

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

SOUS-AMENDEMENT

N ° I-3759 (Rect)

présenté par
M. Woerth

à l'amendement n° 3630 du Gouvernement

APRÈS L'ARTICLE 26

I. – Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 20 :

«

DESTINATION FINALE	CATEGORIE DE SERVICE	Tarif (€)
DESTINATION EUROPÉENNE OU ASSIMILÉE	Normale	9,5
	Avec services additionnels	30
	Aéronef d'affaires	90
DESTINATION INTERMÉDIAIRE	Normale	15
	Avec services additionnels	80
	Aéronef d'affaires	240
DESTINATION LOINTAINE	Normale	40
	Avec services additionnels	120
	Aéronef d'affaires	360

II. – En conséquence, substituer aux alinéas 25 et 26 l'alinéa suivant :

« 3° La catégorie « aéronef d'affaires » lorsque le service et que, sur au moins l'un des tronçons compris entre le point d'embarquement initial et le point de débarquement final, le transport est réalisé dans le cadre d'un service aérien non régulier à bord d'un aéronef équipé d'un ou plusieurs turbopropulseurs ou d'un ou plusieurs turboréacteurs et disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19 ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent sous-amendement vise à apporter des précisions sur la situation des compagnies aériennes d'affaires françaises.

Ce sous-amendement vise d'une part à supprimer la distinction entre turbopropulseurs et turboréacteurs et, d'autre part, à établir le montant du tarif de solidarité pour la catégorie « Aéronef d'Affaires » à trois fois celui proposé pour la catégorie de service « Avec Services Additionnels », dans la limite de ceux proposés dans le tableau ci-avant.

Au départ de France, seulement 10 % des vols d'affaires sont opérés par des compagnies aériennes françaises. A contrario, les 90 autres pourcents sont le fait de compagnies étrangères qui pourront

donc plus facilement répercuter le coût de cette taxe sur l'ensemble de leurs destinations mondiales : le départ France ne représente qu'une infime partie de leurs activités.

Fragiliser les opérateurs d'aéronefs d'affaires entraînerait un risque de réduction drastique des redevances permettant le fonctionnement des plateformes aéroportuaires de province et des services de l'Etat, qui pour la plupart d'entre elles n'accueillent pas de compagnies effectuant des liaisons régulières.

L'aviation d'affaires concourt également (à hauteur de 55 000 heures de vol par an) aux évacuations sanitaires et au transport d'organe, en tant qu'acteur incontournable de cette chaîne de soin. Rappelons que pour le transport d'organe, de jour comme de nuit, l'avion doit décoller dans les deux heures après l'appel. La disparition de ces acteurs (dont l'équilibre économique, à l'image de la profession de taxi en province, repose sur une activité sanitaire et une activité de transport de passagers) obligera les services publics hospitaliers à recourir à des opérateurs basés à l'étranger, perdant ainsi en rapidité d'intervention.

Les acteurs du secteur œuvrent notamment en matière d'incorporation de carburants durables (Dassault Falcon Service ou Michelin Air Service emportent déjà 30 % de CAD dans leurs vols alors que la réglementation impose 2 % de CAD ; les aéroports du Bourget et de Nice disposent de cuves dédiées à l'aviation d'affaires). Les compagnies aériennes ne pourront pas à la fois payer un tel niveau de taxe et poursuivre leur politique volontariste d'incorporation de CAD (dont le coût est entre 2 et 6 fois plus cher que le carburant conventionnel).

A titre d'exemple: un vol La-Roche-sur-Yon à destination de Vesoul et de Orléans à La Roche-sur-Yon (3h30 aller-retour) pour 5 passagers coûte aux environs de 10 500 euros hors taxes. Avec la proposition du gouvernement, pour 5 passagers, le tarif de la TSBA sera de 9 000 euros, soit une augmentation 85 % du prix du vol. Pour un vol Clermont-Ferrand à destination de Philadelphie pour 8 passagers, le coût est d'environ 100 000 euros. Avec la proposition du gouvernement le tarif de la TSBA sera de 24 000 euros, soit une augmentation de 24 % du prix du vol. Il nous semble donc nécessaire de supprimer la distinction entre turbopropulseur et turboréacteur. Elle n'est de surcroît pas pertinente d'autant qu'aucun aéronef turbopropulseur ne dispose d'une distance franchissable de plus de 5 500 kilomètres.

Aussi, le sous-amendement propose que le montant du tarif de solidarité pour l'aviation d'affaires soit égal à 3 fois celui des « services additionnels » pour la catégorie de l'aviation commerciale régulière, permettant une augmentation conséquente certes, mais « raisonnable » et supportable du tarif de solidarité dont les compagnies d'affaires s'affranchissent déjà.