



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Écotaxe sur le transport aérien

Question écrite n° 33263

### Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'éventualité de la mise en œuvre d'une écotaxe sur le transport aérien. L'industrie aéronautique est l'un des fleurons de l'industrie française les plus touchés par la crise économique. Ce fleuron représente 58 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 34 milliards d'euros d'excédents commerciaux et génère 300 000 emplois directs et indirects, non seulement à Toulouse et en région Occitanie, mais dans tous les territoires du pays. Le savoir-faire et les compétences d'excellence du pavillon français font briller le pays sur la scène européenne et internationale puisque la France est l'un des seuls pays au monde à être capable de construire des avions civils, des avions militaires et des hélicoptères. Mais l'écroulement du transport aérien dans le monde a engendré un coup d'arrêt brutal pour cette industrie. Le plan de soutien du Gouvernement de 15 milliards d'euros est à la hauteur des enjeux, mais il ne pourra malheureusement durer qu'un temps. L'industrie aéronautique française va donc devoir ajuster sa production à la santé du transport aérien. C'est pourquoi toutes les mesures qui permettront une relance rapide de ce secteur sont bienvenues, d'autant que le rebond de la crise sanitaire éloigne un peu plus chaque jour les perspectives du redémarrage. Dans ce contexte de très grande fragilité, la Convention citoyenne pour le climat propose à juste titre de diminuer les gaz à effet de serre émis par le transport aérien. Plusieurs recommandations sont à saluer, comme la compensation des émissions qui ne pourraient être éliminées par des puits de carbone ou encore le soutien au déploiement d'une filière de biocarburants pour les avions. Toutefois, d'autres propositions s'avèrent totalement contre-productives pour les secteurs de l'aéronautique et du transport aérien français. Parmi ces mesures qui participent au *flygskam* (« honte de prendre l'avion » en suédois), la perspective d'une écotaxe sur le transport aérien est une véritable aberration économique et un contresens écologique. Aberration économique car elle aggraverait les difficultés du secteur. Une telle écotaxe coûterait plus de 150 000 emplois directs au transport aérien et à l'aéronautique en France selon une étude d'impact réalisée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). En outre, cette mesure reviendrait à récupérer en partie les aides versées dans le cadre du plan de soutien à la filière aéronautique. Contresens écologique car le secteur aérien a besoin de financements pour investir massivement en faveur de la décarbonation et de la transition énergétique. Plutôt que d'ajouter de nouvelles taxes qui viendraient obérer la capacité à investir, on doit accompagner et inciter à l'accélération de ce virage écologique. Il convient ainsi d'accompagner le secteur de l'industrie aéronautique vers la réduction de la consommation de carburant, l'électrification des appareils et l'expérimentation de carburants neutres en carbone comme l'hydrogène dès 2035. Il convient aussi d'accompagner les compagnies aériennes françaises à décarboner leurs flottes en investissant dans des avions de moins en moins polluants dès aujourd'hui, puis au fur et à mesure des avancées technologiques. Il l'interroge donc sur les intentions du Gouvernement quant à une éventuelle mise en œuvre d'une écotaxe sur le transport aérien.

### Texte de la réponse

Parmi les propositions de la Convention citoyenne pour le climat, afin de diminuer les gaz à effet de serre émis par le transport aérien, celle d'une écotaxe sur le transport aérien, portée par des tarifs très élevés, a suscité de

vives réactions alors que le transport aérien traverse, du fait de la crise sanitaire, l'une des pires crises de son histoire. Dans ce contexte très difficile pour le secteur, le Parlement a décidé de ne pas adopter, dans la loi de finances pour 2021, de disposition visant à majorer les taxes sur les billets. Pour autant, la demande de la Convention d'une tarification carbone plus appropriée a été entendue. Le gouvernement considère que la tarification du carbone est un levier à mobiliser pour traiter l'enjeu environnemental que représentent les émissions de CO2 du transport aérien. L'article 142 de la loi « Climat et résilience » portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dispose ainsi que, « afin de contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'État se fixe pour objectif que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025, au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent, en privilégiant la mise en place d'un dispositif européen. » Ce même article donne un an au Gouvernement pour présenter au Parlement un rapport sur la mise en place de ce prix du carbone. Il insiste sur l'importance de prendre en compte dans ce rapport « la compétitivité, la préservation des emplois et la capacité d'investissement dans la transition écologique du secteur aérien », signe que vos préoccupations ont été entendues.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Luc Lagleize](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (2<sup>e</sup> circonscription) - Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 33263

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [20 octobre 2020](#), page 7236

**Réponse publiée au JO le :** [26 octobre 2021](#), page 7894