



Communiqué de presse.

Une taxe de trop !

Le groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG France) s'associe pleinement à la prise de position de la Fédération nationale de l'avion et de ses métiers (FNAM) concernant le projet dans la loi de finances 2024 de taxer les infrastructures aéroportuaires.

Cette taxe doit concerner les aéroports dont le résultat d'exploitation dépasse 120 millions d'euros et dont la rentabilité moyenne dépasse les 10 % pour les dernières années. Elle touchera les grands aéroports dont Aéroports de Paris (ADP), mais également Nice, Marseille, etc. Elle devrait rapporter 600 millions d'euros par an à l'État. Elle obéit, de manière inappropriée, au principe du pollueur payeur que soutient le gouvernement. En effet, cette taxe a pour vocation à faire financer des secteurs à faibles émissions de CO2 comme le train par des secteurs à plus fortes émissions comme le transport aérien ou la route.

Le GIPAG France estime que cette taxe, élaborée sans concertation avec la profession, ne bénéficie pas à la transition écologique, si ce n'est à soutenir le secteur ferroviaire, largement sous-équipé par l'État depuis des années. Elle est d'autant plus inique que le transport aérien (dont les aéroports) est le seul secteur à s'être engagé sur des objectifs chiffrés en matière de réduction des émissions de CO2 d'ici 2030 et à la neutralité carbone en 2050.

Cette taxe s'ajoute à toutes celles qui grèvent déjà le transport aérien et le secteur aéroportuaire, très largement impactés par la crise sanitaire qui n'ont pas encore retrouvé totalement le niveau de 2019. Elle risque de créer les conditions d'une forme de concurrence déloyale entre les compagnies aériennes en Europe et entre les plateformes aéroportuaires. Tout d'abord, il est hautement probable que les aéroports tenteront de répercuter cette taxe sur leurs tarifs, comme l'a déjà annoncé ADP. Les compagnies et leurs passagers feront les frais de cette taxe. Les aéroports de taille modestes d'où opèrent les compagnies low cost ne seront pas touchés. C'est une concurrence déloyale pour Anne Rigail, Directrice générale d'Air France. Par ailleurs, cette taxe ne concerne que les aéroports français en Europe, ce qui peut rendre ainsi les autres plateformes aéroportuaires plus attractives.

Le GIPAG France considère que cette taxe peut être un frein à la décarbonation des aéroports au moment où ces derniers ont besoin de toutes leurs ressources pour investir dans cette voie. Elle impactera également les compagnies qui ont aussi besoin de moyens pour renouveler leurs flottes. Le GIPAG France soutient la possibilité, pour la FNAM, d'étudier les recours juridiques potentiels contre la mise en œuvre de cette taxe.

Cette situation n'est pas sans rappeler celle qui prévaut dans le secteur de la maintenance. Une forme de concurrence déloyale qui existe entre les ateliers agréés, et les mécaniciens disposant d'une licence Part 66, intervenant avec un statut d'autoentrepreneur indépendant sans être assujettis aux mêmes contraintes et contrôles...

Le GIPAG France

Le GIPAG, Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale, réunira ses membres pour présenter l'ensemble des métiers et activités qui constituent l'aviation générale en France. Cette palette d'activités – maintenance, travail aérien, formation au pilotage et à la mécanique, constructeurs, équipementiers – permet au groupement de fédérer les compétences et d'être un interlocuteur privilégié sur toute question relative à l'aviation générale.

Pour tous renseignements :

Ghislaine Barrère, présidente du GIPAG

ghislaine.barrere@gipag.fr

co/FNAM

Tél : 01 86 64 12 34