



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## politique des transports aériens

Question écrite n° 36465

### Texte de la question

Mme Véronique Louwagie attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'avenir des compagnies aériennes européennes. Les compagnies *low cost* apparues à la fin des années 1990 en Europe, ainsi que les compagnies des pays du Golfe et de l'Asie sur le long-courrier représentent une forte concurrence pour des grands groupes tels qu'Air France-KLM, Lufthansa et IAG. Dans sa note d'analyse de juillet 2013, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP), est favorable à l'aide des pouvoirs publics, des Etats et à éviter l'alourdissement des charges et taxes qui désavantagent les différentes compagnies européennes. Le CGSP propose de « lancer des études d'impact sur les compagnies européennes avant d'appliquer une taxe sur le carburant avion, en trafic intérieur français ou européen, afin d'éviter toute discrimination négative en matière de compétitivité par rapport aux compagnies aériennes hors Europe ». Aussi, souhaite-t-elle connaître les intentions du Gouvernement concernant cette proposition.

### Texte de la réponse

La directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité prévoit l'exonération d'accises pour le carburant utilisé pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée. En revanche, elle autorise les États membres à limiter cette exonération aux vols internationaux et aux vols intracommunautaires. En France, les prises de carburant de l'aviation commerciale sont entièrement exonérées de la taxe intérieure de consommation de produits pétroliers (TIC) que les vols soient internationaux ou intérieurs. La suppression de la détaxation aurait pour conséquence une augmentation de la pression sur les opérateurs français. En effet, l'impact d'une taxation peut être évalué à un surcoût de l'ordre de 300 M€ pour les vols intérieurs métropolitains et de 250 M€ pour les vols Outre-mer. Les effets potentiels sur le secteur, sur l'accessibilité et l'aménagement du territoire sont rappelés ci-après. Sa mise en place isolément par un État membre de l'Union européenne est susceptible de créer des distorsions de concurrence entre transporteurs qui assurent les liaisons intérieures. Les transporteurs à bas coûts communautaires non français qui desservent ces liaisons ont un réseau européen très dense, et les nombreux aéroports desservis hors de France pourraient leur permettre de s'approvisionner en carburant en dehors des frontières en bénéficiant de l'exonération de taxe sur l'énergie, plus facilement que les transporteurs français. Les liaisons aériennes intérieures jouent un rôle déterminant dans le pré et post-acheminement des passagers internationaux en correspondance sur les plates-formes de Paris-CDG et dans une moindre mesure de Paris-Orly. Imposer le kérosène sur les vols intérieurs reviendrait à fragiliser l'économie de ces liaisons et à créer une distorsion de concurrence au bénéfice des transporteurs communautaires assurant des liaisons entre les aéroports régionaux français et leurs propres plates-formes de correspondance en Europe ; ceux-ci continueraient en effet à bénéficier de kérosène non taxé à l'international. Cela reviendrait à fragiliser la compétitivité du hub de Paris, privé d'une partie de son alimentation au profit des hubs européens concurrents. La suppression de la détaxation actuelle se traduirait par un alourdissement de charges d'exploitation des vols intérieurs très important, de 60 % du « poste carburant ». Elle affecterait donc les liaisons d'aménagement du

territoire, assurées dans le cadre d'obligations de service public (OSP) et subventionnées à la fois par l'État et les collectivités locales et augmenterait le besoin de financement pour les obligations de service public. Confrontés à une variation aussi importante d'un poste de coûts qui représente 25 à 30 % de leurs charges d'exploitation, les transporteurs devraient répercuter la majeure partie de la hausse de leurs coûts sur les passagers. Cette modification aurait notamment un impact important sur la desserte des Outre-mer en renchérissant notablement le prix des billets, fragilisant ainsi la continuité territoriale qui n'est assurée que par les moyens aériens en l'absence de mode de transport alternatif et allant à l'encontre de la politique favorisant la mobilité voulue par le Gouvernement. Cette évaluation est fondée sur la base d'un taux de TIC de 35,90 € par hectolitre de carburant consommé et d'une estimation des consommations, réalisée par mouvement à partir de données détaillées par vol - type avion, type moteur, aéroport de départ et d'arrivée, et de données de consommation certifiées.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Véronique Louwagie](#)

**Circonscription :** Orne (2<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 36465

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [27 août 2013](#), page 8968

**Réponse publiée au JO le :** [3 décembre 2013](#), page 12730