

Le Monde

Publié le 3 août 2019 à 06h00

Ecotaxe et Brexit : un choc fiscal pour la connectivité des territoires

Il faut le marteler : le transport aérien pèse aujourd'hui pour seulement 2 % des émissions mondiales de CO₂. Et pourtant le gouvernement a décidé de mettre en œuvre, à compter du 1^{er} janvier 2020, une « écotaxe » sur les billets d'avion.

Cette annonce est un coup d'épée dans l'eau parce que l'écotaxe n'aura de toute évidence aucun effet sur la transition écologique du secteur. C'est également un mauvais coup porté à la connectivité des régions françaises, dans un contexte de compétitivité déjà dégradée des aéroports français par rapport à leurs homologues européens. C'est enfin une pierre dans le jardin d'Air France au moment où le pavillon français doit réussir sa transformation et améliorer sa compétitivité pour partir à la conquête de nouveaux marchés.

La nouvelle taxation viendra inutilement alourdir une fiscalité française déjà pesante, notamment en raison de la taxe d'aéroport, dans un contexte de vive concurrence européenne. La comparaison des différentes fiscalités pesant sur le billet d'avion montre que la France est moins bien placée que la plupart de ses compétiteurs européens sur tous les segments de marché.

L'impact de la fiscalité française est particulièrement fort sur les vols courts courriers (Europe) pour les passagers voyageant en classe économique. Sur ce segment de marché entièrement libéralisé, et où les compagnies aériennes se livrent à une compétition intense avec des marges unitaires réduites (de 4 à 6 euros par passager transporté), la France est, avec une fiscalité de 16 à 21 euros selon les catégories d'aéroport, championne d'Europe en comparaison de ses voisins. Le Royaume-Uni est, par exemple, lui, à 14 euros, l'Allemagne autour de 15 euros, l'Italie autour de 14 euros, la Suède à 6 euros, l'Espagne à 4 euros et le Portugal à 3 euros.

Cette nouvelle fiscalité viendra de plus s'ajouter au choc fiscal que représentera déjà, pour un grand nombre d'aéroports français, un Brexit sans accord. Aux 3 euros de plus, dus au titre de l'écotaxe par tout passager en classe économique sur les vols à destination du Royaume-Uni, il faudra ajouter de fait 7 euros supplémentaires de taxe de solidarité et de taxe de l'aviation civile puisque le Royaume-Uni passera dans la catégorie des pays tiers.

Ce double impact conduira donc à une augmentation des taxes de 10 euros sur les vols vers le Royaume-Uni, soit une augmentation de la fiscalité de 50 à 75% selon les catégories d'aéroport.

Or la clientèle britannique, avec 13 millions de touristes en 2018, forme le premier contingent touristique en France (15% du total). Le trafic avec le Royaume-Uni représente 29,7% du trafic international d'une région comme la Nouvelle Aquitaine et 24,6% de celui de l'Occitanie. Et les liaisons avec le Royaume-Uni représentent plus de 50% du trafic d'un certain nombre d'aéroports régionaux. Citons à titre d'exemple : Limoges (86,2%), Bergerac (75,5%), Grenoble (74,3%), Béziers (60%), Carcassonne (51,4%) ...

La France et l'Italie sont, de surcroît, les seuls pays européens dont la fiscalité du transport aérien sera affectée par un Brexit sans accord. Le gouvernement italien a d'ores et déjà pris des mesures. A défaut

de décisions volontaristes des pouvoirs publics, les aéroports français seraient les seuls en Europe à subir un choc fiscal, fortement aggravé par la mise en œuvre de l'écotaxe sur les billets d'avion.

Le risque est grand alors, dans cette Europe fiscale désharmonisée, d'assister à une hausse du prix des billets sur les marchés les plus dynamiques où les compagnies répercuteront le montant des taxes sur le passager et de voir les compagnies aériennes, notamment low-cost, se détourner des territoires français au profit de pays comme l'Espagne, le Portugal ou l'Italie par une réduction du nombre de vols et par des fermetures de lignes sur les territoires les plus fragiles.

L'écotaxe à la française sera incontestablement une entrave de plus à la connectivité et à l'attractivité des régions françaises. Toute évolution de la fiscalité du transport aérien ne peut en effet se concevoir qu'à une échelle européenne compte tenu des écarts fiscaux constatés au désavantage de la France.

Le transport aérien français, dans son ensemble, est engagé de longue date dans une démarche de développement durable. Avec le dispositif CORSIA, les compagnies aériennes se sont fixées comme objectif une croissance neutre en carbone à compter de 2020. Avec le programme Airport Carbon Accreditation, les aéroports visent la neutralité carbone, bientôt sans compensation des émissions résiduelles.

La France est un des rares pays au monde à maîtriser l'ensemble de la filière aéronautique et du transport aérien. Cette filière est prête aujourd'hui à accélérer sa transition écologique en mettant en place une véritable task force associant tous les acteurs. Aux pouvoirs publics de saisir cette opportunité en soutenant la filière dans sa démarche.