ASSEMBLÉE NATIONALE

12 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-2037

présenté par

Mme Alexandra Masson, M. Barthès, M. Blairy, Mme Cousin, M. Dragon, M. Grenon,
M. Marchio, M. Meurin, M. Villedieu, M. Bovet et M. Beaurain

ARTICLE 15

À l'alinéa 22, supprimer le mot :

« d'aéronefs ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

En incluant le transport aérien dans cette taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, le Gouvernement et le Ministre des Transports Clément Beaune ont clairement fait le choix de la rentrée fiscale, quoi qu'il en coûte au transport aérien français.

A plusieurs reprises, le gouvernement a réaffirmé sa volonté de soumettre le transport aérien à une contribution renforcée de plusieurs centaines de millions d'euros, "pour financer la transition écologique". Peu importe que du fait de cette taxation, la "transition écologique" soit totalement amputée de moyens financiers pour les acteurs du transport aérien eux-mêmes car pas un seul euro perçu par cette taxe ne leur sera reversé.

Cette taxe dorénavant renommée « taxe aéroport » ou « taxe Beaune » par le secteur aérien, se présente comme voulant préserver les "petits aéroports français" en ne taxant que que les grands aéroports de Paris, de Marseille, Lyon ou encore Nice, dont les revenus de l'exploitation annuelle excèdent 120 millions d'euros, comme prévu à l'alinéa 13 de cet article 15.

Mais cette décision va donc conduire les grands aéroports nationaux, comme l'a déjà annoncé le groupe "Aéroports De Paris", à reporter cette taxe sur les tarifs des redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes clientes, contrairement à la volonté prétendue du gouvernement de ne pas alourdir leurs charges déjà exorbitantes en matière de fiscalité verte.

Le groupe "Aéroports de Paris" a en effet annoncé qu'ils répercutera cette taxe aux compagnies aériennes, par une augmentation des tarifs de redevances aéroportuaires échelonnés sur 2 à 3 ans. Cette augmentation pour les compagnies engendrera de facto une hausse sur le prix des billets des voyageurs.

Pour le groupe "Aéroport de Paris" le risque est mesuré : il est impossible pour Air France de ne plus utiliser Roissy-Charles de Gaulle comme principale plate-forme et pour les autres grandes compagnies aériennes européennes voire mondiales de l'éviter.

Mais pour de grands aéroports dans les territoires comme Lyon, Marseille et surtout Nice, 2e aéroport français, c'est en revanche le risque de voir les compagnies aériennes les désertir si l'arrêt et le stationnement y deviennent trop chers pour les avions.

En renchérissant le coût d'utilisation des principaux aéroports français à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros sur la période 2024-2027, cette taxe portera donc un coup supplémentaire à l'attractivité de la France et à la compétitivité des compagnies aériennes basées sur le territoire national, et à la première d'entre elle, Air France.

Il est important de rappeler que la principale compagnie française perd chaque année sur les liaisons domestiques des parts de marché au profit d'opérateurs bénéficiant d'un environnement réglementaire et fiscal plus favorable dans leurs pays d'immatriculation comme l'Autriche pour Easyjet, l'Espagne pour Volotea ou Vueling, et l'Irlande pour Ryanair.

Pour l'ensemble de ces raisons, cet amendement vise à exclure le secteur aérien de cette taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance.