

Conseil de Paris des 1er, 2, 3 et 4 avril 2019

Vœu relatif à une juste taxation du transport aérien, au regard de son impact climatique

Proposé par Loïk Le Borgne, Léa Filoche, Yves Contassot et les élu·e·s du groupe Génération·s

Considérant le réchauffement climatique, désormais totalement avéré, et dont l'origine anthropique n'est plus discutable.

Considérant le dernier rapport du GIEC qui met en évidence l'urgence de prendre des décisions radicales afin d'éviter un réchauffement irréversible et incontrôlé du climat terrestre.

Considérant que selon les données de l'enquête "Europe, un degré plus chaud", menée par le consortium de journalistes Data Journalism Network (EDJnet), la température moyenne à Paris a d'ores et déjà augmenté de +1 °C à Paris entre 2000 et 2017 par rapport à la moyenne du 20ème siècle.

Considérant la mobilisation de plus en plus forte de la population pour une plus grande justice sociale et climatique et la mise en œuvre de mesures fortes afin d'atténuer les effets du changement climatique, notamment exprimées à l'occasion de la pétition «l'Affaire du Siècle» ayant recueilli plus de 2 millions de signatures en quelques semaines.

Considérant les préoccupations fortes relatives à une plus grande justice fiscale et sociale, exprimées dans l'opinion publique depuis octobre dernier, notamment à l'occasion du mouvement dit des « gilets jaunes », et à l'occasion du Grand Débat National.

Considérant la volonté affichée par l'exécutif parisien de s'impliquer pleinement dans la lutte contre le dérèglement climatique tant au plan local avec le Plan climat parisien qu'au plan international au sein du C40.

Considérant l'édition 2018 du Plan Climat, Air et Énergie Territorial de la Ville de Paris.

Considérant l'objectif de neutralité carbone de Paris à l'horizon 2050, affiché dans ce même Plan Climat.

Considérant que le Plan Climat de Paris constate, dans sa dernière édition, en 2018, que le transport aérien (de fret et de passagers) constitue, et de très loin, la première source d'émissions de gaz à effet de serre de la ville et de ses habitants, avec 34% des émissions totales, devant l'alimentation (19%).

Considérant que, selon le Plan Climat de Paris, sur la période 2004-2014, le transport aérien est le seul mode de transport qui voit ses émissions progresser.

Considérant que l'industrie du transport aérien projette un doublement du trafic dans les vingt prochaines années.

Considérant que selon le guide « info GES » des prestations de transports du Ministère de la transition écologique et solidaire, le transport aérien émet en moyenne 48 fois plus de CO₂ par passager et par kilomètre que le TGV, et 1,5 fois plus que la voiture.

Considérant que l'objectif de neutralité carbone de la ville sera inatteignable sans une diminution importante des émissions relatives au transport aérien.

Considérant que le voyage d'un·e passager·ère en classe affaires consomme proportionnellement environ trois fois plus de carburant, et émet donc trois fois plus de gaz à effet de serre, que le même voyage d'un·e passager·ère en classe économique.

Considérant que, d'après les études reprises par le GIEC, l'aviation représentait en 2005 4,9% de l'impact humain sur le climat, part qui a augmenté depuis du fait de la forte augmentation du trafic, et qui est amenée à augmenter encore à l'avenir,

Considérant que les activités aéroportuaires sont également des sources localisées de pollution atmosphérique et de nuisances sonores pour le territoire et représentent 7% des émissions régionales de NO_x en 2014 selon AIRPARIF,

Considérant le Plan Climat, Air et Énergie Métropolitain, qui vise dans sa fiche action AIR8, à agir pour la réduction des émissions et impacts environnementaux du secteur aérien,

Considérant que, selon l'ONG Réseau Action Climat, les trois quarts des places dans les avions sont utilisées par les 20 % des Français les plus aisés, aux départs des aéroports français.

Considérant que le secteur aérien en France n'est assujéti à aucune taxe sur le carburant (kérosène) en France, et notamment pas à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et à la Contribution Climat Énergie, à la différence des autres modes de transport de passagers en France.

Considérant qu'en vertu de diverses conventions bilatérales conclues dans le cadre du protocole de Chicago de 1944, le kérosène n'est pas non plus taxé sur les liaisons internationales.

Considérant que l'absence de TVA sur les billets internationaux, et l'application du taux réduit sur les billets nationaux, concourent également à la sous-tarifcation du transport aérien.

Considérant qu'il s'agit là d'une injustice fiscale et climatique lourde.

Considérant que les discussions conduites dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ne débouchent pour l'instant que sur un mécanisme très insuffisant pour infléchir les émissions du secteur.

Considérant que la part prédominante du transport aérien dans le bilan carbone des parisiens confère à la Ville une responsabilité particulière dans la prise de conscience de cette situation. Considérant que certains pays taxent déjà le kérosène sur leurs liaisons domestiques, comme les États-Unis, le Japon, le Brésil et la Suisse.

Considérant que d'autres pays, notamment l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas, l'Australie, pour atténuer la sous-tarifcation du transport aérien, ont créé ou réfléchissent très sérieusement à mettre en place une taxe substantielle sur les billets d'avion, y compris internationaux ; que l'entrée de nouveaux pays dans cette liste créera un effet d'entraînement, indispensable pour pousser les autorités européennes et internationales à l'action.

Considérant qu'une tarification plus juste du transport aérien aura pour conséquence, en plus de favoriser le tourisme local et national, de rendre financièrement plus intéressants des séjours longs, qui rapportent plus à la Ville et à son activité économique que les séjours « éclairs » très courts, superficiels, dont la part tend à se développer.

Considérant les autres initiatives prises récemment, à des échelons locaux comme nationaux, pour une limitation du transport aérien ou sa taxation au regard de son impact climatique : le Canton de Vaud en Suisse, le Parlement des Pays-Bas...

Sur proposition de Loïk Le Borgne, Léa Filoche, Yves Contassot et des élu·e·s du groupe Génération·s, le Conseil de Paris émet le vœu que :

- **Que la municipalité de Paris interpelle, officiellement et publiquement, le gouvernement sur l'opportunité d'instaurer une juste taxation du transport aérien, au regard de son empreinte carbone, en tout premier lieu pour les liaisons intérieures, mais aussi, sur le modèle des expériences allemande, britannique et suédoise, pour les liaisons internationales.**
- **Que les recettes issues de cet assujettissement à cette taxe, soient affectées intégralement aux politiques publiques relatives à la transition écologique.**
- **Que la Ville de Paris propose au C40 une initiative commune, demandant officiellement une révision du Protocole de Chicago de 1944 et des accords bilatéraux afférents, et la mise en place d'un cadre mondial facilitant la taxation, par les pays ou alliances de pays qui souhaiteront s'y engager, des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien.**
- **Que la Ville de Paris demande au gouvernement de porter la juste taxation du transport aérien au sein du Conseil Européen.**
- **Que la Ville porte ces revendications elle-même et avec ses partenaires auprès des instances pertinentes de l'Union Européenne, par voie institutionnelle, expression publique, lobbying ou par voie judiciaire.**