



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Limites de l'écocontribution sur les billets d'avion

Question écrite n° 22172

Texte de la question

M. Alexis Corbière attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le manque d'ambition de l'écocontribution annoncée par le Gouvernement le 9 juillet 2019. Cette mesure prévoit d'appliquer une taxe kilométrique sur les billets d'avion pour les vols au départ de la France. Le kérosène n'est pas taxé au motif d'éviter toute distorsion de concurrence entre les compagnies aériennes françaises et étrangères. Cependant, l'exonération de fiscalité sur le kérosène offre un avantage certain au transport aérien sur les autres modes de transport puisque l'essence et le diesel sont soumis à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et le ferroviaire à la contribution au service public de l'électricité (CSPE). Or l'aérien est le mode de transport le plus polluant, son empreinte carbone étant 40 fois plus importante que celle du ferroviaire. De plus, en abandonnant la taxation du kérosène, le Gouvernement renonce à 3,6 milliards d'euros de recettes pour l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITIF) qui pourraient être réinvesties dans le développement des mobilités décarbonées, telles que le train. L'écocontribution ne palliera pas ce manque à gagner, ses recettes estimées n'étant que de 182 millions d'euros. Par ailleurs, bien qu'elle soit progressive, cette taxe fait reposer l'effort écologique sur les usagers avant tout. Elle ne sera pas dissuasive pour les plus riches et finira par évincer les plus pauvres sans leur proposer de transports alternatifs à un coût raisonnable. L'écocontribution ne s'inscrit donc pas dans une volonté de réduire le transport aérien et n'apporte pas un soutien fort aux transports respectueux de l'environnement, pourtant nécessaires au vu de l'urgence écologique. Il lui demande donc de dévoiler ses intentions pour ne pas mettre à contribution seulement les consommateurs mais engager un vrai plan d'investissement en faveur de mobilités plus écologiques.

Texte de la réponse

La majoration de la taxe de solidarité (TS) a pour objet de faire contribuer le transport aérien au financement des modes de transport du quotidien dans le cadre de la programmation décidée par la loi d'orientation des mobilités. Vous appuyez votre proposition par une comparaison de la fiscalité applicable aux différents modes de transport. L'exonération du kérosène pour les vols internationaux, pratique historiquement recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin d'encourager le développement des liaisons internationales, a été mise en œuvre par les États membres de l'OACI au travers de nombreux accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux, qui la prévoient. L'État, ne pouvant jusqu'alors s'appuyer sur la fiscalité des carburants pour faire contribuer le transport aérien au financement de ses missions, a donc progressivement mis en place un certain nombre de taxes notamment sur les billets d'avion qui lui sont spécifiques. Ainsi, la comparaison de fiscalité entre modes de transport ne peut se résumer à l'absence de fiscalité sur le kérosène. La majoration de taxe de solidarité, qui permet d'augmenter les capacités d'intervention de l'AFITIF sur des projets d'infrastructures compatibles avec le développement durable et la limitation de l'empreinte carbone, s'inscrit dans un plan beaucoup plus vaste en faveur de la transition écologique proposé par le Gouvernement dans le cadre de la loi de finances pour 2020. L'un des objectifs de ce plan est de promouvoir une mobilité propre et durable. Au niveau européen, le secteur de l'aviation est intégré depuis

plusieurs années au marché de quotas carbone européen (UE-ETS) qui s'applique sur tous les vols intra-européens. Par ailleurs, la France promeut la mise en place d'une taxation spécifique du transport aérien au niveau européen, dont les modalités restent à définir, qui tient compte des niveaux de fiscalité déjà existants dans les divers États membres. L'échelon européen offre un niveau pertinent d'application pour une telle mesure afin d'éviter les mesures de contournement. Enfin, au niveau mondial, la France lors de la 40ème assemblée générale de l'OACI (24 septembre – 4 octobre 2019), a apporté son soutien sans faille à la mise en œuvre du mécanisme mondial de compensation des émissions de CO2 de l'aviation internationale (CORSIA) devant permettre au secteur d'atteindre l'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020.

Données clés

Auteur : [M. Alexis Corbière](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (7^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22172

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 juillet 2019](#), page 7079

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7578