

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-1029

présenté par

Mme Arrighi, M. Bayou, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain, M. Fournier, Mme Garin, M. Iordanoff, M. Julien-Laferrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sas, Mme Sebaihi, M. Taché, Mme Taillé-Polian et M. Thierry

ARTICLE 15

À la fin de l'alinéa 51, substituer au taux :

« 4,6 % »

le taux :

« 10 % ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à porter le taux de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance de 4,6 % à 10 %.

Depuis des années, les concessionnaires autoroutiers accumulent les profits. En 2021, selon l'ART, le bénéfice net des sociétés autoroutières frôlait les 4 milliards d'euros, un résultat s'expliquant notamment par le cadeau fiscal du gouvernement (baisse de l'impôt sur les sociétés). Ce profit a été massivement distribué aux actionnaires avec 3,3 milliards d'euros de dividendes en 2021.

D'après l'ART, la baisse de l'impôt sur les sociétés leur fera gagner près de 8 milliards d'euros sur la durée des concessions. L'IGF pointe également, dans son dernier rapport, cette "sur rentabilité" et révèle que les 2 principaux opérateurs, Vinci et Eiffage, pourraient réaliser 55 milliards d'euros de profits d'ici la fin des concessions.

Le groupe écologiste a alerté à de nombreuses reprises les ministres sur cette situation et appelé à mettre en place des mesures structurelles pour redistribuer ces superprofits aux français. Cette

proposition de taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance est donc une réaction à cette demande mais elle est tardive et insuffisante.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat ayant indiqué au gouvernement qu'il ne devait pas limiter cette taxe aux autoroutes, elle est étendue à quelques aéroports et devient l'outil par lequel le gouvernement prétend vouloir répondre au problème de fiscalité sur le secteur aérien. Sur ce sujet aussi, la proposition est insuffisante au regard des enjeux.

En France, prendre le train coûte en moyenne 2,6 fois plus cher que l'avion. Pour certains trajets, le fossé se creuse encore davantage : un Barcelone-Londres coûte jusqu'à trente fois plus cher par le réseau ferroviaire. Les effets du train sur le climat sont pourtant jusqu'à « 100 fois moins important » que ceux de l'avion. Notre système fiscal encourage pourtant toujours à utiliser l'avion plutôt que le train notamment à cause de la dépense fiscale associée à la niche sur le kérosène de l'aviation, estimée à plus de 7 milliards d'euros.

En l'état, la taxe proposée coûterait 130 millions d'euros pour les aéroports, soit plus de 50 fois moins que ce que rapporterait la taxe kérosène.

Le groupe écologiste demande depuis des années que la fiscalité sur l'aérien soit refondue pour encourager le train au détriment de l'avion. Si nous soutenons toutes les mesures allant dans ce sens (renforcement de la TSBA, écocontribution, taxe sur les aéroports, etc.), nous alertons sur les ordres de grandeur. Des ajustements à la marge rapportant quelques dizaines de millions d'euros ne permettront pas de faire évoluer les comportements.

C'est pourquoi, la hausse de cette taxe est également pertinente pour le secteur des aéroports.