

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Mathilde Marendaz et consorts au nom EàG-POP : Les jets privés polluent notre climat : que peut faire l'Etat de Vaud? (23_INT_94)

Rappel de l'interpellation

En 2022, 35'000 jets privés ont décollé de la Suisse. Cela signifie 100 départs par jour. Selon la Sonntagszeitung, le nombre de décollage de jets privés et d'affaires par million d'habitantes s'élève en 2022 à 4054 en Suisse, alors qu'il est de 1252 en France, par exemple. Entre 3 et 15 tonnes de CO2 sont émises par heure de vol, et ainsi, 3 heures de vol en jet privé consomment autant de CO2 qu'une suisse-sse moyenne en une année dans la globalité de ses activités.

Pour prendre l'exemple de la famille Hayek, elle a émis à elle seule 240 tonnes de CO2 avec son jet privé, par 119 vols et un total de 158 heures de vol. Au passage, la durée moyenne de ces vols est de 1h et 20 minutes, ce qui montre bien que les déplacements en question pourraient parfaitement être faits par d'autres moyens.

La semaine dernière, à l'occasion du salon européen de l'aviation privée qui exposait des jets à 75 millions l'avion, des activistes climatiques se sont introduits à Genève dans le plus grand salon de jets privés européen, en vue de dénoncer l'extrême nocivité des jets privés pour le climat. Le nombre de jets privés et d'affaires a plus que doublé au cours des deux dernières décennies, alors qu'ils sont exclusivement utilisés par une minorité, le reste de la population n'ayant aucun moyen de se permettre de tels vols. Cette minorité est à l'origine de 4% des émissions de l'aviation suisse.

Selon Greenpeace, les vols privés produisent environ dix fois plus d'émissions de gaz à effet de serre par passager-kilomètre que les vols commerciaux. Les jets privés sont exclus des réglementations européennes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Selon différentes sources, la pratique des jets privés en Europe et en Suisse continuerait d'augmenter alors même que nous adoptons différentes lois qui demandent aux collectivités de faire des efforts.

Récemment, 24heures a informé qu'une entreprise installée dans le Canton de Vaud, Simply Jet, continue de s'étendre depuis sa naissance et participe au commerce et à la promotion des jets privés depuis 7 ans.

Ces différentes informations m'amènent à poser au Conseil d'État les questions suivantes :

- 1. Le Conseil d'État peut-il communiquer, s'il en a connaissance, le nombre de jets privés au départ de et dans le territoire vaudois ?*
- 2. N'est-il pas contradictoire du point de vue du Conseil d'État d'héberger des entreprises de jets privés dans le Canton, alors que nous demandons à la population de faire des efforts pour le climat ?*
- 3. Que fait le Conseil d'État pour décourager la pratique des jets privés dans ses sphères de compétences, en raison du fait que les jets privés nuisent aux efforts demandés à la collectivité dans le cadre des lois climat notamment cantonales ?*
- 4. Le Conseil d'État a-t-il analysé de manière exhaustive quelles actions il pourrait mener dans les domaines de ses compétences et de sa responsabilité pour participer à la diminution de la pratique des jets privés ?*
- 5. La Promotion économique du Canton a-t-elle d'une manière ou d'une autre favorisé l'installation de Simply Jet en 2016 ?*
- 6. Comment le Conseil d'État et la Promotion économique vaudoise s'assurent-ils que les critères de durabilité sont appliqués aux aides apportées à l'installation d'entreprises et de start-up dans le Canton de Vaud ?*
- 7. L'État envisage-t-il de prélever une taxe sur le kérosène des détenteurs vaudois de jets privés ou une taxe envers les compagnies en lien avec les jets privés installées dans le Canton de Vaud, qui participent à l'expansion de ce domaine ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de préciser que l'aviation est régie par le droit fédéral conformément à l'art. 87 de la Constitution suisse (Cst. ; RS 101). Cette compétence fédérale se traduit dans la loi fédérale sur l'aviation, du 21 décembre 1948 (LA ; RS 748.0) et les ordonnances fédérales qui en découlent. Ces dernières définissent que l'utilisation aéronautique de l'espace aérien suisse est uniquement autorisée dans les limites des droits fédéral et international (art. 1. Al. 1 LA). Dès lors, la surveillance de l'aviation sur tout le territoire suisse incombe au Conseil fédéral. Elle est exercée par le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). L'office fédéral de l'aviation civile (OFAC) effectue quant à elle la surveillance immédiate (art. 3 LA).

Concernant l'aspect climatique, il est important de relever que l'aviation doit respecter les principes du développement durable. Les entreprises de jets privés hébergées dans le Canton sont soumises au cadre légal fédéral et cantonal, elles devront contribuer, au même titre que les autres entreprises, à l'atteinte des objectifs climatiques. Sous réserve d'éventuelles exceptions dans les ordonnances d'application, elles devraient en particulier être concernées par les nouvelles obligations légales de la loi fédérale sur le climat et l'innovation (LCI) qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2025. Cette dernière prévoit que toutes les entreprises doivent avoir ramené leurs émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre à zéro net d'ici à 2050 au plus tard (art. 5), et que les émissions générées par les carburants dont les pleins sont effectués en Suisse pour les transports aérien et maritime internationaux sont prises en considération dans les objectifs visés par la loi (art. 3 al. 6). Par ailleurs, la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024, qui est actuellement en discussion, pourraient rendre obligatoires les carburants 'renouvelables' et introduire un taux de mélange aligné sur celui de l'Union européenne.

En matière de taxes enfin, il convient de relever que, sous réserve de certaines exceptions, la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin ; RS 641.61) et l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales (Oimpmin ; RS 641.611) s'appliquent aux carburants d'aviation.

1. Le Conseil d'Etat peut-il communiquer, s'il en a connaissance, le nombre de jets privés au départ de et dans le territoire vaudois ?

Après avoir contacté l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), le Conseil d'Etat est en mesure d'apporter les éclairages suivants. Tout d'abord, le terme de « jet » nécessite clarification. En effet, un jet est un avion à réaction, qui utilise comme mode de propulsion un turbo réacteur. En 2022, onze jets étaient immatriculés dans le canton, totalisant 160 mouvements à l'aérodrome de Payerne. Plus généralement, si l'on considère les engins de type aéronefs, dont la propulsion est créée par des hélices soit à l'aide d'un moteur thermique ou d'un turbopropulseur, 157 engins étaient immatriculés en 2022 dans le canton de Vaud, totalisant 878 mouvements répartis entre les aérodromes de Lausanne-Blécherette, Payerne et Yverdon.

2. N'est-il pas contradictoire du point de vue du Conseil d'Etat d'héberger des entreprises de jets privés dans le Canton, alors que nous demandons à la population de faire des efforts pour le climat ?

La liberté économique (art. 27 et 94 ss de la Constitution fédérale suisse [Cst. ; RS 101]) peut faire l'objet de restrictions aux conditions de l'art. 36 Cst., à savoir l'existence d'une base légale, un intérêt public prépondérant et le respect du principe de proportionnalité mais également la garantie du noyau intangible du droit fondamental. Dans le cas d'espèce, l'exigence d'une base légale qui permettrait de limiter l'implantation d'un certain type d'entreprise sur le territoire vaudois et en particulier du secteur de l'aviation privée fait défaut. Vu la compétence en la matière de la Confédération, il reviendrait à cette dernière de légiférer sur cette problématique.

3. Que fait le Conseil d'Etat pour décourager la pratique des jets privés dans ses sphères de compétences, en raison du fait que les jets privés nuisent aux efforts demandés à la collectivité dans le cadre des lois climat notamment cantonales ?

Comme expliqué en préambule, la Confédération est compétente pour légiférer en matière d'aviation conformément à l'article 87 de la Constitution suisse. Le cadre légal existant ne permet pas au Canton de Vaud de disposer de moyens juridiques pour interdire ou limiter les vols de l'aviation privée.

Concernant les efforts demandés à la collectivité et aux entreprises en matière de protection du climat, il convient de rappeler que l'aviation suisse doit respecter les principes du développement durable. Les entreprises de jets privés hébergées dans le Canton sont soumises au cadre légal fédéral et cantonal et devront contribuer, au même titre que les autres entreprises, à l'atteinte des objectifs climatiques. Sous réserve des ordonnances d'application, elles sont en particulier concernées par les nouvelles obligations légales de la loi fédérale sur le climat et l'innovation (LCI) qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2025. Cette dernière prévoit que toutes les entreprises

doivent avoir ramené leurs émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre à zéro net d'ici à 2050 au plus tard (art. 5), et que les émissions générées par les carburants dont les pleins sont effectués en Suisse pour les transports aérien et maritime internationaux sont prises en considération dans les objectifs visés par la loi (art. 3 al. 6). Par ailleurs, la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024, qui est actuellement en discussion aux Chambres fédérales, pourrait rendre obligatoires les carburants 'renouvelables' et introduire un taux de mélange aligné sur celui de l'Union européenne.

4. Le Conseil d'État a-t-il analysé de manière exhaustive quelles actions il pourrait mener dans les domaines de ses compétences et de sa responsabilité pour participer à la diminution de la pratique des jets privés ?

Comme expliqué en préambule, le cadre légal existant ne permet pas au Canton de Vaud d'interdire ou de limiter les vols de l'aviation privée.

5. La Promotion économique du Canton a-t-elle d'une manière ou d'une autre favorisé l'installation de Simply Jet en 2016 ?

Le Service de la promotion économique et de l'innovation (SPEI) n'a jamais subventionné ou soutenu de quelque manière que ce soit la société Simply Jet SA. Cette société n'est pas non plus connue des services d'Innovaud, l'agence pour la promotion de l'innovation et de l'investissement du Canton de Vaud.

6. Comment le Conseil d'État et la Promotion économique vaudoise s'assurent-ils que les critères de durabilité sont appliqués aux aides apportées à l'installation d'entreprises et de start-up dans le Canton de Vaud ?

Jusqu'à la fin de l'année 2023 en vue d'obtenir un soutien du SPEI, un engagement au respect des conventions collectives de travail ou des usages de la branche était demandé aux bénéficiaires des aides aux projets d'entreprises (au titre de la LADE [loi du 12 juin 2007 sur l'appui au développement économique ; BLV 900.05]), du fonds de soutien à l'innovation et du fonds de soutien à l'économie durable. Depuis le début de l'année 2024, un formulaire d'engagement au respect d'exigences minimales, élaboré conjointement par l'OCDC (anciennement le Bureau de la durabilité) et le SPEI, doit être signé par tout candidat à un soutien financier octroyé par le SPEI. Par ce formulaire, tous les bénéficiaires de ce types de subventions s'engagent aux respects de certaines exigences, qui traitent tant des conditions de travail et de protection des travailleurs, d'égalité salariale entre femmes et hommes (exigence visée par le Bureau de l'égalité entre les femmes et les hommes [BEFH]), du paiement des impôts et des charges sociales, des règles en matière de faillite, de concordat et de saisie, de travail au noir et des travailleurs détachés (la Direction générale de l'emploi et du marché du travail [DGEM] ayant également validé cette exigence), que de la protection de l'environnement et de la préservation des ressources naturelles.

L'OCDC et le SPEI collaborent également à la rédaction d'une checklist d'auto-évaluation en matière de durabilité qui sera remise aux entités subventionnées, afin de les sensibiliser aux enjeux environnementaux et sociaux en matière de durabilité. Ce questionnaire devrait permettre aux demandeurs de dresser un état des lieux, sur une base auto-déclarative, des engagements pris et des actions mises en place pour promouvoir la durabilité au sein de leur organisation. Ainsi, lors d'une demande de soutien, la situation en matière de durabilité de l'entreprise ainsi que du produit ou service délivré devra être analysée. En cas de score peu élevé, le SPEI pourra encourager l'entreprise concernée à mettre en place une stratégie en matière de durabilité, démarche qui pourrait alors être soutenue au titre du fonds de soutien à l'économie durable. En cas de demandes de soutien ultérieures, le demandeur sera invité à repasser le questionnaire à intervalles réguliers, afin que le SPEI puisse constater les évolutions dans les engagements pris.

On précise encore que, dans le cadre de son suivi, Innovaud se charge également de sensibiliser les sociétés à certains aspects de la durabilité et les redirige si nécessaire vers des acteurs du domaine plus à même de les accompagner. A cet égard, on peut également rappeler qu'une aide financière peut être délivrée par le SPEI à certaines entreprises pour un mandat d'accompagnement en durabilité, qui vise à la réalisation d'un audit, la définition d'une stratégie en matière de durabilité et l'identification d'actions concrètes à mener au sein des entreprises. Le SPEI lance également régulièrement des appels à projets collaboratifs durables, dans le cadre desquels les entreprises soutenues collaborent dans un objectif de durabilité. Le fonds de soutien à l'économie durable, géré par le SPEI, permet également d'accorder des aides financières pour la création de nouvelles entreprises ou de nouvelles offres à fort impact en matière de durabilité.

A noter enfin que le SPEI, en collaboration avec l'OCDC, a mis en place un site internet – www.viva-vaud.ch – ayant pour vocation de catalyser les mesures destinées aux entreprises pour permettre la transition vers la durabilité, étant encore précisé que cette plateforme a été soutenue par des associations économiques et régionales vaudoises. Viva fait partie d'un ensemble de mesures mises en œuvre par le Canton de Vaud destinées à soutenir

la transition de l'économie vaudoise vers la durabilité, notamment en mettant à disposition un fonds de 25 millions de francs pour le soutien à l'économie durable, à la suite du décret du 1^{er} septembre 2020 (BLV 900.056).

En ce qui concerne le subventionnement des projets régionaux, l'outil « Boussole 21 », qui permet de dresser les forces et faiblesses d'un projet selon 20 critères de développement durable, est déjà utilisé depuis une dizaine d'années par le SPEI avant l'octroi d'un soutien financier. A noter encore qu'une modification du règlement vaudois sur l'appui au développement économique pour les subventions aux projets régionaux (RLADEPR ; BLV 900.05.1) a été adoptée par le Conseil d'Etat le 16 août 2023. Ce règlement renforce le rôle de l'analyse en durabilité et permet dorénavant au SPEI de financer des prestations de coaching en matière de durabilité en faveur des organismes régionaux. Ceci permet ainsi une meilleure analyse de la qualité des dossiers, toujours grâce à l'outil Boussole 21 ou d'autres démarches équivalentes. Au surplus, une consultation formelle des services de l'Etat particulièrement concernés par le projet est prévue, ce qui implique qu'un préavis négatif d'un service consulté peut exclure l'octroi d'une aide financière fondée sur la LADE. Une directive départementale a également été élaborée pour tenir davantage compte des critères de durabilité lors de soutien à des infrastructures touristiques axées « 4-saisons ».

7. L'État envisage-t-il de prélever une taxe sur le kérosène des détenteurs vaudois de jets privés ou une taxe envers les compagnies en lien avec les jets privés installées dans le Canton de Vaud, qui participent à l'expansion de ce domaine ?

Comme expliqué plus haut, l'article 87 de la Constitution suisse donne à la Confédération la compétence législative sur l'aviation. Ce cadre légal en vigueur ne permet donc pas au Conseil d'Etat de prélever des taxes en lien avec l'utilisation des jets privés dans le Canton.

Il faut toutefois savoir qu'au niveau suisse, les vols en jets d'affaires sont concernés par les obligations des systèmes d'échange de quotas d'émission de la Suisse et de l'UE, lorsque les émissions d'un exploitant dépassent le seuil fixé à cet effet. Il en va de même pour l'inclusion dans le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale. Par ailleurs, les vols à l'intérieur de la Suisse sont soumis aux mesures de la législation sur le CO₂, et à la taxe sur les huiles minérales. Les vols purement privés et non commerciaux vers l'étranger sont également soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

Il convient également de rappeler que les citoyens Suisses ont refusé la loi sur le CO₂ lors de la votation de 2021. Le débat n'est toutefois pas clos. En effet, lors de l'examen du projet de loi CO₂ pour la période 2025-2029 du Conseil fédéral en novembre dernier, la commission de l'environnement et de l'énergie du Conseil national a approuvé l'idée d'une taxe pour les vols de jets privés et de jets d'affaires d'un poids supérieur à 5,7 tonnes.

Enfin, au niveau mondial, l'introduction d'une taxe sur le kérosène pour les vols internationaux n'est actuellement pas à l'ordre du jour. L'Union européenne (UE) discute actuellement, dans le cadre du programme Fitfor55, de l'introduction d'une taxe sur l'énergie pour les vols internes à l'UE.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 janvier 2024.

La présidente :

Le chancelier a.i. :

C. Luisier Brodard

F. Vodoz