

# Les aides au transport aérien

Dommageables au climat  
et injustes !



**Rédaction :**

Meike Fink || Responsable « Transition climatique juste »  
Réseau Action Climat (RAC-F)

**Soutien :**

Publication réalisée avec le soutien de l'Ademe et du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Les auteurs sont seuls responsables du contenu de cette publication, qui ne reflète pas nécessairement l'opinion des financeurs et des entreprises analysées. Les financeurs ne sont pas responsables de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenus.

**Dessin :**

David Cochard

**Mise en page :**

Christian Mattiucci



<b>Introduction :</b> <b>L'aviation et justice climatique</b>	<b>4</b>
<b>Synthèse des propositions</b>	<b>4</b>
<b>Responsabilité climatique de l'aviation :</b> <b>un secteur en croissance dans tous les territoires</b>	<b>5</b>
<b>Les objectifs climatiques du secteur de l'aviation :</b> <b>quels moyens pour les atteindre ?</b>	<b>5</b>
<b>Les aides directes et indirectes à l'aviation :</b> <b>un scandale climatique !</b>	<b>6</b>
<b>Des soutiens qui profitent avant tout</b> <b>aux ménages aisés</b>	<b>8</b>
<b>Suppression de la niche fiscale « kérosène »</b> <b>pour les vols intérieurs</b> <b>Impacts en termes d'emplois et de compétitivité</b>	<b>9</b>

# Introduction :

## L'aviation et justice climatique

Sous l'angle climatique, l'avion est le moyen de transport le plus nuisible pour le climat alors qu'il bénéficie le plus d'aides publiques directes et indirectes. Pour rester dans l'esprit de la COP 21, il est nécessaire de supprimer au plus vite les niches fiscales dommageables au climat et d'utiliser les nouvelles recettes pour développer les solutions de mobilité durables permettant de diminuer le recours à l'avion pour des trajets en France métropolitaine.

Il est aussi utilisé par ceux qui disposent davantage de moyens pour prendre des vacances et voyager. Ces aides publiques bénéficient

donc aux ménages qui en ont moins besoin que d'autres. Dans un souci de fixation des priorités pour l'argent public, une réorientation s'impose.

Mais les compagnies aériennes françaises ne se portent pas bien. Année après année, elles perdent des parts de marché au profit d'entreprises étrangères et doivent licencier. Air France vient à peine de sortir de quatre années de déficit et propose des stratégies de restructuration très contestées par des syndicats. Dans ce contexte tendu, comment faire pour mettre en œuvre des politiques climatiques ? ■

## Synthèse des propositions

Nous demandons une suppression progressive des aides directes et indirectes (exemptions de taxation) en faveur du secteur de l'aviation. Celle-ci devra passer par la mise en place des mesures suivantes :

- 1 • il est primordial d'instaurer une égalité de traitement entre les différents modes de transport et d'élargir la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) au kérosène, a minima sur les vols intérieurs;
- 2 • il est important que l'allocation gratuite des quotas de CO<sub>2</sub> pour le secteur de l'aviation prenne fin, puisque le secteur n'est par définition pas soumis aux risques de fuites de carbone;
- 3 • il faut instaurer un taux de TVA à 20 % pour les billets d'avion pour les vols domestiques afin d'envoyer un signal cohérent avec les engagements climatiques de la France;
- 4 • la France devra militer à l'échelle européenne en faveur de la mise en place d'une TVA sur les billets d'avions internationaux;
- 5 • plutôt que de financer davantage le secteur de l'aviation, l'argent public serait mieux investi dans des modes de transports publics plus compatibles avec la lutte contre les changements climatiques et dans le désenclavement « ferroviaire » de certaines régions françaises.

La suppression de ces aides paraît particulièrement justifiée dans la mesure où elles bénéficient en majorité aux ménages aisés :

Même si les aides à l'aviation représentent une baisse des prix des billets d'environ 12 % en ce qui concerne l'exonération de la taxe sur l'énergie et de 15 à 20 % du fait de la TVA à taux zéro pour les billets d'avion internationaux et intra-européens<sup>1</sup>, contribuant de la sorte à rendre l'avion plus accessible aux ménages modestes, les statistiques montrent que le transport aérien est davantage utilisé par les catégories supérieures.

Les aides directes et indirectes pour le secteur de l'aviation bénéficient donc avant tout aux ménages aisés. Dans un souci de priorisation de l'emploi de l'argent public, il paraît absurde de maintenir ces soutiens.

1. Ministère de l'économie et des finances (2011) « Rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales – Dépenses fiscales liées à la consommation d'énergie fossiles » Annexe H [www.economie.gouv.fr/rapport-du-comite-d-evaluation-des-depenses-fiscales-et-des-niches-sociales-2011](http://www.economie.gouv.fr/rapport-du-comite-d-evaluation-des-depenses-fiscales-et-des-niches-sociales-2011)

On ne peut cependant ignorer la situation économique dégradée des compagnies de transport aériennes françaises et la sensibilité de l'élasticité-prix des billets. Pour aboutir à une mesure climatique ambitieuse, il est nécessaire de prendre en compte les positions des syndicats et d'essayer de trouver un terrain d'entente. Peut-être en faveur d'un « green tax shift » ?

Nous proposons donc de mener une étude approfondie sur les impacts économiques et salariaux de différents scénarios de suppression de l'exonération de la taxe sur la consommation du kérosène pour les vols intérieurs en France et sur l'utilisation des recettes pour un « green tax shift », ou autre. Il s'agira ensuite de réunir les principaux acteurs concernés (Air France, syndicats, ministère de l'environnement, ministère des finances, ministère du travail, ONG environnementales, OIAC) afin d'identifier des compromis acceptables.

# Responsabilité climatique de l'aviation : un secteur en croissance dans tous les territoires

L'aviation est, de tous les modes de transport, le plus émetteur de gaz à effet de serre.

Le transport aérien émet 14 à 40 fois plus de CO<sub>2</sub> que le train par km parcouru et personne transportée<sup>1</sup>.

Un vol aller-retour Paris-Pékin émet 1 239 kg d'émissions de CO<sub>2</sub> par passager, soit l'équivalent des émissions d'une famille pour se chauffer pendant un an en France.

Entre 2000 et 2015, les émissions du secteur de l'aviation en France ont progressé de 7,1 % pour un nombre de passagers-kilomètres en augmentation de 43,9 %<sup>2</sup>. Même si l'efficacité du transport aérien s'accroît (moins d'émissions par passager qu'auparavant), le problème fondamental est de faire baisser les émissions liées aux avions en France et partout dans le monde<sup>3</sup> en valeur absolue.

La DGAC<sup>4</sup> indique que le secteur aérien dans son ensemble émettait 22 Mt CO<sub>2</sub> en 2015, 20 % provenant des vols domestiques et 80 % des vols internationaux. Selon l'inventaire du CITEPA<sup>5</sup>, les vols intérieurs représentent 1,3 % des émissions nationales. Si on y ajoute les émissions des vols internationaux, ce pourcentage augmente à 6,5 %.

Mais il n'y a pas que le CO<sub>2</sub> : la vapeur d'eau causée par les avions contribue à la formation de traînées blanches de condensation qui favorisent l'apparition de nuages cirrus qui réchauffent la surface de la Terre.

Les oxydes d'azote (NOx) rejetés en altitude par les réacteurs augmentent la concentration de l'ozone (O<sub>3</sub>) et du méthane (CH<sub>4</sub>) qui sont d'autres gaz à effet de serre.

En prenant en compte l'ensemble de ces gaz, le transport aérien est alors à l'origine de 4 à 4,9 % du réchauffement climatique mondial pour 2 % des émissions de CO<sub>2</sub> émises. C'est donc un contributeur d'émissions de gaz à effet de serre de premier plan<sup>6</sup>.

Même si la majorité des émissions de l'aviation de la France est d'origine internationale (80 %), il est important de souligner que depuis 2000, les émissions de CO<sub>2</sub> pour le trafic intérieur sont en nette diminution (-26 %), grâce notamment au report modal vers le TGV. Une baisse du trafic aérien intérieur est encore attendue pour les prochaines années sur ses nouvelles dessertes.

Depuis les années 1970 le volume du trafic aérien mondial double tous les 15 ans. En cinq ans, le nombre de passagers est passé de 2,5 milliards en 2008 à 3 milliards en 2013 (hausse annuelle de 4,7 %<sup>7</sup>). Au rythme de +5 % par an environ, le trafic aérien devrait être quatre fois plus important en 2040 qu'en 2010 selon les prévisions de l'OACI.

L'étude de référence de David Lee<sup>8</sup> conclut qu'en conséquence, si aucune mesure n'est prise, les émissions du transport aérien devraient tripler d'ici 2050, voire être multipliées par 4 à 6 par rapport au niveau de 2010 selon l'OACI. Cette tendance est fondamentalement contradictoire avec l'objectif de maintenir le réchauffement climatique sous la barre des 2° C et encore plus pour celui d'1,5° C.

Contrairement à ce qu'affirment l'industrie et les compagnies aériennes, les innovations technologiques (moteurs et carburants) et les nouveaux processus dans le secteur ne suffiront pas à compenser la hausse du trafic. Même dans le scénario le plus ambitieux, les projections révèlent un fossé de 153 à 387 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pour atteindre l'objectif de 50 % de réduction d'émissions pour 2050<sup>9</sup>, soit environ le tiers des émissions actuelles. ■

1. ADEME– Les chiffres clés 2014 Climat, Air et énergie
2. DGAC Direction du transport aérien (2016) « Emissions gazeuses liées au trafic aérien commercial en France en 2015 »
3. Réseau Action Climat (2016) « CO<sub>2</sub> is in the air »
4. Cf note 2
5. [www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten#Evolution\\_emi\\_secteur](http://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten#Evolution_emi_secteur)
6. Transport and environment, « How ICAO failed to tackle aviation and climate change and what should happen now », 2009 [www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/index.php?idp=64](http://www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/index.php?idp=64)
7. DGAC, « Les émissions gazeuses liées au trafic aérien », 2014 (données 2012)
8. Lee, « The impact of the "2020 Carbon Neutral Goal" on aviation CO<sub>2</sub> radiative forcing and temperature response », 2013
9. Owen and Lee « Bridging the aviation CO<sub>2</sub> emissions gap: why emissions trading is needed », 2011

# Les objectifs climatiques du secteur de l'aviation : quels moyens pour les atteindre ?

Les émissions du transport international maritime et aérien ne sont pas couvertes par le Protocole de Kyoto et l'Accord de Paris. La CNUCCC a attribué à l'OACI et l'OMI la responsabilité de la limitation des émissions du transport international aérien et maritime. Les objectifs et les mesures fixés dans ces cadres de négociation ont été jusqu'ici moins exigeants que dans le cadre de la CNUCCC.

L'International Air Transport Association (IATA)<sup>10</sup> a bien mis en place des objectifs climatiques, mais les outils pour atteindre ces objectifs ont jusqu'ici été absents :

- une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020 ;
- une croissance neutre en carbone à partir de 2020 ;
- une réduction de 50 % des émissions en 2050 par rapport à 2005.

En 2016, après des années de négociations, un accord a été trouvé pour la mise en place par l'OACI d'un outil volontaire pour limiter l'impact climatique du secteur de l'aviation : le « Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)<sup>11</sup> ».

L'objectif climatique est de fixer un cap sur les émissions du secteur sur le niveau de l'année 2020 et chaque année où les émissions totales du secteur dépasseront ce niveau, un recours à des mécanismes de compensation dans d'autres secteurs sera fait. Cependant, comme la participation est volontaire et que la performance des outils de compensation reste souvent en deçà des attentes<sup>12</sup>, le CE Delft estime dans une étude qu'il est probable que seulement 20 % des émissions seront compensées<sup>13</sup>.

Depuis 2012, le système d'échange de quotas de CO<sub>2</sub> de l'Union européenne (ETS) inclut les émissions européennes de l'aviation (intérieures à l'UE)<sup>14</sup>. Les émissions internationales ont été exclues du mécanisme dès 2013 sous la pression de l'industrie aéronautique en attendant le développement d'un outil par le biais de l'OACI, le fameux « CORSIA », qui a été décidé en 2016 pour une mise en place en 2020.

Ce système ETS est largement perfectible : sur-allocations de quotas souvent gratuits alors que le secteur de l'aviation ne présente aucun risque de fuites de carbone le justifiant, contrairement à d'autres secteurs qui doivent les acheter pour ne pas dépasser leurs objectifs<sup>15</sup> provoquant des trajectoires de réduction des émissions trop faibles.

En dépit de ces limites, le système ETS reste un outil comparativement performant par rapport à CORSIA<sup>16</sup>.

Pourquoi ne pas s'inspirer de l'exemple du Canada ? Ce pays a en effet voté en 2016 la mise en place d'une taxe carbone à partir de 2018 qui sera de 50 \$/tCO<sub>2</sub> en 2022 et qui a la particularité d'inclure les émissions de l'aviation<sup>17</sup>, contrairement à la composante carbone en France par exemple.

Le caractère international du secteur de l'aviation implique de trouver une solution à ce niveau. Souvent, cela se résume au plus petit dénominateur commun. L'outil CORSIA, qui risque donc de rester en deçà des attentes et de s'appliquer sur une base volontaire, est le symbole des difficultés de traduction des objectifs climatiques en actions. ■

10. [www.iata.org/policy/environment/Pages/climate-change.aspx](http://www.iata.org/policy/environment/Pages/climate-change.aspx)

11. [www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx](http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx)

12. [www.transportenvironment.org/newsroom/blog/false-dawn-action-aviation-emissions](http://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/false-dawn-action-aviation-emissions)

13. Transport & Environment, « European and ICAO's global measure compared - How Europe's ETS and ICAO's global measure compare over 2021-2035 », Décembre 2016

14. [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en)

15. Transport and Environment, « Aviation's continued role in ETS Ensuring action in limiting aviation emissions » Février 2017

16. cf note 13

17. [www.canadianenergylaw.com/tags/carbon-tax/](http://www.canadianenergylaw.com/tags/carbon-tax/)

18. En 2011 le Réseau Action Climat et la FNH ont lancé un appel (« Stop aux subventions à la pollution ») pour la suppression des subventions aux énergies fossiles. Il a été signé par des nombreux économistes et associations. <http://rac-f.org/stop>

19. *Libération* (24 août 2015) « Le kérosène, pompe à fric de la République ». [www.liberation.fr/futurs/2015/08/24/le-kerosene-pompe-a-fric-de-la-republique\\_1368783](http://www.liberation.fr/futurs/2015/08/24/le-kerosene-pompe-a-fric-de-la-republique_1368783)

20. PLF 2017 Evaluation des voies et moyens : N° de mesure : 800109 – Exonération de TIC pour les avions 3 080 M€ en 2017

21. MEEM (2017) « Fiscalité environnementale – Un état des lieux », Théma Balises

22. CE Delft, « Tax exemptions and reductions for domestic commercial air passenger transport in France », 2015

23. MEEM, « Bilan énergétique de la France pour 2015 », Datalab, 2016

24. [www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031044385&categorieLien=id](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031044385&categorieLien=id)

25. Transport and Environment, « Aviation's continued role in ETS Ensuring action in limiting aviation emissions » Février 2017

26. Art. 278 bis et suivants du *Code général des impôts*

27. CE Delft (2015) « Tax exemptions and reductions for domestic commercial air passenger transport in France »

# Les aides directes et indirectes à l'aviation : un scandale climatique<sup>18</sup> !

Dans les années 40, afin de faciliter l'essor de l'aviation dans le monde, une série d'accords bilatéraux relatifs aux services aériens a été signée. Il s'agit en particulier de la convention de Chicago de 1944. Parmi les clauses de ces accords figure l'exemption de toute taxe pour le carburant aérien destiné aux vols internationaux.

Même si ces dispositions permettent de taxer les vols domestiques, comme cela est le cas aux Etats-Unis, au Japon, Brésil et Suisse depuis bien longtemps<sup>19</sup>, le carburant utilisé pour les vols intérieurs français est totalement exonéré de taxe sur la consommation énergétique mais aussi de TVA.

Ainsi, le kérosène est le seul carburant d'origine fossile dont la consommation ne supporte aucune taxe.

Ce manque à gagner représente 2,7 Md€, 2,9 Md€ et 3 Md€ pour les années 2015, 2016 et 2017<sup>20</sup>.

Avec l'augmentation du nombre de passagers notamment pour les vols internationaux, ce chiffre va continuer à augmenter malgré les efforts pour améliorer l'efficacité énergétique des moteurs, car l'énergie totale consommée par les avions sera toujours plus importante.

Pour les vols intérieurs uniquement, le manque à gagner est chiffré par le Ministère de l'Environnement à 310 M€ en 2015<sup>20</sup>.

Une étude réalisée par le cabinet d'étude indépendant néerlandais CE Delft<sup>22</sup> arrive à des valeurs supérieures : pour deux différents niveaux de taxes, le manque à gagner était en 2011 de 580 M€ (pour une taxe de 30 €/hectolitre) jusqu'à 820 M€ (pour une taxe de 43 €/hl).

Il est primordial d'instaurer une égalité de traitement entre les différents modes de transport et d'appliquer la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) au kérosène, au moins sur les vols intérieurs.

Le secteur ne paye pas non plus la « taxe » carbone (plus précisément dénommée « composante carbone »), car elle est intégrée dans la TICPE, ce qui fait économiser au secteur le prix carbone de 30,5 €/t CO<sub>2</sub> (taux pour 2017).

Le taux de la taxe dépend du contenu carbone du type de l'énergie. Pour le diesel elle est d'environ 8 c€/l. Les recettes attendues pour 2017 de cette contribution carbone se chiffrent à 5,9 Md€. Le Bilan énergétique de la France affiche des ventes non négligeables de carburateurs à 6,9 M tep en 2015, qui sont en forte hausse de 4,8 %, après une baisse de 0,7 % en 2014, et suivent globalement la hausse du trafic<sup>23</sup>.

L'exemption de la composante carbone paraît par contre cohérente avec son intégration dans le système européen d'échange de quotas. Toute industrie soumise à ce système est exemptée de la composante carbone même si les niveaux de taxation sont sensiblement différents (environ 5 €/t CO<sub>2</sub> pour le système européen contre 30,5 €/t CO<sub>2</sub> pour la composante française) et que l'écart risque encore de se creuser. Une trajectoire de la composante carbone est fixée par la loi relative à la transition énergétique<sup>24</sup> de 56 €/t CO<sub>2</sub> en 2020 à 100 € en 2030. La réforme en cours du système européen ne permettra malheureusement pas à court terme de monter le prix du CO<sub>2</sub><sup>25</sup>.

L'aviation est de plus bénéficiaire de l'allocation gratuite des quotas de CO<sub>2</sub> ; l'effet de cet outil sur l'impact climatique du secteur paraît donc faible.

Il est important que cette allocation gratuite des quotas CO<sub>2</sub> pour le secteur de l'aviation prenne fin. Elle n'est par ailleurs aucunement justifiée car le secteur n'est par définition pas soumis au risque des fuites de carbone.

Le taux réduit de TVA à 10 % qui s'applique pour l'achat des billets d'avion pour les vols intérieurs<sup>26</sup> est encore une aide indirecte au trafic aérien. Ce taux réduit est uniforme pour tout mode de transport de voyageur (train, bus et avion). Bien qu'il ne soit pas officiellement considéré comme dépense fiscale, il représente un manque à gagner et favorise un mode de transport très polluant. Selon l'étude du CE Delft<sup>27</sup> le manque à gagner d'un taux de TVA réduit par rapport aux 20 % représente 1,1 Md€ sur les années 2015-2018.

Il faut instaurer un taux de TVA à 20 % sur les billets d'avion des vols domestiques afin d'envoyer un signal cohérent avec les engagements climatiques de la France.

Quant aux billets pour les vols internationaux et donc aussi intra-européens, la situation est encore plus déplorable car le taux de TVA est égal à 0...

La France devra militer à l'échelle européenne en faveur de la mise en place d'une TVA sur les billets d'avions internationaux.

Cette situation trouve son origine dans une dérogation négociée en 1977 au sein d'une directive<sup>28</sup> et qui ne devait s'appliquer que de manière provisoire. L'exemption de TVA a un effet encore pire que le taux réduit puisque un taux à 0 % signifie que les compagnies peuvent réclamer le remboursement de la TVA pour leurs achats de biens et de services destinés à leur activité alors qu'elles ne l'ont pas payé pour les billets<sup>29</sup>. Au niveau de l'Union européenne, ce taux de TVA à 0 % (avec les remboursements de TVA) représente un manque à gagner d'environ 10 Md€ par an<sup>30</sup>.

Mais, de plus, le transport aérien bénéficie de soutiens financiers directs avec l'aide publique aux aéroports et aux compagnies aériennes, ce qui maintient sous perfusion de nombreuses infrastructures obsolètes, crée une distorsion de concurrence favorable à l'avion et est donc très défavorable au climat. Avant la révision de la législation européenne sur les aides d'Etat en 2014<sup>31</sup>, l'association Transport and Environment chiffrait ces aides à 3 Md€ par an pour le territoire européen<sup>32</sup>.

La révision de la législation européenne a mis à plat les règles d'attribution d'aides publiques aux aéroports<sup>33</sup>. Parallèlement, la Commission européenne a prononcé, pour la première fois, des condamnations à rembourser des aides illégalement ver-

sées par des aéroports européens aux compagnies aériennes. En France notamment, trois d'entre eux ont fait l'objet de telles décisions et Ryanair et Transavia doivent rembourser près de 10 M€ au total, hors intérêts. Une vingtaine de dossiers français restent encore sous le coup de plaintes pour aides d'Etat illégales<sup>34</sup>.

Les nouvelles règles prévoient notamment la disparition des aides à l'exploitation dans un délai de 10 ans, sauf pour les aéroports de moins de 700 000 passagers (point sur lequel il y a une clause de revoyure dans 5 ans).

A ceci s'ajoute encore trois catégories de subventions : l'aide au démarrage, à l'investissement et à l'exploitation. Le programme envisagé par le gouvernement pourrait mobiliser une enveloppe globale maximum de 530 M€ sur ses 9 années de fonctionnement<sup>35</sup>. Un montant non négligeable pour financer des activités polluantes dans un secteur qui se développe et qui est déjà fortement aidé. ■

Plutôt que de financer davantage le secteur de l'aviation, il vaudrait mieux investir cet argent public dans le transport de voyageurs plus compatibles avec la lutte contre les changements climatiques et financer le désenclavement « ferroviaire » de certaines régions françaises

### Mesure favorable au transport aérien

### Montant

Programme d'aide au démarrage, à l'investissement et à l'exploitation entre 2016 et 2025	530 M€ (environ 60 M€ par an)
Manque à gagner : exemption de taxes sur la consommation énergétique du secteur de l'aviation (vols internationaux)	3 Md€ (en 2017)
Manque à gagner : exemption de taxes sur la consommation énergétique du secteur de l'aviation (vols intérieurs)	310 M€ (en 2015) selon le MEEM 580-820 M€ (en 2011) pour différents niveaux de taxation ; étude CE Delft
Manque à gagner : TVA réduit à 10 % sur les billets des vols intérieurs	1,1 Md€ sur les années 2015-2018 (étude CE Delft)
Manque à gagner : TVA 0 sur les billets des vols européens	10 Md€ par an (à l'échelle européenne)

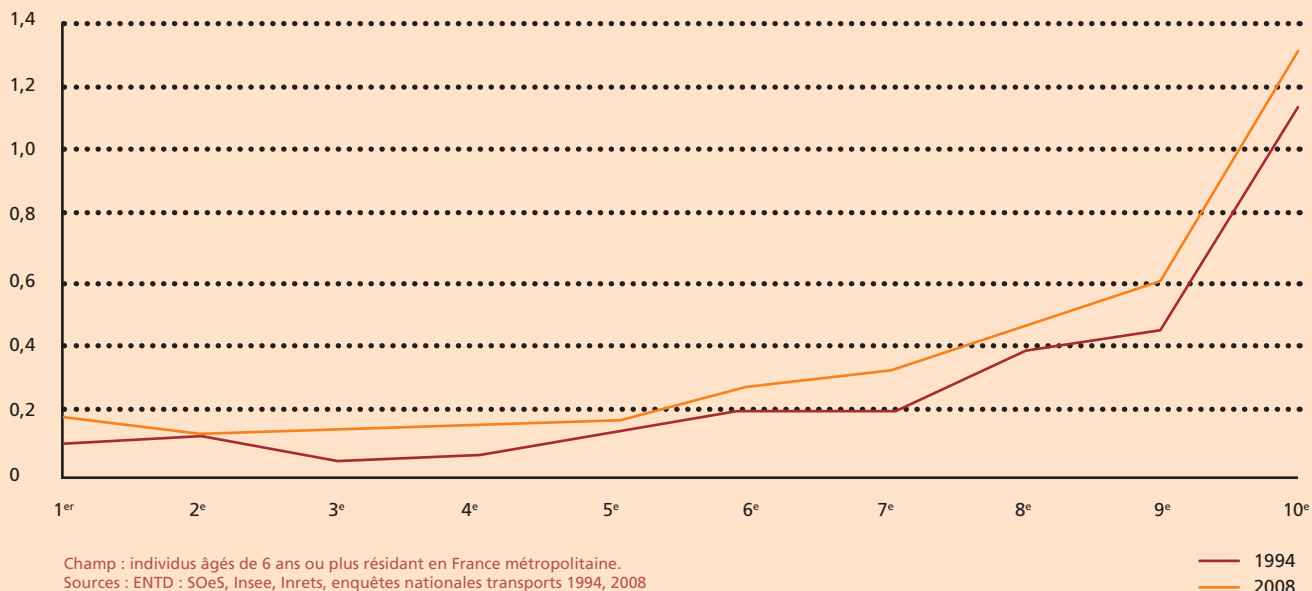
## Des soutiens qui profitent avant tout aux ménages aisés

Parmi les ménages dont le niveau de vie est le plus faible<sup>36</sup>, moins d'un quart a pris l'avion en 2015. Chez les ménages dont le niveau de vie est le plus élevé, cette proportion atteint 49 %<sup>37</sup>. Les résultats de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) montre que les personnes dont les revenus se situent entre le 1<sup>er</sup> et le 7<sup>e</sup> décile effectuent un nombre annuel de voyages aériens très inférieur à la moyenne nationale. Et ce sont bien les plus hauts revenus (8<sup>e</sup> à 10<sup>e</sup> décile) qui repré-

sentent l'essentiel de la clientèle. Cette corrélation entre revenu et recours à l'avion comme moyen de transport est encore plus marquée selon le motif de déplacement : les 20 % de personnes dont le revenu par unité de consommation est le plus élevé effectuent les trois quarts des voyages professionnels. Au total, les voyages en avion sont synonymes de déplacements liés aux vacances, de catégories socioprofessionnelles supérieures et de niveau de revenu élevé.



## Nombre de voyages en avion par habitant selon le décile de revenu par unité de consommation du ménage



L'enquête réalisée en 2014-2015 par la DGAC<sup>38</sup> auprès de plus de 43 500 passagers aériens dans les 15 principaux aéroports de la métropole renforce les conclusions de l'ENTD de 2008 concernant la prédominance de certaines catégories socio-professionnelles dans les passagers.

La proportion des cadres supérieurs, chefs d'entreprises et professions libérales est dominante avec 25 % des passagers aériens, ensuite les cadres moyens et professions intermédiaires (20 %), puis les employés (24 %) alors que les ouvriers n'en représentent par contre que 2 %, les agriculteurs, artisans et commerçants 4 % tout comme les personnes sans emplois.

Même si les aides à l'aviation représentent une baisse des prix des billets d'environ 12 % pour l'exonération de la taxe sur l'énergie et de 15 à 20 % lié à la TVA taux zéro pour les billets d'avion internationaux et intra-européens<sup>1</sup> et contribuent ainsi rendre à l'avion plus accessible aux ménages modestes, les statistiques montrent que l'avion est davantage utilisé par les déciles supérieurs. Les aides directes et indirectes présentées ci-dessus bénéficient donc avant tout aux ménages aisés. Dans un souci d'une hiérarchisation de l'allocation de l'argent public qui est caractérisé par une certaine rareté, il paraît absurde de maintenir ces soutiens.

1. Ministère de l'économie et des finances (2011) « Rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales – Dépenses fiscales liées à la consommation d'énergie fossiles » Annexe H [www.economie.gouv.fr/rapport-du-comite-d-evaluation-des-depenses-fiscales-et-des-niches-sociales-2011](http://www.economie.gouv.fr/rapport-du-comite-d-evaluation-des-depenses-fiscales-et-des-niches-sociales-2011)

Au lieu d'accorder des aides à des catégories de ménages qui n'en ont pas besoin, il serait plus judicieux d'utiliser les recettes supplémentaires pour financer le développement d'alternatives de mobilité durable accessibles à tous.

Dans un contexte de transition écologique, il n'est par ailleurs plus défendable de prolonger l'inégalité de traitement qui avantage l'aérien par rapport au transport ferroviaire (qui est lui soumis à des taxes sur sa consommation énergétique et en concurrence directe avec l'avion sur certains liaisons sur le territoire français).

Par ailleurs, réduire davantage les prix des billets pour rendre ce mode de transport plus accessible pour les ménages modestes n'aurait qu'un effet réduit, le facteur le plus limitant étant celui du coût du séjour qui dépasse leurs moyens. ■

28. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3A131006>
29. <http://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-52908QE.htm>
30. Calculé par l'association Transport and Environment concernant la mise en place d'une TVA de 20 % pour les billets de transport de voyageurs (maritime, fluviale et aérien) en Europe : « Towards VAT on air, ferry and cruise tickets »
31. Il s'agit du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) article 107 et 108.
32. Transport and Environment (2013) « Briefing State Aid for Airports & Airlines »
33. [www.developpement-durable.gouv.fr/aides-detat-aux-aeroports](http://www.developpement-durable.gouv.fr/aides-detat-aux-aeroports)
34. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-863\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-863_fr.htm)
35. « Régime d'aide à l'investissement, d'aide au démarrage et d'aide à l'exploitation des petits et moyens aéroports français », avril 2015 [www.developpement-durable.gouv.fr/aides-detat-aux-aeroports](http://www.developpement-durable.gouv.fr/aides-detat-aux-aeroports)
36. Les niveaux de vie considérés comme « faibles » correspondent à 33 % des ménages, tandis que les niveaux de vie définis comme « forts » représentent 24 % des ménages de l'échantillon.
37. CGDD (2016) « Les Français et la mobilité durable » [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2570/1228/francais-mobilite-durable-quelle-place-deplacements.html](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2570/1228/francais-mobilite-durable-quelle-place-deplacements.html)
38. <http://docplayer.fr/23184567-Enquete-nationale-aupres-des-passagers-aeriens.html>

# Suppression de la niche fiscale « kérosène » pour les vols intérieurs - Impacts en termes d'emplois et de compétitivité

Nous avons synthétisé ci-dessus l'envergure des aides au secteur de l'aviation et démontré à l'aide des statistiques des passagers le caractère injuste de ces aides car elles bénéficient en grande majorité aux ménages aisés.

L'urgence climatique nous impose de supprimer ces soutiens qui donnent un avantage au moyen de transport le plus polluant. De plus, ces aides ne facilitent guère un accès aux ménages modestes à ce moyen de transport. Suite à l'Accord de Paris, il est primordial de supprimer la totalité des niches fiscales défavorables au climat. Comme l'Accord de Chicago empêche jusqu'ici l'introduction d'une taxe internationale, il faut le mettre en œuvre à l'échelle nationale en suivant l'exemple d'autres États (États-Unis, Japon, Brésil ou Suisse).

La question qui se pose est la suivante : quel serait l'impact de la mise en place de la TICPE sur le kérosène pour les vols intérieurs, suivie d'une hausse de TVA sur les billets nationaux, d'un arrêt progressif des aides aux aéroports et compagnies aériennes et de l'introduction d'une TVA sur les billets d'avion européens ?

En 2011 le Ministère de Finances et de l'économie<sup>39</sup> a publié quelques chiffres sur l'impact potentiel en termes d'emploi d'une introduction d'une taxe sur le kérosène :

Selon Emile Quinet (l'expert transport à l'École des Ponts Paris Tech cité dans ce rapport), l'élasticité des prix est forte sur les vols intérieurs métropolitains en concurrence avec l'automobile et le train. Elle serait en moyenne de -1, ce qui signifie qu'une hausse de 10 % du prix des billets entraîne une baisse de 10 % du trafic. Sur les liaisons en concurrence avec le TGV, cette élasticité monterait même à -1,5.

Comme le poids du prix du carburant joue un rôle important dans la constitution de la valeur ajoutée du billet d'avion, toute mesure qui impacte cette composante a des répercussions en termes de compétitivité. La Cour des comptes précise que le carburant représente entre 1/5 et 1/3 des coûts des compagnies aériennes<sup>40</sup>.

Le ministère estime ainsi qu'une pleine application de la taxe entraînerait une augmentation du prix des billets d'environ 14 % (+ ou - 2%). Une telle augmentation de prix entraînerait, avec une élasticité de -1, une baisse de 14 % ou de 2,4 millions de passagers.

La Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) ayant calculé que la diminution d'un million de passagers induirait la perte de 400 emplois en personnel volant et en personnel sol, la perte en termes d'emplois dans le secteur aérien de cette mesure serait d'environ 950 emplois.

En contrepartie, le gain en termes d'emplois du côté de la SNCF (avec une hypothèse de report modal complet) serait de 350 emplois pour un gain de 0,65 Md voyageurs/km.

Concernant ce calcul, nous tenons à préciser qu'il s'agit des estimations « à dire d'expert ».

La méthodologie utilisée par Philippe Quirion<sup>41</sup> pour l'évaluation de l'emploi dans les scénarios négaWatt 2011 et 2017<sup>42</sup> montre un potentiel en emplois plus élevé pour le transport ferroviaire qu'aérien (14 équivalents temps plein pour une demande de 1 M€ pour le premier contre 8 pour le secteur du transport aérien).

Les politiques de la transition, qui accompagnent le scénario négaWatt 2017, entraînent une diminution de l'emploi dans le secteur aérien, car son activité décroît à cause de son incompatibilité avec la nécessité de diminuer drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi le secteur perd environ 10 000 emplois en 2020 et jusqu'à 120 000 en 2050.

Selon une étude d'Oxford economics<sup>43</sup>, les compagnies aériennes emploient environ 78 000 personnes, et les aéroports représentent 149 000 emplois. A ces chiffres, il faut encore ajouter des emplois indirects liés notamment au tourisme. L'anticipation de la transformation du secteur est primordial afin d'accompagner la reconversion des salariés et doit commencer dès maintenant.

Pour résoudre l'équation entre le budget carbone global qui reste à notre disposition et la nécessité de laisser la possibilité aux pays en voie de développement d'accéder aux bénéfices de l'aviation, nous devons diminuer fortement notre recours au transport aérien. Ainsi dans le scénario négaWatt, les vols domestiques disparaissent d'ici 2050 : « s'agissant d'un usage où le carburant utilisé, le kérosène, est le plus difficile à remplacer par les énergies renouvelables, une forme particulière de sobriété s'impose sur cette mobilité grande distance. »

Il reste aujourd'hui un grand écart entre les préconisations de l'association négaWatt et les projections des compagnies aériennes. Même pour les syndicats qui soutiennent activement les politiques de la transition écologique, il est difficile de soutenir les mesures climatiques qui risquent de fragiliser « leur » secteur d'activité ainsi que des emplois.

Afin d'évaluer l'impact direct, en termes d'emplois, d'une introduction d'une taxation du kérosène, il sera nécessaire de mener une étude approfondie intégrant plusieurs scénarios d'introduction progressive.

Il faudrait ainsi mener une enquête sur le comportement des usagers d'avion en réaction à une hausse du prix des billets, afin de mieux évaluer l'élasticité du prix dans une période de bas prix du pétrole.

Une étude, menée par le CE Delft<sup>44</sup>, analyse dans trois scénarios l'impact d'une introduction progressive, entre 2015 et 2018, d'une taxe énergétique sur la consommation du kérosène avec une composante carbone, ainsi que celle d'une TVA à 20 % sur l'évolution des prix des billets, la diminution de la demande et l'emploi.

Ainsi une taxe de 38 €/hl (30 €TICPE + 8 € de composante carbone) conduirait à une hausse des prix de 18%, une baisse de demande entre 17 et 22 % et un gain budgétaire de 490 M€ en 2018. Une hausse de 50 €/hl (42 €TICPE + 8 € de composante carbone) mènerait à une hausse des prix de 24 %, une baisse de la demande entre 23 et 30% et un gain budgétaire de 590 M€ en 2018. Une hausse de la TVA à 20 % augmenterait le prix des billets de 9%, réduirait la demande de 9 à 11 % et créerait 280 M€ de nouvelles recettes.

Les pertes d'emplois selon les trois scénarios se chiffrent à 5 300, 7 100 et 2 700.

L'impact négatif sur le marché de travail peut être par exemple compensé par l'utilisation des recettes pour baisser les charges sociales. Cette solution ne répond cependant pas à la question de la reconversion des salariés du secteur de l'aviation.

Un autre élément influe sur l'évolution de la demande : le prix des énergies fossiles. Alors que le baril de Brent valait 112 \$ (82 €) en juin 2014, il oscille depuis début 2016 autour de 40 \$ (36 €). Ainsi en 2015, les ménages ont pu faire une économie directe de 10,5 Md€ par rapport à 2013 et les entreprises 14,2 Md€<sup>45</sup>.

Des calculs du Ministère de l'écologie montrent que les économies engendrées par la baisse du prix de pétrole depuis 2013 ont procuré un gain de pouvoir d'achat de 450 €/an aux ménages<sup>46</sup>. Ce phénomène se reflète aussi dans l'évolution des prix des billets d'avion : l'année 2016 était l'année de plus forte baisse depuis 2012 (-2,1 % en 2016 au départ de France, toutes destinations confondues)<sup>47</sup>.

Ce contexte est favorable à l'introduction progressive d'une taxe sans contrainte supplémentaire sur le budget des ménages. Poussé la baisse des prix des billets en 2015, le trafic national

a progressé de +3,4 % et réalise, avec 31 millions de passagers, son meilleur score depuis 2000.

Cependant plusieurs rapports<sup>48</sup> ont récemment mis en lumière les difficultés économiques des compagnies aériennes françaises, notamment AirFrance-KLM, dans un contexte international très compétitif.

Sur l'année 2016, les compagnies françaises ont tout juste pu maintenir leur niveau d'activité de 2015. Leurs concurrents réalisent une croissance de 5,6 points. En parts de marché, l'érosion du pavillon tricolore s'est accentuée en 2016<sup>49</sup>.

Globalement, le trafic aérien touchant la France a connu une forte croissance de 45 % entre 2003 et 2014, mais a peu profité aux transporteurs français qui ont perdu d'importantes parts de marché tout au long de cette période. La part du pavillon français est ainsi passée de 54,3 % en 2003 à 43,1 % en 2015<sup>50</sup>, dont 40 % pour la seule entreprise AirFrance-KLM.

Si Air France (qui représente 40 % du marché national) a opéré un net redressement financier ces dernières années et est redevenue profitable en 2015 (après quatre années de déficit), elle reste encore fragile.

En réponse aux pertes de marché, l'entreprise a supprimé 7 680 emplois dans le cadre de plans de départs volontaires entre 2010 et 2015.

Toutefois, signe encourageant pour l'entreprise, la compagnie a pu réaliser en 2015 un résultat d'exploitation positif de 462 M€, notamment grâce à la chute du prix du pétrole et à la relance du marché.

Dans un secteur très exposé à la compétitivité internationale, une des raisons de la fragilité de l'entreprise est le coût unitaire d'AirFrance ; ce dernier est supérieur de 15 % à 30 % à ceux de ses concurrents, selon les activités. Cet écart s'explique avant tout par le coût du travail. Selon la direction d'Air France, l'heure de vol est en effet de 30 % à 40 % plus chère pour les pilotes et de 40 % pour le personnel navigant commercial. Pour le personnel au sol, les écarts de coûts sont compris entre 10 et 40 % selon les secteurs. Selon AirFrance, ces différences de coût proviennent du poids des charges sociales, mais également d'un manque de compétitivité. L'objectif d'AirFrance est maintenant

39. Ministère de l'économie et des finances, « Rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales - Dépenses fiscales liées à la consommation d'énergie fossiles », Annexe H-20 – DF 800109, 2011 [www.economie.gouv.fr/rapport-du-comite-d-evaluation-des-dépenses-fiscales-et-des-niches-sociales-2011](http://www.economie.gouv.fr/rapport-du-comite-d-evaluation-des-dépenses-fiscales-et-des-niches-sociales-2011)

40. Cour des Comptes (2016) « L'État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer » cf. Annexe n°5, Graphique n°13

41. Perrier, Q., Quirion, P. (2015) « La transition énergétique est-elle favorable aux branches à fort contenu en emploi ? Une approche input-output pour la France », FAERE Policy Papers

42. <https://negawatt.org/Scenario-negaWatt-2017>

43. Oxford economics (2011) « Economic benefits from air transport in France »

44. CE Delft (2015) « Tax exemptions and reductions for domestic commercial air passenger transport in France »

45. Note de conjoncture de l'INSEE (mars 2016, C. Bortoli et K. Milin) intitulée « Qui a bénéficié de la chute du prix du pétrole ? »

46. Avis du Comité nationale pour l'économie verte du 10 janvier 2017 portant sur l'opportunité d'une accélération de la trajectoire de la composante carbone [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis\\_du\\_10\\_janvier\\_2017\\_acceleration\\_trajectoire\\_carbone.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_du_10_janvier_2017_acceleration_trajectoire_carbone.pdf)

47. [www.developpement-durable.gouv.fr/indice-des-prix-du-transport-aerien-passagers](http://www.developpement-durable.gouv.fr/indice-des-prix-du-transport-aerien-passagers)

48. Bruno Le Roux (2014) « Rapport du groupe de travail sur la compétitivité du transport aérien en France » ; mission confiée par le Ministre du transport La missions Budget annexe : « Contrôle et Exploitation aériens » : [www.senat.fr/commission/fin/pjlf2017/np/np10c/np10c4.html](http://www.senat.fr/commission/fin/pjlf2017/np/np10c/np10c4.html)

Cour des Comptes (2016) « L'État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer »

49. [www.developpement-durable.gouv.fr/statistiques-du-traffic-aerien](http://www.developpement-durable.gouv.fr/statistiques-du-traffic-aerien)

50. La missions Budget annexe : « Contrôle et Exploitation aériens » : [www.senat.fr/commission/fin/pjlf2017/np/np10c/np10c4.html](http://www.senat.fr/commission/fin/pjlf2017/np/np10c/np10c4.html)

de renforcer la productivité avec un plan « Perform 2020 », dont l'objectif est d'accroître le temps de vol de 100 heures par an à rémunération constante.

Confronté à un dialogue social très difficile, le nouveau président-directeur général d'Air France-KLM a présenté une nouvelle stratégie baptisée « Trust together », qui rencontre les mêmes oppositions.

UGICT-CGT AirFrance le disait récemment : « Comme il est de tradition, à chaque PDG son nouveau plan avec son nouveau nom et sa nouvelle équipe. Bon, dans les faits, le nouveau plan ne renie RIEN de Perform 2020, son nom "Trust Together" semble tout droit sorti d'une séance de psychothérapie collective et la nouvelle équipe n'est en fait un vaste jeu de chaises musicales ou chacun échange son poste avec l'autre ! ».

Quant à l'intersyndicale PNC, elle écrit dans sa lettre : « Nous sommes à un tournant décisif pour l'avenir de notre Compagnie AirFrance. Le projet "Trust Together", que l'on aurait pu croire, au vu des mots choisis, comme un projet d'avenir commun plus apaisé, n'est en fait qu'une bombe à retardement pour notre population de navigants. »

Ainsi, ce qui ressort malheureusement des analyses économiques des compagnies aériennes françaises est avant tout leur fragilité économique et l'absence d'opportunité politique ou économique en faveur de la création d'autres taxes ou redevances susceptibles de peser sur l'activité des compagnies. Et cela en dépit du fait qu'en plus des aides présentées ci-dessous, les compagnies aériennes ont été exonérées du paiement de la taxe de l'aviation civile pour les passagers en correspondance. L'ensemble des compagnies soumises à la TAC aurait ainsi économisé 77 M€ en 2016, dont 57 M€ pour AirFrance.

Par ailleurs, la taxe de solidarité<sup>51</sup> (un prélèvement phare de la solidarité internationale) est critiquée par un rapport de la Cour des comptes<sup>52</sup> pour son effet défavorable sur la compétitivité du secteur aérien. Cependant, le problème ne réside pas dans la taxe en elle-même, mais dans le fait qu'aucun autre Etat de l'Union européenne n'ait mis en place un dispositif comparable.

N'oublions pas le Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) : par ce biais, AirFrance a perçu 40 M€ en 2013 et 50 M€ chaque année entre 2014 et 2017, pour un montant total de 240 M€.

Au-delà de l'effet sur l'emploi qui, selon la Cour des comptes, reste difficile à cerner, AirFrance a pu bénéficier d'une baisse de charges non négligeable via ce crédit d'impôt.

Dans ce contexte, formuler des demandes nécessaires d'un point de vue climatique, telles que l'introduction d'une taxe sur le kérosène et l'arrêt des aides aux aéroports, serait perçu par les dirigeants, salariés et syndicats des compagnies aériennes comme une attaque supplémentaire à l'encontre de leur compétitivité économique; elles seraient donc jugées irrecevables.

Comment est-il donc possible d'avancer ensemble pour doter le secteur de l'aviation d'un cadre politique cohérent avec l'enjeu climatique ?

La recommandation suivante de la Cour des comptes semble judicieuse : « Avant toute évolution en la matière pour établir une fiscalité plus conforme aux objectifs de la lutte contre le réchauffement climatique, il importe d'évaluer précisément l'impact qu'aurait la taxation pour les vols intérieurs – même progressive – sur la compétitivité des compagnies aériennes et des aéroports français<sup>53</sup> ». Cela permettrait en effet de mieux cerner les problèmes et de développer des propositions.

L'histoire est remplie d'exemples d'abandon de mesures climatiques résultant d'une opposition sociale mal anticipée et prise en compte. On se souvient de la taxe poids lourds, ou encore plus récemment, de l'abandon du prix plancher sur l'électricité des centrales au charbon.

Une transition écologique ambitieuse ne sera acceptable qu'à la condition qu'elle soit juste.

Pour trouver des solutions au regard du secteur du transport aérien, il faut donc entamer un dialogue, notamment avec les syndicats.

Pour cela, il est important de distinguer deux objectifs climatiques différents :

- 1 • l'objectif de la suppression de la niche fiscale en faveur du kérosène pour les vols intérieurs français ;
- 2 • l'objectif, plus ambitieux, d'envoyer aux consommateurs un signal sur le prix pour orienter leur demande vers des solutions moins polluantes, tel le train.

Le premier objectif ouvre davantage de perspectives de négociation sur la façon dont l'aide de l'État pourrait être plus utile et pertinente, sans s'opposer à la transition écologique. Il permettrait de discuter de la transformation de la niche vers d'autres formes de soutien, pour permettre de diminuer la consommation énergétique ou de baisser les charges sociales dans le sens d'un « green tax shift » de manière juste.

Le deuxième objectif semble plus difficilement acceptable pour beaucoup d'acteurs, dans la mesure où il vise clairement une baisse de l'activité du secteur aérien en France au bénéfice d'autres modes de transport. ■

Nous proposons donc de mener une étude approfondie sur les impacts économiques et salariaux de différents scénarios de suppression de l'exonération de la taxe sur la consommation du kérosène pour les vols intérieurs en France. Il s'agira ensuite de réunir les principaux acteurs concernés (Air France, syndicats, ministère de l'environnement, ministère des finances, ministère du travail, ONG environnementales, éventuellement l'OIAC), afin d'identifier les compromis acceptables.

51. La taxe de solidarité sur les billets d'avion (TS) constitue une majoration de la taxe de l'aviation civile (TAC) dont le produit est recouvré par la DGAC et reversé au fonds de solidarité pour le développement (FSD), géré par l'Agence française pour le développement (AFD) et qui représente une partie de l'effort de la France au titre des programmes mondiaux de santé publique. Son montant est compris entre 1,13 € et 45,07 € par vol selon les destinations et la classe de voyage. Entre 2013 et 2016, 1,7 Md€ ont été récoltés.

52. Cour des Comptes (2016) « L'État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer »

53. *ibid.*



## Concilier transition écologique et justice sociale : analyses et propositions

L'accord de Paris de 2015 nous a apporté un nouveau cap pour l'action climatique mondiale : maintenir l'augmentation de la température mondiale sur une trajectoire à 1,5°C.

Même si les scénarios 1,5°C font encore défaut, nous savons que les politiques climatiques actuellement en place ne suffiront pas pour respecter cet engagement.

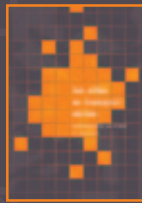
L'urgence climatique nous impose donc, en France comme ailleurs, d'augmenter nos efforts en rehaussant nos objectifs et en renforçant les outils existants de la transition écologique.

Mais l'urgence ne doit pas nous amener à négliger le lien entre la transition écologique et son acceptabilité sociale. Les politiques climatiques nécessaires ne seront désirables que si elles participent à un véritable projet de société qui prend en compte les besoins spécifiques des ménages vulnérables et les impacts sur les activités de certains secteurs fragilisés.

Bien que la transition écologique ne puisse pas résoudre certaines injustices à l'origine des inégalités sociales (l'écart entre les salaires, la répartition inéquitable du patrimoine, etc.), nous devons veiller collectivement à ce que les mesures de la transition écologique contribuent au progrès social pour tous.

Les ménages vulnérables doivent être les premiers bénéficiaires des acquis de la transition écologique, notamment des politiques de lutte contre la précarité énergétique, pour que cette dernière soit désirable et juste.

Les salariés des secteurs d'activités fragilisés par les politiques climatiques devront être accompagnés d'une manière anticipée pour trouver un nouvel emploi dans les secteurs de la transition à salaire et qualification au moins équivalents.



Cette publication *Les aides au transport aérien - dommageables au climat et injustes* comporte une analyse des aides publiques directes et indirectes en faveur du transport aérien, le moyen de transport le plus nuisible pour le climat. Au regard du profil de ses utilisateurs, cet argent public bénéficie en plus majoritairement aux ménages aisés qui en ont le moins besoin.

Cependant, les compagnies aériennes françaises se confrontent à des difficultés économiques qui se traduisent en conflits internes entre salariés et employeurs. Dans ce contexte tendu, comment faire pour mettre en œuvre des politiques climatiques nécessaires ?

ISBN 978-2-919083-18-3

Pour en savoir plus sur le sujet : [www.rac-f.org/Nos-publications](http://www.rac-f.org/Nos-publications)



*Utilisation des recettes des outils de la fiscalité « carbone » en faveur de la transition écologique juste*



*Améliorer l'efficacité des outils de la lutte contre la précarité énergétique*

*une exigence pour éviter une transition écologique à deux vitesses !*



*Les reconversions professionnelles clés de réussite d'une transition écologique juste*



*Rendre la sortie du « piège diesel » socialement, écologiquement et économiquement acceptable*

## RAC-F Réseau Action Climat-France

est une association spécialisée sur le thème des changements climatiques, regroupant 19 associations nationales de défense de l'environnement, de solidarité internationale, d'usagers des transports et d'alternatives énergétiques.

Le RAC-F est le représentant français du Climate Action Network (CAN) fort de 1 100 associations membres dans le monde.

### Les missions du RAC sont :

- Informer sur les changements climatiques et ses enjeux.
- Suivre les engagements et les actions de l'État et des collectivités locales en ce qui concerne la lutte contre les changements climatiques.
- Dénoncer les lobbies et les États qui ralentissent ou affaiblissent l'action internationale.
- Proposer des politiques publiques cohérentes avec les engagements internationaux de la France.

### Nous contacter

#### Réseau Action Climat-France

Mundo-m,

47 avenue Pasteur, 93100 Montreuil, France

Tel : 01 48 58 83 92 @ : [infos@rac-f.org](mailto:infos@rac-f.org)

[www.rac-f.org](http://www.rac-f.org)

Tw : @RACFrance

Facebook : [www.facebook.com/ReseauActionClimat](https://www.facebook.com/ReseauActionClimat)

**Vous pouvez soutenir le travail du Réseau Action Climat en suivant ce lien :**

<http://macop21.fr/nous-soutenir/>

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

Les opinions et les avis qui y sont exprimés sont uniquement ceux du RAC-F. Ils n'engagent ni la responsabilité ni la position de ces partenaires.

