



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>7041</b>	De <b>Mme Sylvie Ferrer</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hautes-Pyrénées )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> >Taxation du transport aérien	<b>Analyse</b> > Taxation du transport aérien.
Question publiée au JO le : <b>04/04/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>10/10/2023</b> page : <b>9075</b> Date de signalement : <b>06/06/2023</b>		

### Texte de la question

Mme Sylvie Ferrer appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la différence de taxation entre les avions et les trains. D'ici 2024, la majoration de la taxation kilométrique des lignes de train *via* le péage ferroviaire s'élèvera à près de 8 %. Or cette redevance atteint déjà 9 euros par kilomètre en moyenne en France, soit 35 à 40 % du prix d'un billet de train, alors qu'elle est inférieure à 2 euros en Suède et à 3 euros en Italie. Bien que cela s'explique par le modèle de financement spécifique de la SNCF, cela a pour conséquence d'augmenter considérablement les tarifs, rendant le train moins accessible que d'autres moyens de transport plus polluants tels que l'avion. Pour compenser ce différentiel et éviter la fuite des passagers vers des modes de déplacement particulièrement néfastes pour l'environnement, il convient d'augmenter la taxation sur les vols intérieurs. Lors de la Convention citoyenne pour le climat de juin 2020, plusieurs propositions ont été rédigées concernant le transport aérien. Malheureusement, le Gouvernement n'a pas décidé de les appliquer. L'une d'entre elles consistait pourtant à adopter une écocontribution kilométrique renforcée, associée au tarif de solidarité. Elle proposait de l'augmenter afin de mieux refléter les dommages environnementaux générés par l'aviation, avec un montant de 30 euros par billet pour les vols inférieurs à 2 000 km et 60 euros pour les autres en classe économique, 180 et 400 euros en classe affaires, 360 et 1200 euros en jet privé. Actuellement, les ONG soulignent que l'écotaxe mise en place par le gouvernement d'Édouard Philippe n'est pas assez dissuasive pour réduire significativement le niveau des émissions de CO2 de l'aviation. En parallèle, les investissements dans les infrastructures ferroviaires ne se montrent pas à la hauteur des enjeux. La hausse de l'écocontribution augmenterait les fonds disponibles, dont le manque est criant. D'autre part, en France, seul le kérosène utilisé pour les avions de tourisme est taxé et ce à un niveau de 35 % à 40 % inférieur à celui appliqué au carburant des voitures. Une extension de cette taxe sur le kérosène à tous les vols de ligne ainsi qu'une augmentation de son montant permettrait de compléter efficacement l'écocontribution. C'est pourquoi elle souhaiterait savoir si, en respect envers les propositions de la Convention citoyenne pour le climat et face à l'ampleur de l'enjeu climatique, il compte rééquilibrer la concurrence entre le transport ferroviaire et aérien.

### Texte de la réponse

Dans son étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs publiée en juillet 2022, l'Autorité de régulation des transports (ART) souligne que les redevances d'accès au réseau ferroviaire perçues auprès des entreprises ferroviaires sont significativement plus élevées par train.km en France que dans les autres pays européens pour les services voyageurs, en particuliers pour les services voyageurs librement organisés.

Toutefois, l'ART souligne que l'emport moyen des trains en France est le plus élevé d'Europe. Rapportés au nombre de passagers.km et au nombre de tonnes.km pour ce qui concerne le fret, les écarts entre niveaux de redevance d'accès au réseau ferroviaire apparaissent de ce fait plus faibles entre pays européens que ce qui ressort de la seule comparaison des tarifs kilométriques. Au niveau national comme au niveau européen, le Gouvernement prend des mesures afin d'atteindre la neutralité carbone du transport aérien, d'accélérer sa décarbonation et de permettre un report modal vers le train quand cela est possible. Le transport aérien est d'ores et déjà mis à contribution pour financer tous les modes de transports, dont le transport ferroviaire. Le 1er janvier 2020, une hausse de l'écocontribution du secteur aérien avait ainsi été décidée, dans le but d'abonder le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France), à hauteur de 230 M€ annuellement. Cette réforme avait pour objectif de dégager des ressources pour financer les modes de transports décarbonés (notamment le transport ferroviaire) utilisés au quotidien par les Français. Un renforcement de la fiscalité sur les billets d'avion avec l'objectif de contribuer au financement de la trajectoire d'investissements du plan d'avenir pour les transports annoncé par le Gouvernement en février 2023 a par ailleurs été décidé et sera mis en oeuvre dans la loi de finances pour 2024. Des mesures complémentaires ont été mises en oeuvre depuis 2020. Tout d'abord, pour l'aviation commerciale, une taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT) est applicable depuis le 1er janvier 2022. De surcroît, un nouveau mécanisme de compensation des émissions de gaz à effets de serre (GES) des vols effectués à l'intérieur du territoire national métropolitain a été instauré par l'article 147 de la loi « Climat et résilience ». Les exploitants d'aéronefs compensent ainsi 50 % de leurs émissions depuis le 1er janvier 2022, 70 % depuis le 1er janvier 2023 et compenseront 100 % à compter du 1er janvier 2024. En ce qui concerne l'aviation d'affaires, le Gouvernement a fait le choix, dans le cadre des lois de finances pour 2021 et 2023, de porter le taux de de la taxe accise sur les produits énergétiques (TICPE) pour l'aviation d'affaires privée au niveau de celui de l'essence routière. Cet alignement sera effectif au 1er janvier 2024. Afin de contribuer au financement du plan d'avenir pour les transports et, en particulier, des investissements favorisant la réduction de l'impact des mobilités sur l'environnement, le Gouvernement prévoit, dans le projet de loi de finances pour 2024, l'institution d'une taxe sur l'exploitation des grandes infrastructures de transport de longue distance. Le rendement annuel attendu est de 0,6 Md€, répartis essentiellement entre les grandes concessions autoroutières et les grands aéroports, qui en répercuteront, pour leur part, la plus grande partie sur les compagnies aériennes. Au niveau européen, le Gouvernement soutient les textes du paquet « ajustement à l'objectif 55 » présentés par la Commission européenne et qui constituent la pierre angulaire de la décarbonation des transports et sont indispensables pour que ce secteur atteigne ses objectifs climatiques, sur la voie de la neutralité carbone. Le renforcement du marché carbone européen appliqué à l'aviation, notamment au travers de la suppression progressive des quotas gratuits, a ainsi été soutenus par la France et contribuera à renforcer le signal-prix appliqué au transport aérien de manière homogène à l'échelle européenne. Par ailleurs, des discussions sont toujours en cours visant à réformer et renforcer la taxation du kérosène pour les vols intra-européens via la modification de la directive sur la taxation de l'énergie.