

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3249

présenté par

M. Potier, M. Bouillon, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 265 est complété par un 5 ainsi rédigé :

« 5. La fraction de la taxe visée au 1, perçue en application du *b* du 1 de l'article 265 *bis*, est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France visée aux articles R. 1512-12 à R. 1512-19 du code des transports. ».

2° Le *b* du 1 de l'article 265 *bis* est complété par une phrase ainsi rédigée :

« À compter du 1^{er} janvier 2020, l'exonération ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des liaisons intérieures commerciales sur le territoire métropolitain, à l'exception des liaisons soumises aux obligations de service public mentionnées à l'article R. 330-7 du code de l'aviation civile et à l'exception des aéronefs utilisés pour les besoins des autorités publiques. ».

II. – Le I entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020.

III. – Les dispositions du I ne sont pas applicables aux aéronefs pour lesquels la commercialisation d'une prestation de transport aérien de passagers est antérieure à la publication de la présente loi.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à tirer les conséquences de l'écart entre l'impact écologique d'un trajet en avion et d'un trajet en train sur une même liaison. En effet, selon le rapport, « Focusing on environmental pressures from long-distance transport term 2014 », réalisé par l'Agence européenne de l'environnement, la production de gaz à effet de serre serait en moyenne de 14 grammes par passager et par kilomètre effectué à bord d'un train, contre environ 285 grammes à bord d'un avion.

Le présent amendement propose donc de supprimer l'exonération de TICPE pour les liaisons intérieures commerciales sur le territoire métropolitain, à l'exception de celles qui relèvent d'une obligation de service public au titre de la continuité territoriale. Ne sont ainsi pas concernées les liaisons opérées entre l'hexagone et la Corse, ainsi qu'entre la Métropole et les territoires ultramarins ou entre ces territoires, qui subissent par ailleurs les contraintes de l'insularité et de l'éloignement avec la Métropole.

Ce faisant, cette disposition est conforme à l'article 24 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale puisqu'elle ne s'applique pas aux liaisons aériennes internationales. Par ailleurs, le mécanisme ne pose pas de difficulté de concurrence entre aéroports ou compagnies aériennes puisque tous les opérateurs réalisant des liaisons entre deux aéroports français métropolitains y seraient soumis et sous les mêmes conditions.

Sur la base de la rédaction actuelle de l'article 265 du code des douanes, qui fixe le montant de la TICPE pour l'essence d'aviation à 45,49 € par hectolitre, le surcoût de la suppression de cette exonération pour le passager sur un Paris-Marseille, par exemple, serait de 11,13 € (Sur la base d'une consommation moyenne de 3,7 litres / 100km / passager). Ce surcoût est inférieur à 10 % du prix moyen d'un billet d'avion sur cette liaison et tout à fait raisonnable. Sur cette seule liaison, le produit de la taxe représenterait 18,2 millions d'euros sur la base du nombre de passagers transportés sur cette liaison en 2017. Sur un Paris-Toulouse, principale liaison radiale aérienne avec 3,25 millions de passagers en 2017, le produit de la taxe serait de 9,92 € par passager soit 32,2 millions d'euros.

Le produit additionnel de TICPE serait reversé à l'AFITF. Idéalement, ce produit devrait être fléché pour le financement de la maintenance, du renouvellement et du développement du réseau ferré conventionnel et notamment des petites lignes. Cette « taxe carbone » aérienne serait ainsi péréquatrice au sens où les passagers aériens qui pourraient raisonnablement prendre le train, financeraient l'infrastructure ferroviaire des trains du quotidien. Il n'est pas possible d'apporter cette précision dans le corps de l'amendement pour satisfaire aux exigences de l'article 40 de la Constitution.

En 2017, les liaisons radiales et transversales auxquelles la taxe deviendrait applicable représentaient 25 612 341 passagers (bulletin statistique du trafic aérien commercial - DGAC). Le produit attendu du fait de la suppression de l'exonération de TICPE devrait donc se situer autour de 200 millions d'euros, une recette complémentaire conséquente pour l'AFITF. Par ailleurs, cette recette devrait connaître une progression constante, indépendante du tarif de la taxe du fait de la croissance du trafic aérien domestique qui a à nouveau progressé de 2,4 % en 2018.