

# SALON DU BOURGET

## LE TRANSPORT AÉRIEN PAYÉ POUR RECHAUFFER LE CLIMAT

17 JUIN 2015 - Le salon de la filière aéronautique au Bourget s'est ouvert sur le site même où la France a décidé d'organiser la conférence des Nations Unies sur le climat, en décembre 2015. Paradoxalement, le transport aérien est un des principaux « passagers clandestins » de la lutte contre les changements climatiques, au niveau international comme au niveau français.

[Dans une étude réalisée par le cabinet d'étude indépendant néerlandais CE Delft](#), le Réseau Action Climat révèle que la France, qui se veut exemplaire sur le front de la lutte contre les changements climatiques, continue de subventionner à hauteur de plus d'un milliard d'euros par an le transport aérien, pour les vols intérieurs seulement. C'est justement là où des alternatives moins polluantes, comme le train, existent mais souffrent de la concurrence déloyale de l'avion.

La baisse actuelle du prix du baril de pétrole représente une opportunité unique de supprimer les avantages fiscaux dont profite le transport aérien. À commencer par l'exonération totale de taxe accordée au carburant des avions (le kérosène), sur le plan domestique. L'étude montre que la mise en œuvre progressive d'une taxation du kérosène et des émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport aérien intérieur aurait des effets positifs, tant du point de vue environnemental que de l'emploi.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques



ALOFA TIVALLU  
Association pour le Développement Durable



fnauif



GREENPEACE



# Recommandations du Réseau Action Climat

Le maintien des avantages fiscaux accordés par l'État français au secteur aérien semble aujourd'hui inconcevable dans un contexte de crise climatique, de crise budgétaire et de crise sociale. Ce, alors que le Parlement s'apprête à adopter le projet de loi de transition énergétique. En limitant les émissions de gaz à effet de serre de son secteur aérien, la France ferait preuve d'exemplarité à la veille de la COP21.

Dés lors, le gouvernement peut saisir l'opportunité de la baisse des prix du pétrole pour introduire dans le prochain projet de loi de finance le relèvement du taux de TVA sur les billets d'avion au taux normal de TVA et la suppression de l'exonération de TICPE – et par là de la contribution carbone – du transport aérien au niveau domestique.

## Quel impact de l'aérien sur le climat ?

À raison de 700 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> émises dans le monde, le transport aérien est responsable d'au moins 2% des émissions de CO<sub>2</sub> sur la planète<sup>1</sup>, ce qui ferait de lui le 7<sup>e</sup> plus grand pollueur au monde s'il était un pays. Si l'on ajoute les autres pollutions, en plus du CO<sub>2</sub>, le transport aérien est responsable de 5% des changements climatiques liés aux activités humaines en raison de ses émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de dioxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) et des traînées de condensation qui réchauffent la surface de la Terre<sup>2</sup>. Cet impact sur le réchauffement planétaire pourrait s'accroître si rien n'est fait : l'industrie aérienne prévoit une multiplication par trois du trafic aérien d'ici 2030.

Aujourd'hui, les plus gros pollueurs dans l'aérien sont l'Europe et l'Amérique du Nord, même si les émissions en Asie sont également en hausse. Les vols européens représentent un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> mondiales dans le secteur.

Au niveau français, le transport aérien représente 1,4% des émissions de CO<sub>2</sub> totales du pays<sup>3</sup>. Les gains de performance énergétique n'ont pas compensé la hausse exceptionnelle du trafic, qui a causé une hausse de 62% des émissions de CO<sub>2</sub> entre 1990 et 2012. Après une amélioration, les émissions du transport aérien national sont reparties à la hausse depuis 2010 en raison du développement des *low-costs*.

Ces déplacements ne sont pas irréversibles et des alternatives existent : les visio-conférences permettent d'éviter les déplacements professionnels (qui représentent la moitié des voyages en avion opérés à l'intérieur du pays<sup>4</sup>) et le train, dont le bilan carbone est 10 à 30 fois inférieur à celui de l'avion.

**Si le transport aérien  
était un pays, ce serait  
le 7<sup>e</sup> plus gros  
pollueur du  
monde**

<sup>1</sup> Ministère de l'Écologie, de l'énergie et du développement durable. Rapport environnement DGAC - Année 2014.

<sup>2</sup> Aviation and global climate change in the 21st century. David S. Lee<sup>3</sup> <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231009003574>

<sup>3</sup> Ministère de l'Écologie, de l'énergie et du développement durable. Les émissions gazeuses liées au trafic aérien - Données 2012 publiées en décembre 2014.

<sup>4</sup> DGAC Enquête Nationale des Passagers Aériens - 2012

# Des émissions de CO<sub>2</sub> non réglementées

Cela fait plusieurs décennies que les États se renvoient la balle sur la responsabilité des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, par nature international. **En conséquence, l'aviation est devenue le « passager clandestin » de l'action internationale contre le dérèglement climatique** : elle n'est soumise à aucune réglementation de réduction de ses gaz à effet de serre, tandis que les autres secteurs sont davantage réglementés. Le Protocole de Kyoto (signé en 1997), seul traité international de réduction des gaz à effet de serre à ce jour, ne couvre pas le transport aérien international (hors vols domestiques). Lors de sa signature, les États s'en sont remis à

Depuis près de **20 ans**,  
l'OACI discute d'un accord  
sur les émissions de  
l'aviation internationale...  
sans tomber d'accord !

l'organisation de l'ONU dédiée à l'aviation – l'OACI – pour réguler les émissions du trafic aérien international. En ce qui concerne les vols domestiques, ce sont les États qui sont responsables sur leur territoire.

Mais depuis 1997, les négociations au sein de l'OACI piétinent. L'une des conséquences d'un tel laissez-faire a été une augmentation désastreuse des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, de 83% entre 1990 et 2003. Ce, malgré les efforts – modérés – d'amélioration de l'efficacité énergétique menés par l'industrie.

En 2013, les pays réunis sous l'OACI ont décidé de parvenir à un accord international sur un mécanisme de limitation des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien. Il s'agit de stabiliser les émissions du secteur à leur niveau de 2020. Pour cela, les États réunis sous l'OACI visent simplement à aboutir à un mécanisme de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> des avions. L'ambition de départ de cette négociation est très modeste, car plutôt qu'une stabilisation, il faudrait que les émissions du secteur aérien baissent pour contenir l'élévation de la température en deçà de 2°C.

Enfin, au niveau européen, si le secteur aérien est désormais inclus dans le système européen d'échange des quotas de CO<sub>2</sub> (EU ETS), l'UE a cédé aux lobbies en excluant une partie des vols au départ à l'arrivée des aéroports européens. Seuls les vols opérés à l'intérieur du continent européen sont assujettis à des quotas carbone. Sur ces quotas, 85% sont octroyés à titre gracieux au secteur. De toute façon, le prix de la tonne de CO<sub>2</sub> est aujourd'hui trop bas en Europe pour les inciter à réaliser des économies d'énergie.

## L'illusion d'une aviation durable

L'avion solaire ou électrique, rappelant un doux rêve, ne sera pas une solution commercialisable avant des décennies (au moins). Avec le soutien du Ministère français de l'environnement, de l'énergie et du développement durable, les compagnies aériennes se targuent surtout de développer des « biocarburants durables », pour remplacer le kérosène fossile, source de CO<sub>2</sub>. Les alternatives envisagées, comme la plante robuste jatropha, présentent les mêmes risques pour l'environnement, le climat et la sécurité alimentaire que les agrocarburants de première génération. La fabrication de biocarburants à partir de micro-algues se heurte à des défis économiques et technologiques trop grands pour être considérées aujourd'hui comme une alternative à grande échelle. **Cette fausse solution des « biocarburants » ne pourra donc pas contrebalancer la croissance du trafic aérien.**

Sur le plan technologique, la performance énergétique des avions s'est accrue puisque les émissions de CO<sub>2</sub> par passager ont diminué de 32% entre 1990 et 2012. Cependant, les progrès d'efficacité énergétique se sont ralentis ces dernières années (1% par an seulement depuis 2010). Des normes d'émissions de CO<sub>2</sub> telles qu'annoncées par le gouvernement américain le 10 juin 2015, également en préparation à l'OACI, sont dès lors indispensables. Encore faudra-t-il s'assurer du caractère contraignant et du niveau d'ambition de ces normes, dont les effets se feront nécessairement attendre, en raison de la faible fréquence de renouvellement de la flotte des avions.

Le rythme des progrès  
d'efficacité énergétique  
s'est ralenti depuis 2010 :  
Il est de **1% par an**

# Dans le ciel, des subventions tous azimuts

En vertu d'un texte international devenu anachronique – la Convention de Chicago, signée par certains États en 1944 – le transport aérien international échappe à toute taxe sur le carburant. Le kérosène est le seul carburant d'origine fossile dont la consommation ne supporte aucune taxe (Taxe sur la valeur ajoutée – TVA, et Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques – TICPE). De surcroît, les billets d'avion sont assujettis à un taux réduit de TVA (10% sur les voyages domestiques) quand ils n'en sont pas tout bonnement exemptés (billets internationaux).

Le transport aérien est de fait exclu du périmètre de la taxe carbone française mise en œuvre depuis 2014 sous la forme d'une composante carbone intégrée aux taxes énergétiques. Ce alors même qu'il constitue le mode de transport le plus émetteur de gaz à effet de serre. Le prix des billets est donc loin de refléter le coût des impacts environnementaux du transport aérien. La défiscalisation du kérosène n'est pas non plus justifiée sur le plan social puisqu'elle diminue artificiellement le prix des billets d'avions. Or, les usagers de l'aérien sont majoritairement issus des classes aisées<sup>5</sup>. La baisse du prix occasionnée par l'exonération de TICPE est estimée à 14% par la DGDDI<sup>6</sup>.

**Le transport aérien international échappe à toute taxe sur le carburant**

Pour autant, la Convention de Chicago n'interdit pas aux États de taxer le kérosène utilisé pour le transport aérien intérieur. Certains États ont donc introduit une taxe sur le kérosène. D'autres, comme l'Allemagne, applique un taux de TVA normal aux billets d'avion pour les vols intérieurs.

**Le manque à gagner annuel pour l'Etat français, lié aux niches fiscales accordées au secteur aérien est évalué entre 1,2 et 1,42 milliards €**

L'étude commanditée par le Réseau Action Climat montre que l'État français s'est privé en 2011 de 580 millions d'euros à 820 millions d'euros du fait de l'exonération de TICPE sur le kérosène utilisé dans le transport aérien et de 620 millions d'euros du fait du taux réduit de TVA sur les billets d'avions domestiques.

Au total, les exonérations de TVA et de taxe sur le kérosène représentent pour l'État français un manque à gagner de 1,2 milliards à 1,42 milliards d'euros par an<sup>7</sup>. A raison de 30 millions de passagers annuels sur les vols intérieurs, cela représente un cadeau de 40 euros par voyage.

À cela s'ajoute une dépense publique de 10 milliards d'euros en subventions directes aux aéroports et lignes aériennes, entre l'an 2000 et mi-2013. Le coût que représentent ces aides d'État pour le contribuable révèle le vrai prix des vols « low-cost », dont le coût environnemental n'est plus à démontrer. Au même moment, il est apparu clairement que le train en France souffrait d'un manque d'investissement criant.

**Le total des subventions directes aux compagnies et aux aéroports en France, versées entre 2000 et 2013 était de 10 milliards €**

<sup>5</sup> 43% des cadres ont pris l'avion au cours des douze derniers mois contre respectivement 16% des employés et 9% des ouvriers. Enquête DGAC 2012.

<sup>6</sup> Henri Guillaume. Rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales, juin 2011.

<sup>7</sup> Le montant dépend du taux de taxe considéré comme référence. Dans la fourchette basse, le taux de taxe pris en considération est celui inscrit au Code des douanes de 30,2€/hl. Dans la fourchette haute, le taux retenu est de 40,2€/hl, plus proche du taux de taxe du gazole et qui servait de référence auparavant.

## Chute du prix du pétrole:

# Encore une aubaine pour les compagnies aériennes, ou l'occasion d'agir ?

Le cabinet CE Delft a simulé la suppression progressive de l'exonération de TICPE pour le kérosène utilisé par le transport aérien entre 2015 et 2018 (vols intérieurs uniquement). La première année, les auteurs ont introduit une taxation du kérosène équivalente à 8 € l'hectolitre de carburant, et lui ajoute une taxe carbone de 1,91 € l'hectolitre (correspondant à la taxe carbone existant en France mais non appliquée au kérosène<sup>8</sup>). Il en résulterait une augmentation du prix des billets d'avion en France de 4% en 2015, soit moins de 5 euros par billet en moyenne<sup>9</sup>. Un tel dispositif conduirait à une baisse du trafic aérien de 5% sur la partie intérieure, et de 4% sur le trafic vers les départements d'outre mer<sup>10</sup>.

### Ce dispositif aurait un double avantage :

- Une diminution de 4% des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au scénario de référence dès 2015,
- Un gain pour le budget de l'État français estimé à 125 millions d'euros dès cette année.

**À terme, dans le cas où l'exonération de taxe serait complètement supprimée d'ici à 2018, le taux de taxe sur le kérosène serait de 37, 84€/hl. La baisse des émissions atteindrait 20% et les recettes pour l'Etat, près de 500 millions d'euros sur l'année. Ces nouvelles ressources pourraient ensuite être reversées au développement de moyens de transports moins polluants.**

La diminution du nombre de passagers aurait toutefois pour conséquence une perte d'emplois dans le secteur aérien, à hauteur de 2 700 emplois dans le cas de la taxation du kérosène à hauteur de 30,2 € par hectolitre, couplée à la taxe carbone. Cependant, ces impacts seraient en partie compensés par la création d'emplois dans le secteur ferroviaire, grâce au report modal de l'avion vers le rail : +700 emplois dans le scénario de la fin de l'exonération de TICPE sur le kérosène.

A cela s'ajoute les emplois créés grâce à l'utilisation des recettes de la taxe. CE Delft a calculé qu'un recyclage de ces recettes sous forme de baisse des cotisations sociales aurait un impact positif global sur l'emploi (avec la création de plusieurs milliers d'emplois à la clé).

Le gain probable, en 2015,  
apporté à l'industrie aérienne  
par la baisse actuelle du prix du  
pétrole est évalué à  
**80 milliards de  
dollars**

Les impacts de l'introduction d'une taxe sur le kérosène doivent être mis en regard avec d'autres paramètres : l'attribution du Crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) aux compagnies aériennes pour alléger leurs charges, alors qu'elles ne contribuent pas à la taxe carbone qui le finance<sup>11</sup>, des nouvelles exonérations de taxes sur les passagers en correspondances décidées pour 2015 et 2016 par le gouvernement (pour un coût annuel de 100 millions d'euros), et la baisse du prix du pétrole.

<sup>8</sup> Composante carbone de 7 € la tonne de CO<sub>2</sub>, telle que votée dans la loi de finance de 2014.

<sup>9</sup> CE Delft a pris en compte le taux de taxe retenu dans le Code de douanes (soit 30,2 euros par hectolitre), auquel il a ajouté la part correspondante à la composante carbone introduite par la loi de finance de 2014 (14,5 € la tonne de CO<sub>2</sub> en 2015, 22 euros en 2016, 29,5 € en 2017 et 37 € en 2018). Officiellement, la composante carbone n'est fixée en France que jusqu'en 2016, mais le choix méthodologique a été fait de maintenir le même rythme d'augmentation jusqu'en 2018.

<sup>10</sup> Compte tenu de l'élasticité-prix dans l'aérien.

<sup>11</sup> Air France KLM a reçu 43 et 66 millions d'euros en 2013 et 2014 au titre du CICE.

Alors que le prix tourne autour de 60 dollars le baril actuellement, le prix du kérosène utilisé dans le transport aérien en Europe a chuté de 36% en un an<sup>12</sup>. L'association internationale des compagnies aériennes (IATA) estime à 80 milliards de dollars le gain apporté par cette baisse du prix du pétrole sur l'année 2015<sup>13</sup>. Les compagnies aériennes réaliseront donc des économies significatives, qu'elles sont amenées à répercuter sur le prix des billets d'avion. Selon Yan Derocles, spécialiste du secteur aérien, cela pourrait représenter une économie de l'ordre de 600 millions d'euros en 2015 pour Air France - KLM<sup>14</sup>.

**L'équation est simple: le coût de la mise en œuvre progressive de la taxation sur le kérosène serait compensé par les coups de pouce fiscaux accordés par le gouvernement au transport aérien, couplés aux économies réalisées grâce à la baisse du prix du pétrole. Le gouvernement n'a donc aucune excuse valable pour ne pas mettre en place cette taxation progressive.**

## Contact

Lorelei Limousin, Responsable des politiques de transports, Réseau Action Climat France,  
[lorelei@rac-f.org](mailto:lorelei@rac-f.org) +33 67 70 31 09 19

## Lien vers l'étude de CE Delft

[http://www.rac-f.org/IMG/pdf/CE\\_Delft\\_7C52\\_Indirect\\_subsidies\\_for\\_domestic\\_passenger\\_air\\_transport\\_in---.pdf](http://www.rac-f.org/IMG/pdf/CE_Delft_7C52_Indirect_subsidies_for_domestic_passenger_air_transport_in---.pdf)

---

<sup>12</sup> Variation constatée par l'association internationale du transport aérien, IATA, entre mai 2014 et mai 2015  
<http://www.iata.org/publications/economics/fuel-monitor/Pages/price-analysis.aspx>

<sup>13</sup> IATA - Impact on this year's fuel bill of the global airline industry. <http://www.iata.org/publications/economics/fuel-monitor/Pages/price-analysis.aspx>

<sup>14</sup> La chute du prix du pétrole soulage un peu les compagnies aériennes, Les Échos, Source AFP. 25/01/15.  
[http://www.lesechos.fr/25/01/2015/lesechos.fr/0204106736263\\_la-chute-du-prix-du-petrole-soulage-un-peu-les-compagnies-aeriennes.htm](http://www.lesechos.fr/25/01/2015/lesechos.fr/0204106736263_la-chute-du-prix-du-petrole-soulage-un-peu-les-compagnies-aeriennes.htm)