



15ème législature

Question N° : 42335	De M. Dominique Potier (Socialistes et apparentés - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie, finances et relance		Ministère attributaire > Transition écologique et cohésion des territoires
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Taxe sur les billets d'avion - Empreinte carbone	Analyse > Taxe sur les billets d'avion - Empreinte carbone.
Question publiée au JO le : 02/11/2021 Date de changement d'attribution : 21/05/2022 Date de renouvellement : 08/02/2022 Date de renouvellement : 21/06/2022 Question retirée le : 21/06/2022 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Dominique Potier interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur la contribution à l'effort climatique que représenterait pour les différentes composantes socioéconomiques de la population l'amendement I-693 au Projet de Loi de Finances pour 2022 portant sur la taxation des billets d'avions. Les émissions du secteur aérien ont augmenté de 71 % entre 1990 et 2018 en France. Par ailleurs, au niveau européen, elles sont susceptibles de tripler d'ici à 2050 sans action politique d'envergure. L'amendement I-693, déposés par des députés Socialistes et apparentés, provient d'une proposition faite par la Convention citoyenne pour le climat comprenant l'augmentation des tarifs de l'écotaxe, l'ajout d'une tranche concernant l'aviation d'affaire et la modification du critère de destination, sur laquelle le Président de la République s'est lui-même engagé en juin dernier. Il vise à fixer des niveaux de taxe sur les billets d'avion plus cohérents avec les engagements pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'Accord de Paris. Le montant de cette contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à son introduction, à 30 euros pour chaque passager embarqué pour une destination à moins de 2 200 kilomètres (France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace Économique européen, la Confédération suisse, pays du Maghreb) et 60 euros, pour chaque passager embarqué pour une destination à plus de 2200 kilomètres; ces tarifs sont portés, respectivement, à 180 et 400 euros pour un vol national européen et un vol International, lorsque le passager est en classe affaires et qu'il peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement. Ces tarifs sont portés, respectivement, à 360 et 1 200 euros pour un vol national européen et un vol international, lorsque le passager a recours à un avion dit « d'aviation d'affaire » tels que les jets privés. Afin de renforcer l'efficacité de cette taxe, il semble plus pertinent de prendre en compte la distance parcourue en avion plutôt que de prendre seulement en compte le pays de destination en faisant une simple différenciation UE/hors-UE comme c'est le cas aujourd'hui. Le critère de 2 200 kilomètres a donc été choisi pour être plus englobant, en incluant notamment les pays du Maghreb dans le tarif minimal. Cet amendement a été rejeté en séance publique le 14 octobre 2021, le rapporteur général M. Laurent Saint Martin alléguant que cet amendement entraînerait une forte augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) pour toutes les catégories d'usagers et fragiliserait le secteur aérien. L'amendement I-693 est pourtant issu des travaux réalisés par The Shift Project et du collectif Suparéo-Décarbo, engagé pour une « aéronautique plus verte ». Ceux-ci prévoient tant une rupture technologique, avec un avion « vert » qui, à terme, pourrait s'affranchir de l'essentiel des énergies fossiles aujourd'hui consommées et une logique de quota carbone pour que des voyages de pur

divertissement à l'autre bout du monde ne viennent pas entraver notre capacité à survivre. Dans cet esprit, l'amendement I-693 ne s'oppose pas fondamentalement à l'aviation comme moyen de transports permettant la rencontre entre des peuples distants. Il prévoit une taxe dont le produit pourrait être reversé à la filière pour accélérer sa transition. Il est nécessaire d'affecter une partie non négligeable de ces ressources à l'accompagnement des salariés du secteur, des dispositifs publics de formation et de transition professionnelles étant nécessaires. Une autre part des ressources dégagées par la taxe devrait quant à elle être affectées à l'amélioration et l'accessibilité du transport ferroviaire, des transports en commun et du vélo, afin de renforcer son efficacité environnementale et son acceptabilité. Cette taxe cible prioritairement les longs courriers au-delà de 2 200 kilomètres, établissant une hiérarchie entre le voyage commun, le voyage d'affaires et les voyages en jet. Soulignons que d'autres pays ont déjà mis en place des niveaux de taxe bien supérieurs à celle mise en place par le Gouvernement l'année passée, tels que l'Allemagne, le Royaume-Uni. Ce ciblage se justifie du fait d'une empreinte carbone par passager supérieure au reste des vols et des caractéristiques socioéconomiques des passagers. Il lui demande quels sont les niveaux de revenus moyens des personnes effectuant de longs trajets dans des jets privés. Il souhaiterait savoir si l'amendement I-693 était adopté et appliqué, ce qu'il représenterait, par rapport à leur revenus, leur contribution financière à la lutte contre le réchauffement climatique, en comparaison de celle payée par leurs concitoyens vivant avec des revenus médians. Ces derniers sont en effet déjà indirectement astreints à la fiscalité environnementale sur les carburants. Il demande à ce que le ratio des contributions à l'effort climatique demandé par rapport au revenu du citoyen selon sa situation socioéconomique soit ainsi mis en évidence. Ainsi, la justesse et la décence de l'amendement I-693 pourront être évaluées et appréciées à leur juste valeur. Il demande que le Gouvernement apporte une réponse à cette question de justice sociale et climatique.