FISCALITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN :

COMMENT FACILITER LA NÉCESSAIRE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR ?

Depuis de nombreuses années, le transport aérien est le seul secteur à avoir pris des engagements forts dans la lutte contre le réchauffement climatique, dans le respect des objectifs de l'Accord de Paris. Pleinement engagé dans sa transition écologique, le transport aérien s'est donné comme objectif de réduire ses émissions de CO_2 de 50% à l'horizon 2050 comparé à 2005. Pour continuer à être l'acteur économique majeur qu'il représente dans le développement des nations et des territoires, le transport aérien doit pouvoir s'appuyer sur un cadre réglementaire et fiscal cohérent, global et incitatif, facilitant et accompagnant sa nécessaire transition énergétique.

2%
part du transport aérien dans les émissions mondiales de CO_2

4%
part du numérique

8%
part du secteur habillement

2 litres / 100 Km
Consommation par passager d'un A350 selon les données constructeur

LA « NICHE FISCALE » DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS ? UN MYTHE

Le kérosène aéronautique n'est certes pas taxé, pour des raisons historiques. Mais la contribution fiscale du transport aérien spécifique à son activité (taxe d'aviation civile + taxe de solidarité + ETS) représente en France, annuellement, 1 milliard d'euros .
Et c'est sans compter :

- les taxes et impôts généraux (TVA, impôt sur les sociétés etc) ;
- les taxes affectées (taxe d'aéroport, taxes sur les nuisances sonores aériennes) ;
- les redevances d'infrastructures que le secteur aérien autofinance ;
- les taxes payées à l'étranger ;

Le transport aérien est soumis à une **fiscalité environnementale particulière au travers** du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (EU ETS), qui s'élève à plusieurs dizaines de millions d'euros par an.
Ramené à la tonne de CO_2 émise, la somme des taxes spécifiques aériennes et du coût de l'ETS s'élève de **40€ à 65€,** selon le type de lignes aériennes considérées. Soit un montant au moins équivalent **aux 44,6 euros de la taxe carbone qui s'applique à l'automobile.**

Justice sociale
Les mêmes catégories sociales empruntent l'avion et le TGV (source DGAC)

1/3 des Français prend régulièrement l'avion

Le transport aérien contribue positivement au budget de l'Etat

Utilisation de biocarburants durables
jusqu'à **80%** de réduction des émissions de CO_2 de façon immédiate (sur le cycle de vie du carburant)

LE TRANSPORT AÉRIEN CONTRIBUE À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS CLIMATIQUES DES ACCORDS DE PARIS

Depuis plus de 10 ans, le secteur du transport aérien prend ses responsabilités. La trajectoire ambitieuse qu'il s'est fixée est compatible avec les Accords de Paris qui ont pour ambition de limiter la hausse des températures à significativement moins de 2°C par rapport à l'ère pré-industrielle. Cela se traduit par des objectifs et des moyens pour les atteindre.

LES OBJECTIFS DU SECTEUR AÉRIEN :

1) Une croissance neutre en carbone à partir de 2020
2) Une réduction de 50% des émissions CO_2 à horizon 2050 par rapport à 2005

LES SOLUTIONS EXISTENT :

1) Une réduction à un rythme de 1,4% /an de la consommation de kérosène par passager/Km
2) Le biocarburant durable de 2ème génération présente un avantage de non concurrence alimentaire. Il permet une réduction immédiate des émissions CO_2
3) La recherche de ruptures technologiques à plus long-terme (en l'absence de telles technologies dans le court terme)

Le transport aérien :

100 milliards de contribution par an à l'économie française

1,1 millions d'emplois générés
(source : IATA)

Près de 1500 euros
c'est la richesse que le secteur aérien contribue à apporter à chaque Français par an
(source IATA)

UNE FISCALITÉ INCITATIVE AU SERVICE DE CES OBJECTIFS DOIT SE METTRE EN PLACE EN FRANCE

L'aviation contribue à l'émergence d'une mobilité durable à l'échelle planétaire. Le transport aérien de voyageurs et de marchandises n'est pas un luxe, il génère de nombreux impacts sociaux et économiques positifs.

L'enjeu est donc de préserver l'apport du secteur aérien en accompagnant et facilitant sa transition écologique.

Deux moyens d'action sont directement activables : **le renouvellement des flottes** avec des appareils de nouvelle génération, moins consommateurs de kérosène, et **l'utilisation de biocarburants durables** permettant IMMEDIATEMENT ET SANS NOUVELLE TECHNOLOGIE de réduire les émissions de CO_2 à la source.

Le renouvellement des flottes peut être accéléré par une incitation au renouvellement des flottes d'avions qui prendrait par exemple la forme **d'un crédit d'impôt ou d'une prime à la casse.**

Le biocarburant est 2 à 3 fois plus cher que le carburant fossile et sa production reste aujourd'hui limitée. Un cadre incitatif est nécessaire pour permettre l'émergence et le développement d'une filière compétitive de biocarburant durable aérien.

Le transport aérien français exerce son activité dans un marché mondial concurrentiel. Un cadre règlementaire et fiscal harmonisé aux plans national, européen et international permettra d'assurer une transition ordonnée du secteur, en évitant les distorsions que créent inévitablement des mesures purement nationales.

La France a la chance de disposer d'une filière aérienne performante essentielle à son économie. Une voie existe permettant d'éviter d'opposer de manière stérile écologie et transport aérien. Elle requiert la volonté de mettre en place une fiscalité incitative et aussi globale que possible dans un secteur économique créateur de richesse pour la France et utile à son rayonnement international.