



15ème législature

Question N° : 34044	De M. Yannick Favennec-Bécot (Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés - Mayenne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >tourisme et loisirs	Tête d'analyse >Situation aviation légère et sportive	Analyse > Situation aviation légère et sportive.
Question publiée au JO le : 17/11/2020 Réponse publiée au JO le : 19/10/2021 page : 7706 Date de changement d'attribution : 24/11/2020 Date de signalement : 30/03/2021		

Texte de la question

M. Yannick Favennec-Bécot attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur la situation de l'aviation légère et sportive. Si ce secteur, par le biais de la Fédération française aéronautique (FFA), partage les objectifs de diminution des émissions de CO2, notamment pour le secteur aérien, en revanche il ne partage pas la méthode préconisée par la Convention citoyenne pour le climat en raison du caractère plus punitif qu'incitatif. En effet, l'augmentation de la taxation du carburant pour « l'aviation loisir » va lourdement pénaliser cette activité dont l'utilité sociale est méconnue. Cette mesure brutale ne tient pas compte de leurs efforts en matière d'avions électriques, de biodiversité. C'est pourquoi la FFA propose deux mesures constructives. D'une part, l'affectation de la taxe à un fonds dédié à la transition énergétique pour financer notamment des rétrofits vers des motorisations plus sobres et l'électrification d'une partie de la flotte avions. Ceci permettrait d'alimenter les dispositifs suivants : une subvention de transition écologique destinée à l'action électrique, un bonus écologique pour les avions à moteur thermique de nouvelle génération et enfin une prime à la conversion pour remplacer des aéronefs anciens par des aéronefs de nouvelle génération. D'autre part, une augmentation progressive de la taxe. L'aviation de demain doit, en effet, se faire en concertation avec les acteurs d'aujourd'hui pour que l'excellence industrielle aéronautique française s'engage vers l'aviation « verte » du futur. Les clubs affiliés font partie d'un écosystème social, technique, industriel qu'il faut aider à évoluer. L'aviation légère et sportive, essentielle pour la formation et l'orientation des jeunes est réellement force de proposition sur les thématiques de la transition écologique et de la biodiversité . C'est pourquoi il lui demande quelle réponse il entend apporter à ces propositions.

Texte de la réponse

L'article 59 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 a traduit la mesure SD-E4 proposée par la Convention citoyenne pour le climat en 2020. Elle s'inscrit dans un ensemble de mesures visant à réduire non seulement les émissions associées au trafic aérien, qu'il soit commercial ou de loisirs, mais également les émissions de l'ensemble des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre. Chaque secteur émetteur doit ainsi participer à cet effort. Dès lors, le tarif de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) de l'essence d'aviation utilisée pour la plaisance aérienne privée, est passé de 45,49 c€/L en 2020 à 56,39 c€/L depuis le 1er janvier 2021, et s'établira à 67,29 c€/L à compter du 1er janvier 2022, pour être aligné sur le tarif de l'essence routière à cette date, afin de renchérir le coût d'une activité émettrice de CO2. Les émissions associées à l'aviation privée sont en effet de l'ordre de 200 kt CO2eq/an. L'augmentation de fiscalité renchérit le coût de l'heure

de vol, ce qui pourrait inciter à utiliser des moteurs plus performants. En application des dispositions du b du 1 de l'article 14 de la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 encadrant la fiscalité énergétique, l'aviation de tourisme privée ne concerne pas exclusivement l'aviation de loisir au sens strict mais doit s'entendre de l'utilisation d'un aéronef à des fins autres que commerciales ou autres que pour les besoins des autorités publiques. Dès lors, les aéronefs utilisés par les aéroclubs ne sont pas les seuls visés par la mesure qui concerne l'ensemble des activités non commerciales. En outre la TICPE concerne tous les types de carburants, à l'exception de ceux qui ne peuvent pas être taxés en raison de conventions internationales l'interdisant, comme c'est le cas pour l'aviation commerciale. S'il existe des taux réduits ou des remboursements partiels dont bénéficient historiquement certaines activités, le Gouvernement étudie actuellement la façon dont ces exceptions peuvent être progressivement limitées. S'agissant spécifiquement de l'aviation légère et sportive, l'augmentation a été évaluée à 10,90 c€/litre en 2021 puis de 10,90 c€/l en 2022. Aujourd'hui, le coût d'une heure de vol est de l'ordre de 115 €. Un DR400-120, modèle le plus utilisé en aéroclub, consommant environ 25 l/heure, il en résulte un surcoût par heure de vol de 3,3 € pour une heure de vol (hdv) en 2021, soit une augmentation de 2,61 %. Pour 2022, l'augmentation serait la même que pour 2021 soit 3,3 € en plus par rapport à 2021 (et donc + 6,6 € par rapport à 2020, soit une augmentation totale de 5,22 %) pour une heure de vol. Concernant les propositions de mesures effectuées par les représentants de l'aviation légère et sportive, ceux-ci appellent à juste titre de leurs vœux une conversion vers l'avion école électrique, lequel présente le double avantage de ne pas gêner les riverains d'aérodromes, notamment lors des indispensables séances d'apprentissage initial, et de ne pas émettre de gaz à effet de serre. L'État, à travers la direction générale de l'aviation civile (DGAC), soutient en ce sens l'évaluation opérationnelle de l'avion électrique conduite par la fédération française aéronautique (FFA), et ce depuis près de quatre ans. Cela étant, la formation des pilotes, qui représente environ la moitié de l'activité des clubs, ne pourra pas se faire sur le seul avion électrique au regard de son autonomie actuelle, qui reste limitée. C'est donc une rénovation plus large que l'aviation légère doit envisager, en s'appuyant également sur des avions disposant de motorisations thermiques moins bruyantes et moins consommatrices d'énergie. Il convient de saluer dans ce domaine les efforts des aéroclubs qui recherchent des mécanismes d'accompagnement. La loi de finances initiale pour 2021 ne comporte pas d'affectation de la hausse de taxe du carburant utilisé par l'aviation légère et sportive à un fonds ayant pour objet la modernisation des flottes d'avions. La hausse de taxe a toutefois été étalée sur deux ans. Il serait cependant inexact de voir l'augmentation de la taxe carburant appliquée à l'aviation légère et sportive comme punitive, eu égard au soutien majeur engagé par le Gouvernement aux efforts de recherche pour la transition écologique de l'aviation.