

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF218

présenté par

Mme Bonnivard, M. Bony, M. Leclerc, Mme Corneloup, M. Abad, M. Cinieri, M. Bazin, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Lorion, M. Gosselin et Mme Poletti

**ARTICLE 20**

À la fin de l'alinéa 21, substituer à l'année :

« 2020 »

l'année :

« 2021 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le principe d'une augmentation de la taxe sur les billets d'avion est en soi recevable.

Cependant, cette augmentation, dans la période actuelle, pose problème à double titre :

- Certaines compagnies aériennes sont très fragiles, augmenter les taxes risque de fragiliser encore plus toute la filière et les emplois de ce secteur.
- Le contexte du Brexit impacte doublement ce secteur.

Avec l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion, le montant des taxes s'accroîtrait de 10 euros par passager si on ajoute les 3 euros dus au titre de l'écotaxe, tandis que la marge par siège pour une compagnie est estimée entre 4 et 6 euros.

La mise en redressement judiciaire de la compagnie XL Airways qui compte 600 salariés et la récente faillite d'Aigle Azur qui compte près de 1 200 salariés doivent inciter à réfléchir à l'opportunité d'une telle nouvelle taxe, alors qu'il conviendrait, à tout le moins, de concevoir une évolution de la fiscalité du transport aérien à l'échelle européenne pour ne pas pénaliser nos compagnies, ni nos aéroports.

Les compagnies aériennes ne pourront supporter une nouvelle taxe de 3 euros de plus, dus au titre de l'écotaxe, pour tout passager en classe économique sur les vols à destination du Royaume-Uni (18 € de plus en classe affaire).

En cas de Brexit sans accord, la fiscalité sur le prix du billet d'avion bondira, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, pour les vols vers le Royaume-Uni, de 50 à 75 % selon les catégories d'aéroport.

Or la clientèle britannique forme, avec 13 millions de touristes en 2018, le premier contingent touristique en France, soit près de 15 % du total et alors que les liaisons avec le Royaume-Uni représentent plus de 50 % du trafic d'un certain nombre d'aéroports régionaux.

Porte d'entrée des stations de sports d'hiver, l'aéroport de Chambéry voit transiter, chaque année de décembre à avril, près de 200000 passagers, dont 12000 transitent par le terminal affaires. L'aviation commerciale est essentiellement composée de Britanniques : ces derniers représentent près de 85 % des passagers.

C'est pourquoi, il convient de ne pas aggraver le choc fiscal en cas de Brexit sans accord du fait de la mise en œuvre de l'écotaxe sur les billets d'avion à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

A défaut, les compagnies aériennes, notamment low-cost, se détourneront des territoires français par des déprogrammations de lignes au profit d'autres pays comme l'Espagne, l'Italie ou encore le Portugal. La connectivité et l'attractivité des régions françaises pourraient être en jeu.

Il convient, parallèlement, de renforcer la recherche et le développement d'une filière sur les biocarburants.

Cet amendement propose de décaler d'un an la mesure, de manière cohérente avec les décisions relatives à un Brexit avec ou sans accord, et afin de travailler avec la filière à un dispositif ne fragilisant pas davantage nos compagnies aériennes confrontées à une situation délicate.