

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 novembre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-956 (Rect)

présenté par

M. Salles, M. Benoit, M. Degallaix, M. Demilly, M. Favennec, M. Folliot, M. Gomes, M. Meyer Habib, Mme Sonia Lagarde, M. Jean-Christophe Lagarde, M. Maurice Leroy, M. Morin, M. Piron, M. Reynier, M. Richard, Mme Sage, M. Tuaiwa, M. Vercamer, M. Philippe Vigier et M. Hillmeyer

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 39, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° À la deuxième ligne de la quatrième colonne du tableau du sixième alinéa du IV, le montant : « 13 € » est remplacé par le montant: « 16 € ».

2° Le premier alinéa du IV *bisest* ainsi rédigé :

« Le tarif par passager de la taxe d'aéroport fait l'objet d'une majoration fixée, dans la limite d'un montant de 1,25 €, par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile. Son montant est fixé en corrélation avec l'évolution des montants de limite supérieure de la taxe d'aéroport. Les limites supérieures des tarifs mentionnés au IV ne prennent pas en compte cette majoration. »

II. – Les présentes dispositions entrent en vigueur à compter du 1er janvier 2017.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le système français fait peser la totalité des coûts de sécurité/sureté sur le passager aérien alors que dans de nombreux pays du monde et notamment d'Europe, ils sont en tout ou partie financés par l'impôt. Ce système pénalise ainsi les aéroports français et notamment les grands aéroports de région souvent en concurrence avec leurs homologues européens pour le long courrier. Il pénalise aussi pour les liaisons intra-européennes, des aéroports plus petits à l'exemple de l'aéroport de

Strasbourg, contraint pour soutenir la concurrence avec ses voisins Baden-Karlsruhe et Bâle-Mulhouse, de faire subventionner ses dépenses par les collectivités locales pour arriver à un taux sans équivalent en France de 5 € par passagers (non sans avoir aussi encaissé près d'un million d'euros au titre de la majoration de la péréquation).

Autre conséquence : cet état de fait nuit aussi à la compétitivité du transport aérien français et notamment de la compagnie nationale. A titre d'exemple sur un billet Hop Nice/Paris aller-retour à 110 €, la taxe d'aéroport s'élève à 11,5 € pour Paris et 8,52 € sur Nice auxquels s'ajoutent 2,5 € de péréquation. Soit au total 22,52 €, soit plus de 20 % du prix du billet.

Les grands aéroports de région et les compagnies qui les desservent sont d'autant plus pénalisés qu'ils contribuent à la plus grande partie (90 %) du financement du système de péréquation qui sert à payer les déficits et gaspillages de la plupart des moyens et petits aéroports. Le système de péréquation repose en effet sur une majoration de la taxe d'1,25 € par passagers et actuellement, seule une dizaine d'aéroports métropolitains équilibrent leurs coûts. Ils payent ainsi pour près des cinquante autres dont le déficit est comblé par la majoration, système pervers qui n'incite pas à la maîtrise des dépenses, bien au contraire.

Preuve par ailleurs que le déficit de beaucoup de ces aéroports n'est pas une fatalité, des aéroports comparables par leur niveau et la typologie de leur trafic n'ont pas du tout les mêmes coûts de sécurité/sûreté, certains doivent être subventionnés par la majoration, d'autres pas. Exemple : l'aéroport de Carcassonne, avec 414.000 passagers équilibre ses coûts et parvient même à un niveau de taxe bien en-deçà du plafond (10,8 €).

Autre exemple : l'aéroport de Biarritz-Anglet qui maîtrise également ses dépenses et équilibre ses coûts là où d'autres aéroports de niveau et de saisonnalité de trafic comparables puisent plusieurs millions d'€ dans la péréquation alimentée par la majoration.

Ce système et les coûts qui ont augmenté de 600 % ces dix dernières années doivent désormais trouver un équilibre vertueux incitant chacun à une plus grande maîtrise.

Un relèvement progressif des limites supérieures de la taxe pour aboutir à leur suppression serait de nature à responsabiliser les aéroports concernés et les inciter à une meilleure maîtrise des coûts. Un premier relèvement significatif du plafond de taxe en 2016 va les inciter à mettre en place les bonnes pratiques qui ont d'ores et déjà été identifiées tant par les organisations professionnelles du transport aérien que par les services de la D.G.A.C. et à retrouver le chemin de la vertu et de l'économie des deniers publics. Ce relèvement doit naturellement s'accompagner de la diminution corrélative du montant de la majoration de la taxe perçue sur tous les aéroports jusqu'à sa suppression à l'horizon 2019. Ce dispositif aura également un effet positif sur l'attractivité des grands aéroports des régions françaises et la croissance.