour ses émissions (poids, répartition voyageurs, amélioration technique des moteurs etc.). Selon la [récente analyse](#) de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), les carburants de synthèse ne pourront remplacer le kérosène dans la prochaine décennie. S'il est possible de produire du kérosène synthétique avec de l'énergie renouvelable et à partir de n'importe quelle source de carbone combinée avec de l'hydrogène (qui peut être produit par électrolyse), le coût élevé de ces processus de fabrication constitue le principal frein au développement de ces procédés (5 à 6 fois supérieur pour une quantité équivalente de kérosène). Une autre problématique de ce type de combustible est liée à son volume de stockage qui est nettement plus important que celui du kérosène et constitue le principal obstacle, dans la mesure où il s'agit d'embarquer de grandes quantités d'énergie dans un avion. Pour l'instant ni les réservoirs à très haute pression (que l'on trouve sur les premières automobiles à hydrogène commercialisées), ni l'hydrogène liquide (carburant utilisé par les fusées spatiales) ne représentent des solutions techniques envisageables avec les contraintes de l'aviation civile.

L'impact de l'aviation civile sur le climat est considérable et ne pourra pas être suffisamment réduit dans un avenir proche grâce aux seules dispositions techniques et au marché de compensation. L'offre et la demande de ce secteur allant en augmentant, il est nécessaire d'en limiter la croissance afin d'assurer une diminution des émissions de GES de l'aviation civile au départ de la Suisse. Cela passe par un accompagnement des consommateurs vers une mobilité climatiquement responsable en développant des incitatifs financiers (taxe sur les billets d'avion), des alternatives de mobilité et en sensibilisant sur les impacts de l'aviation civile.

Les effets liés à la crise sanitaire auront permis une baisse notable des émissions de GES durant quelques mois en 2020-2021 (données pas encore connues). Toutefois, les effets à long terme sur les habitudes et la consommation de loisirs (voyage en avion) ne sont pas encore perceptibles et des éventuels effets rebonds (surconsommation de voyage en avion dès la levée des restrictions et dans les destinations lointaines présentant peu de risques) sont probables.

2.2.4. *Impact sur la santé publique*

En termes de [coûts et bénéfices externes](#) des transports en Suisse (ARE, 2019), l'aviation civile représente pas moins de 10% des coûts externes¹⁰. Au total, les coûts externes annuels liés au système suisse de transport ont atteint 13,4 milliards CHF en 2017. La circulation routière en est la principale responsable, avec une part de 81%, soit 10,8 milliards CHF. De son côté, le transport aérien, avec une part de 10%, pointe à 1,4 milliard CHF. Ces coûts externes comprennent notamment l'impact du transport aérien en termes de pollution atmosphérique, de bruit, de climat (effet de serre) et d'accidents.

En termes de santé publique, la pollution de l'air, liée à l'émission de particules fines et de gaz polluants, est un enjeu majeur car elle contribue à de nombreux effets négatifs sur la santé : décès prématurés, hospitalisations, consultations aux urgences, maladies cardiovasculaires, pulmonaires, cancer du poumon notamment. Si elle se caractérise par des risques faibles au niveau individuel, elle a toutefois un impact en termes de santé publique important, car la population entière est exposée quotidiennement pendant toute la vie¹¹.

L'augmentation de CO₂ dans l'atmosphère contribue aux changements climatiques, à la déstabilisation des systèmes environnementaux et sociaux et donc à une baisse de l'état de santé général de la population qui se retrouve exposée à des risques de plus en plus nombreux (par ex : événements météorologiques extrêmes, maladies transmissibles, baisse de la productivité alimentaire, etc.)¹².

¹⁰ Les coûts externes sont les coûts directs ou indirects qui ne sont pas supportés par le pollueur par exemple les coûts sur la santé (décès dû aux particules fines), les coûts des bouchons qui impactent l'économie, les coûts sur l'environnement (impact des infrastructures sur la biodiversité). Ces coûts sont supportés par la collectivité ou les générations futures.

¹¹ Künzli, N., Kaiser, R., Medina, S., Studnicka, M., Chanel, O., Filliger, P., Herry, M., Horak Jr., F., Puybonnieux-Textier, V., Quénel, P., Schneider, J., Seethaler, R., Vergnaud, J.-C., Sommer, H. (2000). Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment. *The Lancet*, 356, 795—801

¹² Watts, N., Amann, M., Arnell, N., Ayeb-Karlsson, S., Beagley, J., Belesova, K., ... & Capstick, S. (2020). The 2020 report of The Lancet Countdown on health and climate change: responding to converging crises. *The Lancet*.

2.3 Les alternatives à l'aviation

Comme relevé dans le point 2.2.2, les déplacements des Suisses se font principalement (80%) vers des destinations européennes. [L'offre ferroviaire](#) devrait ainsi pouvoir proposer des alternatives à l'aviation à bas coût. Le Conseil d'Etat et le DIRH s'impliquent fortement pour convaincre la Confédération et les opérateurs ferroviaires de réintroduire des trains de nuits. Le développement des liaisons internationales au départ ou transitant par le canton représente un chapitre important de la nouvelle stratégie ferroviaire vaudoise Vison 2050, dont le crédit d'étude a été adopté l'année dernière par le Grand Conseil. Le retour des grands express européens de jour (ou TEE) représente élément essentiel pour offrir des alternatives séduisantes aux courts et moyens courriers. Il est indispensable de tout mettre en œuvre pour que ces trains ne contournent pas la Suisse quand ils traverseront à nouveau l'Europe, mais qu'ils transitent par nos nœuds ferroviaires internationaux, en particulier celui de Lausanne, plus court chemin par les rails entre Paris et Milan.

Le Fonds pour le climat (cf. chap. 2.1) comporte un outil financier particulièrement intéressant pour convaincre les opérateurs ferroviaires de lancer de nouvelles liaisons internationales en réservant 30 millions de francs par années de subventions pour l'exploitation de trains transfrontaliers à longue distance. Ce futur dispositif a été décisif pour convaincre les CFF d'exploiter à nouveau des trains de nuit. Dans le cadre de leur plan présenté à la fin de l'année dernière, ils prévoient notamment la réintroduction d'un Zurich-Barcelone particulièrement intéressant pour les Vaudoises et Vaudois. Le Conseil d'Etat a déjà eu plusieurs discussions avec la direction des CFF à propos de cette liaison qui offre également des perspectives pour rejoindre confortablement, par le jeu des correspondances, une grande partie du Sud de la France et de l'Espagne. Le DIRH estime que les CFF devraient également étudier rapidement la réintroduction d'un Genève-Rome. Cette possibilité de financement dans le cadre du Fonds climat est également extrêmement intéressante pour convaincre les opérateurs ferroviaires étrangers réfléchissants à relancer des liaisons entre Paris, l'Italie et les pays des Balkans de choisir de les faire transiter par l'axe historique du Simplon-Mont d'Or (Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brigue-Domodossola).

Dans le cadre du Plan climat vaudois et du domaine d'action de l'accompagnement au changement, la mobilité de loisirs est une thématique centrale. Pour favoriser l'abandon du voyage en avion, il est souhaitable de donner au « trajet durable » une attractivité nouvelle, au-delà des aspects logistiques (qualité et quantité de l'offre et des infrastructures).

D'autre part, le DFJC soutient une politique de mobilité respectueuse de l'environnement : pour l'année scolaire 2020-2021, les [voyages et les sorties scolaires](#) qui ont pu avoir lieu se sont uniquement réalisés en Suisse afin de soutenir le secteur touristique local en raison des impacts économiques liés au COVID-19. Cette décision a permis également de sensibiliser les élèves sur l'impact des transports en avion (les courts séjours avec des trajets en avion à bas coût) et les alternatives intéressantes de voyage à proximité. Depuis la rentrée 2021, les voyages en avion sont proscrits pour tous les voyages d'études, en lui préférant les alternatives en lignes ferroviaires.

3. Préavis du Conseil d'Etat

Le secteur de l'aviation civile est un secteur qui doit également participer à l'effort de réduction des GES. Les externalités générées par les voyages en avion, notamment d'un point de vue climatique, ne sont aujourd'hui pas intégrées dans le coût d'un billet d'avion. Le kérosène n'est pas non plus frappé de l'impôt sur les huiles minérales contrairement aux autres carburants. Dès lors, une majoration raisonnable et socialement responsable des billets d'avion permettrait d'une part de diminuer une offre trop attractive pour des courts et moyens trajets et d'autre part de financer des mesures efficaces pour la réduction des GES, notamment via des alternatives de mobilité.

Depuis le dépôt de l'initiative de M. le député Maurice Mischler, l'Assemblée fédérale a choisi d'introduire les taxes sur les billets d'aviation et sur l'aviation générale décrite dans cet EMPD si bien que le renvoi de cette initiative n'est aujourd'hui plus opportun, ce d'autant plus que ce projet de loi sera soumis au référendum le 13 juin prochain.

Pour cette raison, le Conseil d'Etat émet un préavis négatif à cette initiative. Il souhaite cependant rappeler ici qu'il recommande de soutenir la loi sur le CO2 soumis au scrutin populaire, à l'instar de l'ensemble des cantons suisses qui se sont exprimés dans le cadre de la conférence des gouvernements cantonaux (CdC) en mars 2021, à la seule exception de celui de Schwytz.

4. Réponse à l'interpellation Denis Rubattel et consorts - combien la nouvelle loi sur le CO2 va-t-elle coûter aux vaudois et aux collectivités publiques ? (20_INT_17)

4.1. Rappel de l'interpellation

Après trois ans de débats, le vote final concernant la révision totale de la loi sur le CO2 a eu lieu le 25 septembre 2020 à Berne. Dès le départ, les principes libéraux régissant notre économie ont été ignorés par cette loi. Pourtant, le succès de la Suisse a notamment été fondé sur deux vertus : la liberté et la responsabilité individuelle. Aujourd'hui encore, les progrès, y compris en matière de protection de l'environnement, sont réalisés grâce aux investissements des entreprises de taille moyenne dans les nouvelles technologies et les produits innovants.

La Suisse a accompli énormément d'efforts et a réduit ses émissions par habitant, de sorte que les objectifs climatiques de Paris pourraient être atteints d'ici 2030 sans lois supplémentaires, interdictions et autres mesures bureaucratiques qui nuisent à notre compétitivité. On le sait, le facteur principal de la hausse des émissions de CO2 et de la moindre perception des efforts déjà accomplis est l'immigration qui amplifie les émissions de CO2. Une problématique que méconnaît la nouvelle loi sur le CO2.

Les coûts de cette nouvelle loi sont estimés pour la Suisse entre 30 à 40 milliards de francs : 12 centimes de plus à la pompe pour l'essence et le diesel, ce qui peut coûter à une famille 400 francs par an, le doublement de la taxe sur le CO2 sur le mazout et le gaz, qui peut coûter à 800 CHF supplémentaires par an à une famille, la taxe sur les billets d'avion, qui peut coûter 500 CHF supplémentaires par an à une famille, etc.

Ces nouvelles taxes frappent une fois de plus les classes moyennes qui travaillent durement et, par ailleurs, impacteront également les finances des communes et des cantons.

Dans ce contexte, je prie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes concernant l'application de la nouvelle loi fédérale sur le CO2 :

- 1) Combien coûtera (estimation) au canton de Vaud l'application de cette nouvelle loi fédérale sur le CO2 ?*
- 2) Notre canton dispose-t-il d'une estimation du coût de l'application de la nouvelle loi sur le CO2 pour les communes vaudoises ?*
- 3) Et pour les entreprises vaudoises (estimation) installées sur territoire vaudois ?*
- 4) Et pour une famille vaudoise (estimation), deux adultes et deux enfants ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

4.2. Réponses du Conseil d'Etat

Préambule

En préambule, le Conseil d'Etat souhaite souligner qu'il ne partage pas l'appréciation portée par l'interpellant s'agissant des raisons qui ont permis à l'économie suisse d'être prospère. En sus de la liberté économique et de la responsabilité individuelle, il faut également relever la qualité des infrastructures et des prestations publiques, qu'il s'agisse de la santé, de la mobilité, de la formation et de la recherche, de la planification territoriale ou encore les nombreux soutiens directs et indirects à l'implantation et au développement des entreprises ou de la stabilité des institutions politiques. Les progrès en matière de protection environnementale sont également en grande partie rendus possible grâce aux instruments, notamment légaux, qui ont été mis en place au cours de ces dernières décennies. Par ailleurs le Conseil d'Etat estime, à l'instar du Conseil fédéral, qu'il n'est pas possible d'atteindre les objectifs climatiques sans un renforcement adapté et prévisible des conditions-cadres et des instruments, qu'ils soient économiques ou réglementaires.

Réponse aux questions

1) Combien coûtera (estimation) au canton de Vaud l'application de cette nouvelle loi fédérale sur le CO2 ?

Une estimation de l'impact financier pour l'ensemble du canton est difficile à effectuer dans la mesure où la taxe sur le CO₂ est directement perçue par les vendeurs de combustibles qui la versent ensuite à la Confédération. Il convient de rappeler que la nouvelle loi sur le CO₂ prévoit, comme c'est déjà le cas actuellement, une augmentation de la taxe CO₂ sur les combustibles par palier tous les deux ans en fonction de l'atteinte des objectifs de réduction de GES. Ainsi, bien que le maximum légal possible actuellement est de 120 CHF par tonne de CO₂ émise, le montant de la taxe est aujourd'hui fixé à 96 CHF. Ce taux de 120 CHF pourrait entrer en vigueur en 2022. Selon le projet d'[Ordonnance de la loi sur le CO2](#) actuellement en consultation, la taxe pourrait ensuite passer à 140-145 CHF en 2024, 165-175 CHF en 2026 et 190-210 CHF en 2028, en fonction de l'atteinte des objectifs de réduction. Le montant maximal, fixé à 210 CHF par tonne de CO₂, sera appliqué au plus tôt dès le 1er janvier 2028¹³. De plus, le coût effectif provoqué par les modifications légales devrait en grande partie être absorbé par les mesures d'efficacité énergétique.

Une estimation précise des impacts financiers de cette taxe pour l'Etat est également difficile à établir en raison des différents assainissements énergétiques actuellement en cours sur plusieurs de ses bâtiments très émetteurs. Toutefois, sur la base d'une taxe de 96 CHF en 2020, le montant payé au titre de la taxe CO₂ est estimé à environ 700'000 CHF pour le parc immobilier propriété de l'Etat. Sur cette base, une règle de 3 permettrait d'extrapoler un coût total de 1,53 millions CHF, soit un peu plus du double du montant actuellement payé. Une telle estimation doit toutefois être pondérée, car, à titre d'exemple, l'EMPD 21_LEG_15 validé par le Grand Conseil le 30 mars 2021 prévoit, grâce aux assainissements prévus sur 9 sites de l'Etat de Vaud dans le cadre du Plan climat, une économie de quelque 107'000.- CHF par année, sur la base des taxes actuellement en vigueur. Or, si on applique également le montant maximal de la taxe, cette économie passerait à 234'000 CHF. A ceci s'ajoutent des économies sur la facture énergétique.

Pour obtenir une vision globale des impacts de la loi sur le CO₂, il est également nécessaire de prendre en compte la rétrocession que le Canton reçoit au travers de l'AVS, à l'instar de toutes les entreprises. En 2019, 440 millions CHF ont été redistribués aux entreprises sur la base de 129,30 francs pour 100'000 francs de masse salariale soumise à l'AVS en 2017. Ainsi, toujours pour 2019, le montant perçu par le Canton s'élève à 2'686'042 CHF, bien supérieur au coût payé pour la taxe CO₂. Avec la nouvelle loi sur le CO₂, ce montant devrait sensiblement augmenter en raison de l'introduction de la nouvelle taxe sur les billets d'avion.

Enfin, il faut également préciser que le Canton pourra toujours bénéficier de revenus importants de la Confédération pour mettre en œuvre la CoCEn (Programme bâtiments et autres projets énergétiques), ainsi que profiter de nouvelles sources de financement pour des projets d'adaptation ou pour des projets d'innovation. En 2020, le Canton a pu obtenir par ce biais 39,93 millions CHF qu'il a pu directement reverser aux particuliers et aux communes pour des projets en lien avec le Programme bâtiments.

En résumé, s'il est difficile d'établir une estimation précise des coûts induits par la nouvelle loi sur le CO₂, il reste néanmoins certain que le Canton restera globalement bénéficiaire de ce dispositif.

¹³ <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-83088.html>

2) Notre canton dispose-t-il d'une estimation du coût de l'application de la nouvelle loi sur le CO₂ pour les communes vaudoises ?

Une estimation pour les communes vaudoises est également difficile à effectuer pour les raisons évoquées ci-dessus. De plus, s'agissant en particulier de la taxe CO₂ sur les combustibles, la nature du patrimoine financier et administratif d'une commune à l'autre varie considérablement. Il convient toutefois de souligner qu'une commune peut réduire considérablement la somme qu'elle paie au titre de la taxe sur le CO₂ en assainissant ses propres bâtiments et en promouvant des systèmes de production de chaleur n'ayant pas recours aux énergies fossiles. Les communes bénéficient également, au même titre que le Canton et que les entreprises, de la redistribution des produits de la taxe au travers de l'AVS. Ainsi, une commune n'ayant plus recours à des combustibles fossiles pour son parc immobilier serait même bénéficiaire des mécanismes financiers prévus par la loi sur le CO₂. C'est d'ailleurs la raison d'être de cette taxe, il s'agit d'une fiscalité écologique dont le but est de conduire à une modification des comportements.

Par ailleurs, les communes vaudoises peuvent bénéficier des subventions du Programme bâtiments pour assainir leurs bâtiments et ainsi profiter directement des 450 millions CHF prévus chaque année par la Confédération ainsi que des moyens supplémentaires alloués par le Canton¹⁴. De plus, si une commune dispose d'un Service industriel, le développement d'un système de chauffage à distance ou de toute autre initiative de production de chaleur à base d'énergies renouvelables pourrait lui offrir des revenus pérennes.

Dans le cadre du Plan climat vaudois, l'Etat de Vaud a élaboré une [mesure stratégique¹⁵ pour encourager et accompagner les communes](#) dans leur politique de réduction des émissions de CO₂. L'objectif est d'apporter un appui technique et financier adapté aux réalités des communes, en favorisant le dialogue et les partenariats.

3) Et pour les entreprises vaudoises (estimation) installées sur territoire vaudois ?

A l'instar des communes, il n'est pas possible de procéder à une estimation du coût supplémentaire éventuel que devront payer les entreprises vaudoises avec la nouvelle loi sur le CO₂. En effet, la diversité des entreprises qu'il s'agisse de leur taille, si elles sont propriétaires d'immeubles, si elles ont des grands besoins de mobilité pour leurs activités économiques ou tout simplement suivant l'intensité en carbone de leurs activités. Il convient toutefois de rappeler que les projets soutenus par le futur Fonds pour le climat auront un impact positif sur le tissu économique, en particulier pour le secteur de la construction et de l'énergie. Selon les calculs effectués par l'Energyscope de l'EPFL dans le cadre de la Conception cantonale sur l'énergie (CoCEn)¹⁶, le secteur de l'énergie au sens large, mais également celui des transports publics, peuvent s'attendre à une augmentation de quelque 56 % des emplois ainsi que des effets importants pour l'ensemble du tissu économique. Pour le Programme bâtiment cantonal, avec le soutien de la Confédération qui sera encore renforcé par la loi sur le CO₂, chaque franc investi par le Canton, générera 18 francs supplémentaires dans le territoire (effet de levier économique, PIB). De même, au cours des dix dernières années, la Suisse a dépensé près de 80 milliards de francs pour l'importation de pétrole et de gaz naturel. Cet argent part à l'étranger et rapporté à l'échelle vaudoise, cela correspond à environ 800 millions à 1 milliard CHF par année. Ce montant représente autant d'opportunités pour notre tissu économique.

Au-delà des impacts positifs directs pour une part importante de l'activité économique, il faut souligner que le Fonds pour le climat soutiendra aussi des initiatives d'innovation du monde économique ainsi que des crédits de cautionnement « verts ».

Par ailleurs, toutes les entreprises suisses pourront désormais demander à être exemptées de la taxe sur le CO₂. Ainsi, les entreprises artisanales, les boulangeries ou encore les hôtels par exemple pourront être exemptés sur la base de conventions avec la Confédération où ces dernières s'engagent à investir dans des mesures, généralement très rentables, de préservation du climat dans leurs propres installations. Ces investissements permettront de plus de réduire les coûts liés à la consommation d'énergie et d'augmenter la compétitivité des entreprises concernées dans un contexte où la durabilité devient de plus en plus un critère de concurrence.

Pour les quelques entreprises en Suisse dont les émissions de CO₂ sont considérées comme très importantes, elles continueront à être exemptées de la taxe sur le CO₂ et participeront au SEQE désormais couplé à celui de l'UE.

¹⁴ En 2020, le Canton a contribué au Programme bâtiments à hauteur de 15 millions CHF en sus des 39,39 millions CHF versés par la Confédération, pour un total de près de 55 millions CHF.

¹⁵ www.vd.ch/pecc

¹⁶ https://www.vd.ch/no_cache/themes/environnement/energie/conception-cantonale-de-lenergie/

4) Et pour une famille vaudoise (estimation), deux adultes et deux enfants ?

La Confédération a procédé à une analyse¹⁷ de ce que la loi devrait coûter pour une famille suisse de quatre personnes d'ici la fin de la décennie en cours. Les paramètres pris en compte sont :

- Logement de 128m², se chauffant au mazout (8l d'huile extra-légère par m²), roule 12'500 km avec une voiture consommant 6,08l au 100km et qui effectue 1 vol par année en Europe.
- La taxe sur le CO₂ est portée à son maximum (210 CHF versus 120 CHF par tonne CO₂ actuellement)
- La majoration des carburants est de 12 cts par litre (maximum prévu), alors qu'elle est actuellement de 1,5 cts par litre bien que la loi en vigueur permette aux importateurs de carburant de la majorer à 5 cts.
- Les taxes sur les billets d'avions sont celles présentées dans le présent EMPD.

Avec l'ensemble de ces critères, et contrairement à ce que dit l'interpellant, l'impact sur cette famille de 4 personnes a été estimée à environ 97 CHF par année à la fin des années 2020, en prenant en compte la redistribution via la LAMAL selon le schéma ci-dessous :

Charge supplémentaire	CHF
Annuelle nette liée à la taxe sur le CO ₂ (redistribution comprise)	+164
Annuelle liée à la majoration s'appliquant aux carburants	+53
Annuelle nette liée à la taxe sur les billets d'avion (redistribution comprise)	-120
Totale par an (redistribution comprise)	+97

Toutefois, si cette famille opte pour une voiture électrique, cette augmentation sera réduite de plus de la moitié (+ 44 CHF). Si elle renonce à prendre l'avion ou ne se chauffe plus à base d'énergies fossiles, cette famille deviendrait même bénéficiaire des instruments financiers prévus par la loi sur le CO₂. Par ailleurs, 4 ménages sur 10 en Suisse ne se chauffent déjà plus ni au mazout ni au gaz naturel et ne paient ainsi pas de taxe sur le CO₂ sur les combustibles.

Enfin, s'agissant en particulier de la taxe sur les billets d'avion, le rapport du bureau de recherche [Sotomo](#) démontre qu'une telle mesure apporte un bilan économique positif pour au moins 90% de la population résidant en Suisse. Pour les 10% restant, la moitié subit un bilan économique légèrement négatif. Les utilisateurs fréquents des transports aériens, qui constituent les derniers 5%, assument la plus grosse part de la taxe. Ces derniers se situent majoritairement dans la classe socio-économique aisée (> 12'000 CHF par mois) alors que les familles ou les personnes à faibles revenus sont des utilisateurs nettement moins fréquents.

La taxe étant perçue sur les vols sortants et incluant également les vols privés et les vols d'affaire, une part importante de bénéfices ne seront pas redistribués aux émetteurs directs mais à la population résidente (un trajet vers l'étranger acheté par une personne non-résidente en Suisse et qui ne percevra donc par la redistribution de la taxe ou un trajet payé par une entreprise qui ne recevra pas directement la redistribution de la taxe). De plus, il faut rappeler qu'au moins 51 % du produit de la taxe est directement reversée à la population et aux entreprises, le solde étant versé sur le Fonds pour le climat. De ce fait, près de 90 % de la population suisse recevrait un montant annuel de quelque 84 CHF en retour de cette taxe.

¹⁷ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/dossiers/protection-du-climat-et-loi-sur-le-co2/cout-de-la-loi-sur-le-co2-revisee-pour-une-famille-moyenne.html>

5. Conséquences

5.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

5.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Néant.

5.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Néant.

5.4 Personnel

Néant.

5.5 Communes

Néant.

5.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

5.7 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

5.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

5.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

5.10 Incidences informatiques

Néant.

5.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

5.12 Simplifications administratives

Néant.

5.13 Protection des données

Néant.

5.14 Autres

Néant.

6. Conclusion

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil de refuser l'entrée en matière sur le projet de décret ci-joint portant sur le dépôt d'une initiative auprès de l'Assemblée fédérale l'invitant à introduire une taxe sur les billets d'avion.

PROJET DE DÉCRET

portant sur le dépôt d'une initiative auprès de l'Assemblée fédérale l'invitant à introduire une taxe sur les billets d'avion

du 12 mai 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale

vu l'article 109, alinéa 2 de la Constitution vaudoise

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Conformément à l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale, le Canton de Vaud exerce le droit d'initiative du Canton au niveau fédéral en invitant l'Assemblée fédérale à introduire une taxe sur les billets d'avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues à ce moyen de transport et favoriser le transfert de ce mode de déplacement à d'autres avec un impact moins fort sur l'environnement.

Art. 2

¹ Le Canton dépose l'initiative auprès de l'Assemblée fédérale dans un délai de trente jours dès l'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de la publication et de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2 lettre f) de la Constitution cantonale.

² Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.