

Commission Économie et Compétitivité

26 Septembre 2023



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Ordre du Jour

1. Situation macro-économique

Communication aux participants des derniers indices relatifs à la conjoncture économique

2. Situation géopolitique

Fermeture des espaces aériens et conséquences

3. Situation du trafic

Bilan du trafic de l'été 2023, dernières prévisions et performances du contrôle aérien

4. Evolution des tarifs du transport aérien

5. Fiscalité (Projet de Loi de Finances 2024)

- a) T2S
- b) TSBA
- c) Taxe sur les concessions aéroportuaires
- d) TIRUERT
- e) TICPE
- f) Fiscalité environnementale : impact sur les DROM

6. Enjeux de moyen terme pour le transport aérien

- a) Régulation aéroportuaire (travaux CSTA-UAF)
- b) Centrale d'achat de SAF
- c) Tension de personnel (pilotes et mécaniciens)
- d) Retard de livraison d'avions/Pièces détachées/Rallongement des délais de maintenance)

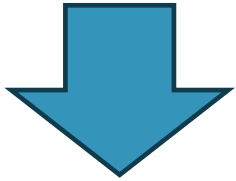


I. Situation macro-économique

Prévisions macro-économiques (Monde/Europe)

Prévisions Q1 2023

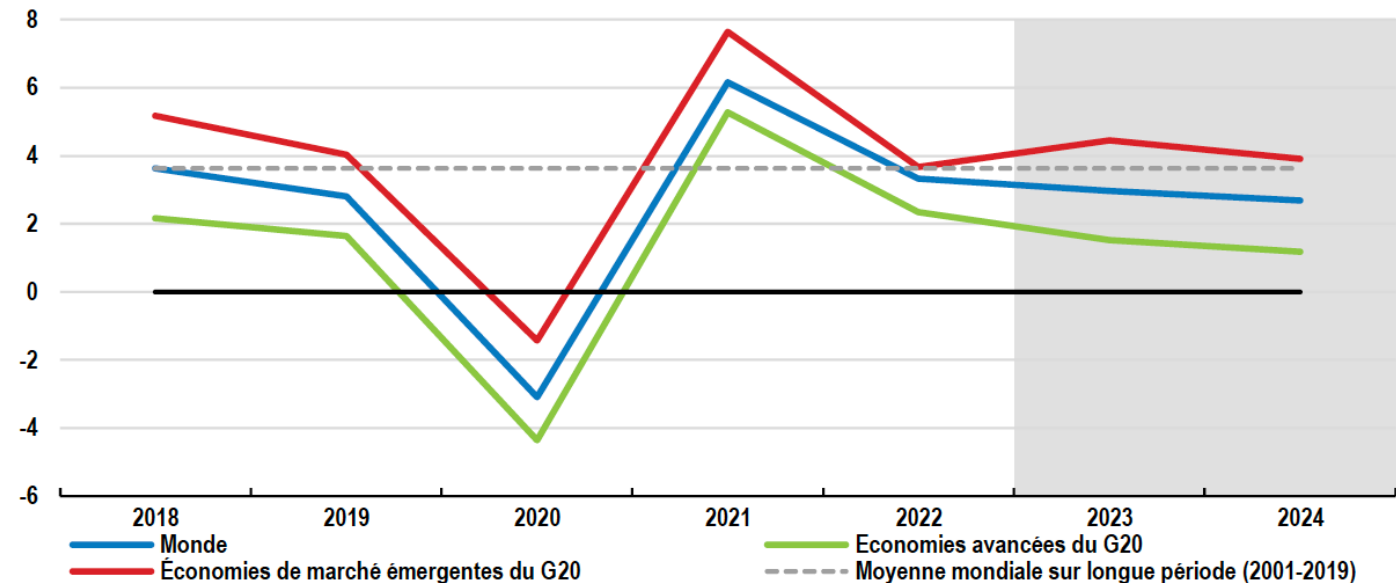
- ❖ Des prévisions de croissance en 2023 en recul (PIB Mondial +2,3%)
 - Pic d'inflation atteint au T1 2023
 - Une croissance amoindrie (inférieure à 1%) dans les pays industrialisés



Prévisions Q3 2023

- ❖ Révision légèrement à la baisse pour les économies du G20
- ❖ Des prévisions en augmentation pour les pays émergent et pour le périmètre « Monde »

Pourcentage, glissement annuel

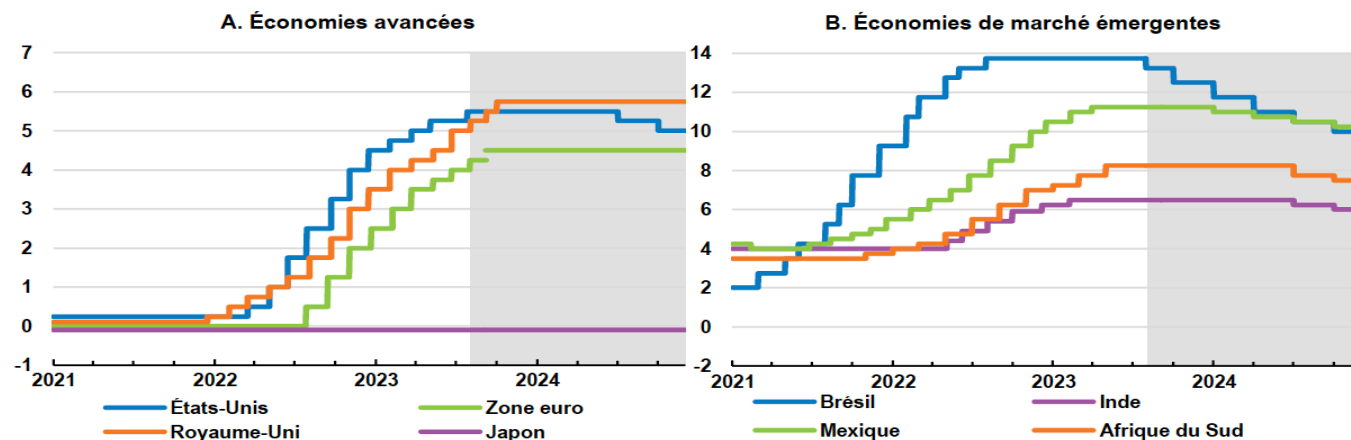


Note : Les agrégats sont calculés à l'aide de pondérations variables fondées sur les PIB nominaux, à parité de pouvoir d'achat (PPA).
Source : Base de données des Perspectives économiques intermédiaires de l'OCDE, n° 114.

Une révision des perspectives de croissance très légèrement à la baisse

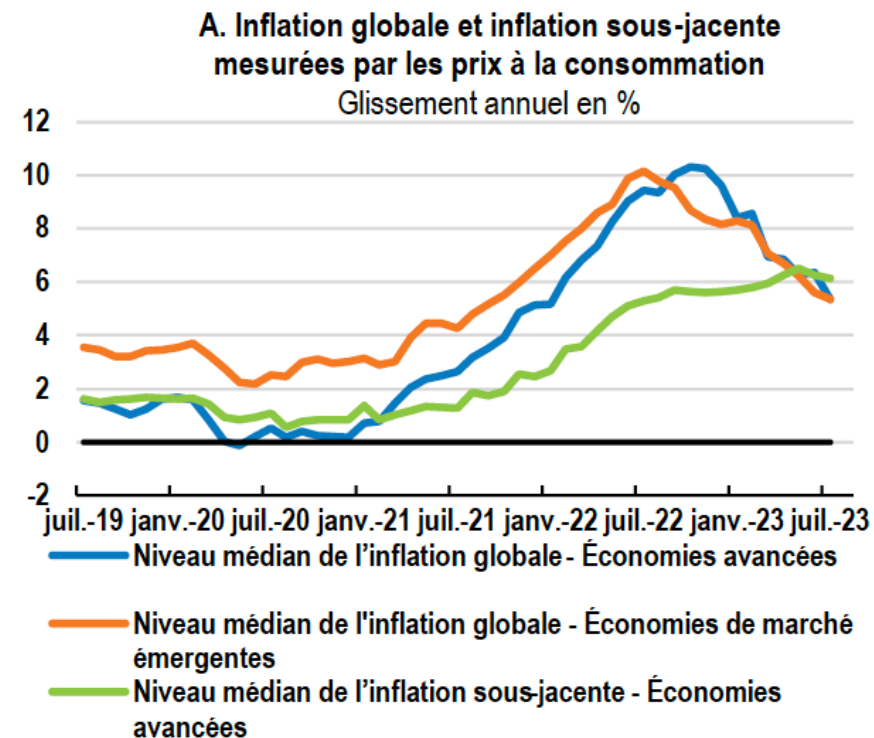
Prévisions macro-économiques (OCDE)

- ❖ Pic d'inflation globale atteint tant sur les pays développés que les sur les pays émergents
- ❖ En revanche une inflation sous-jacente en constante augmentation depuis Juillet 2022
- ❖ Des hausses de taux importants sont constatés partout dans le monde



Note : Pour les États-Unis, le taux directeur correspond à la limite supérieure de la fourchette retenue comme objectif pour le taux des fonds fédéraux. Le taux directeur utilisé pour la zone euro est celui qui s'applique aux principales opérations de refinancement. Les zones grisées correspondent aux projections de l'OCDE.

Source : Base de données des Perspectives économiques intermédiaires de l'OCDE, n° 114.



Un avenir risqué et incertain pour le pouvoir d'achat des citoyens européens
Des capacités de financement réduits pour les industriels en raison de l'augmentation des taux

Inflation Drivers (Zone Europe)

- ❖ Une inflation majoritairement due :
 - Aux profits exceptionnels des entreprises : 50%
 - A la hausse des coûts salariaux : 25%
- ❖ À noter que le FMI souligne de légères baisses de taxes contribuant pour quelques % à la diminution de l'inflation
- ❖ Ces baisses de taxes ne concernent pas la France et encore moins le secteur du transport aérien qui est toujours soumis soit à l'augmentation de taxes existantes, soit à de nouvelles taxes
*(Cf focus Chapitre Fiscalité)

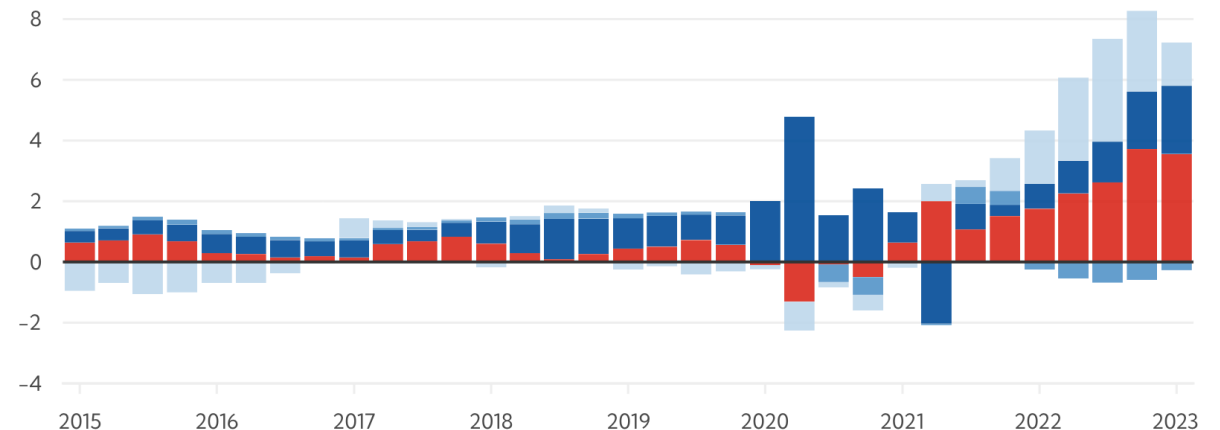
Inflation drivers

Corporate profits now account for nearly half of all euro area inflation.

Contribution to annual change in consumption deflator

(percentage points)

■ Profits ■ Labor costs ■ Taxes ■ Import prices



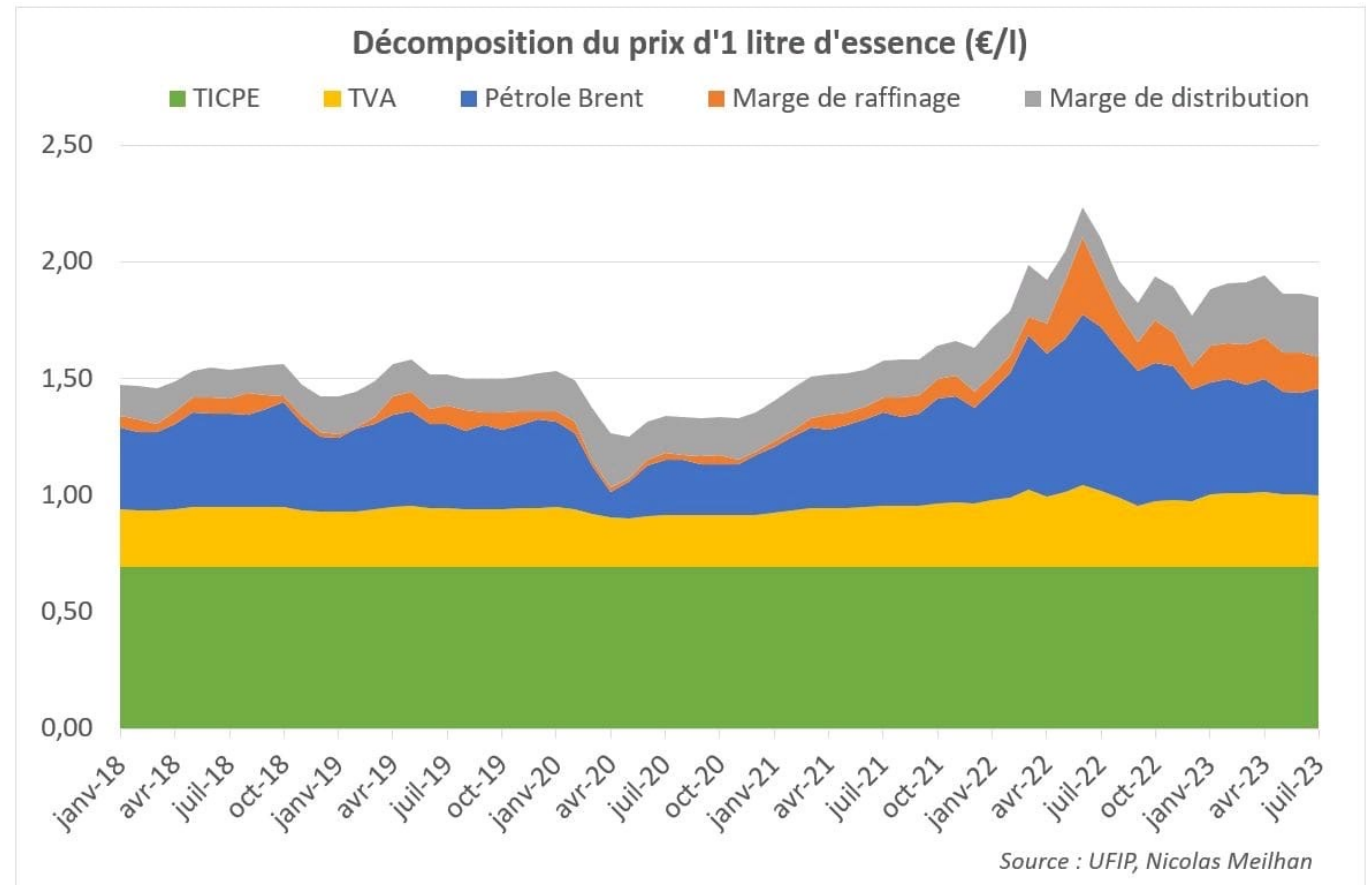
Sources: Eurostat, OECD, IMF staff calculations. · Notes: Profits, labor costs, and taxes refer to the total contributions from their nominal values per unit of real value added summed up from sectoral level, and import prices refers to the contribution from foreign value added. See Hansen, Toscani, and Zhou (2023) for details.

IMF

Une inflation induite majoritairement par les profits exceptionnels des entreprises

Fuel prices and benefices

- ❖ Décorrélation du prix du baril et du prix des carburants
- ❖ Majoritairement du (en relatif vs été 2018) :
 - ❖ Marge excédentaire des énergéticiens : +400%
 - ❖ Marge excédentaire des distributeurs : +100%
- ❖ Éléments d'actualités énergétiques :
 - ❖ Refus de diminution des tarifs (Cf audition Patrick Pouyanné)
 - ❖ Refus de la proposition de Bercy des ventes à pertes (Cf audition des CEO distributeurs)



En 2025, une marge brute des pétroliers estimée en moyenne 4 fois supérieure aux moyennes de 2018-2019



2. Géopolitique

Fermeture des espaces aériens et conséquences (1/2)

Fermeture de l'espace aérien du Niger depuis fin juillet :

- ❖ **CORSAIR** affrète **HIFLY** (compagnie portugaise) sur ses vols pour Bamako, et a l'intention de reprendre les vols mi-octobre en propre
- ❖ **Air France** a suspendu ses dessertes vers Bamako et Ouagadougou jusqu'à fin octobre

❖ Allongement des temps de vol :

Aéroport	Temps de vol initial (depuis Paris)	Augmentation (Temps de vol)	Augmentation (en %)
N'Djamena (Tchad)	5h50	+ 2h	+ 34 %
Abuja (Nigeria)	6h05	+ 50 min	+ 13,7 %
Bangui (RCA)	6h55	+1h30	+ 21,7 %
Yaoundé (Cameroun)	6h35	+1h	+ 15,2 %
Douala (Cameroun)	06h40	+ 45 min	+ 11,2 %
Libreville (Gabon)	07h05	+ 30 min	+ 7 %
Kinshasa (République Démocratique du Congo)	07h35	+ 45 min	+ 9,9 %
Brazzaville (Congo)	07h40	+ 45 min	+ 9,8 %
Pointe Noire (Congo)	09h30	+ 30 min	+ 5,3 %
Luanda (Angola)	08h25	+ 30 min	+ 5,9 %
Johannesburg (Afrique du Sud)	10h40	+ 40 min	+ 6,2 %

Des contraintes opérationnelles fortes sur l'exploitation des lignes africaines subsahariennes qui pèsent sur l'économie des lignes

Fermeture des espaces aériens et conséquences (2/2)

Potentiellement très problématique si :

- ❖ Fermeture de l'espace aérien libyen
=> bloque l'Afrique centrale
- ❖ Fermeture de l'espace Malien
=> oblige à contourner via Maroc / Guinée pour relier l'Afrique Centrale
- ❖ Fermeture de l'Arabie Saoudite / Egypte
=> bloque le passage mer rouge
=> oblige à contourner via Turquie/Irak/EAU pour relier les DOM/Maurice/Madagascar/...

Espace aérien libyen ouvert mais fortement déconseillé au survol

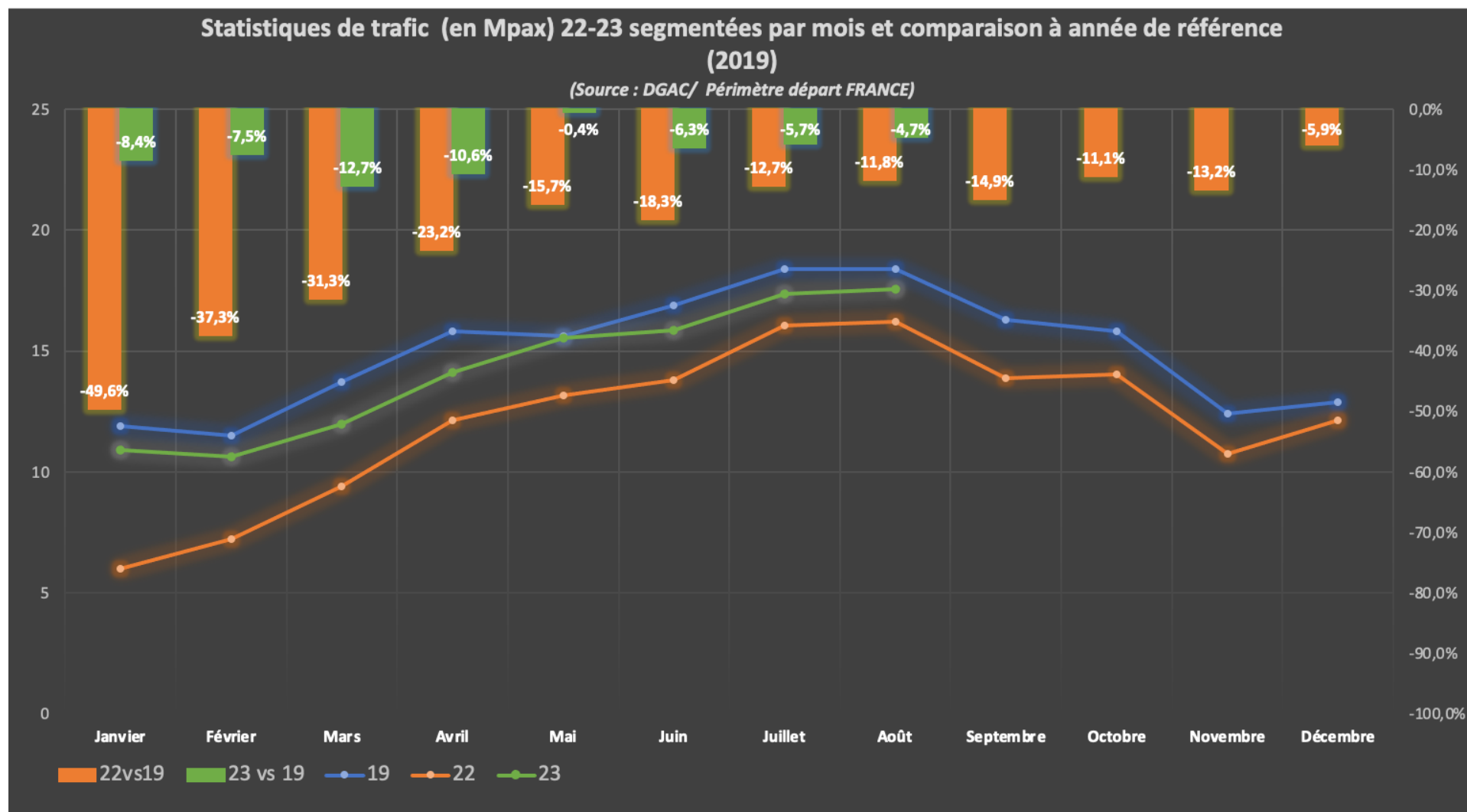


Des menaces potentielles à venir au vu de la situation/position géopolitique fragile de la France en Afrique actuellement



3. Situation du trafic

Bilan du trafic de l'été 2023

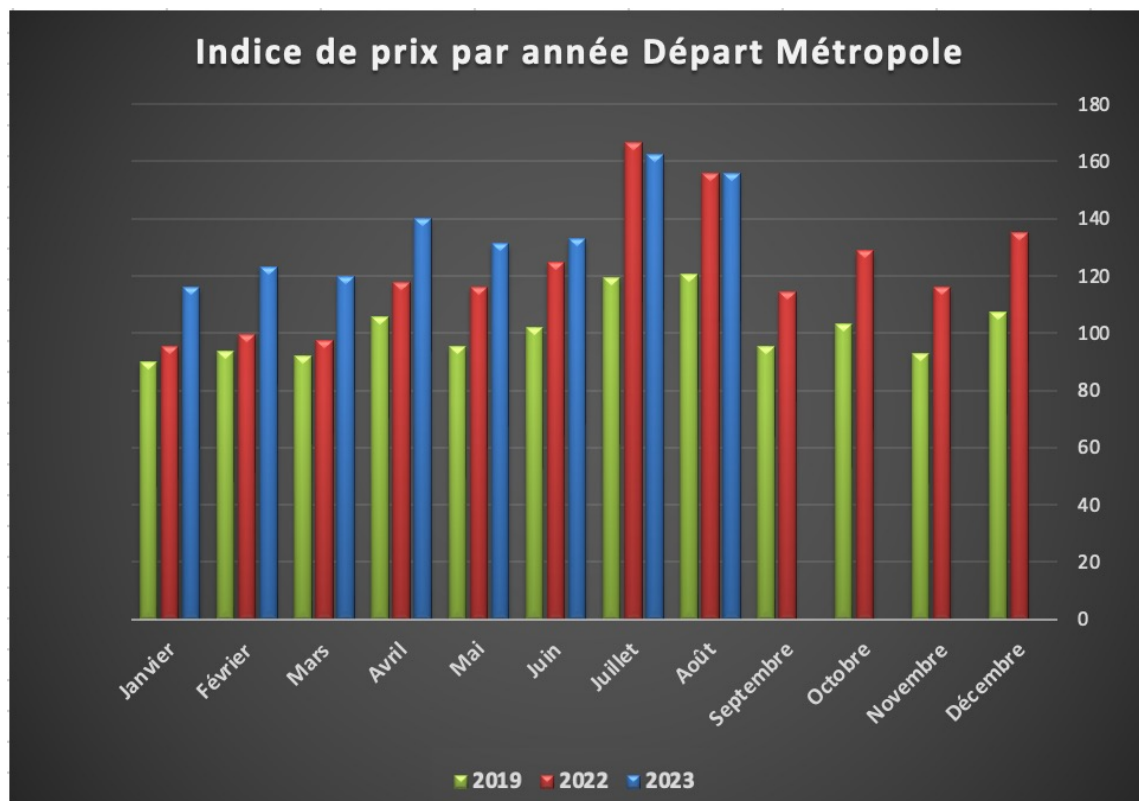




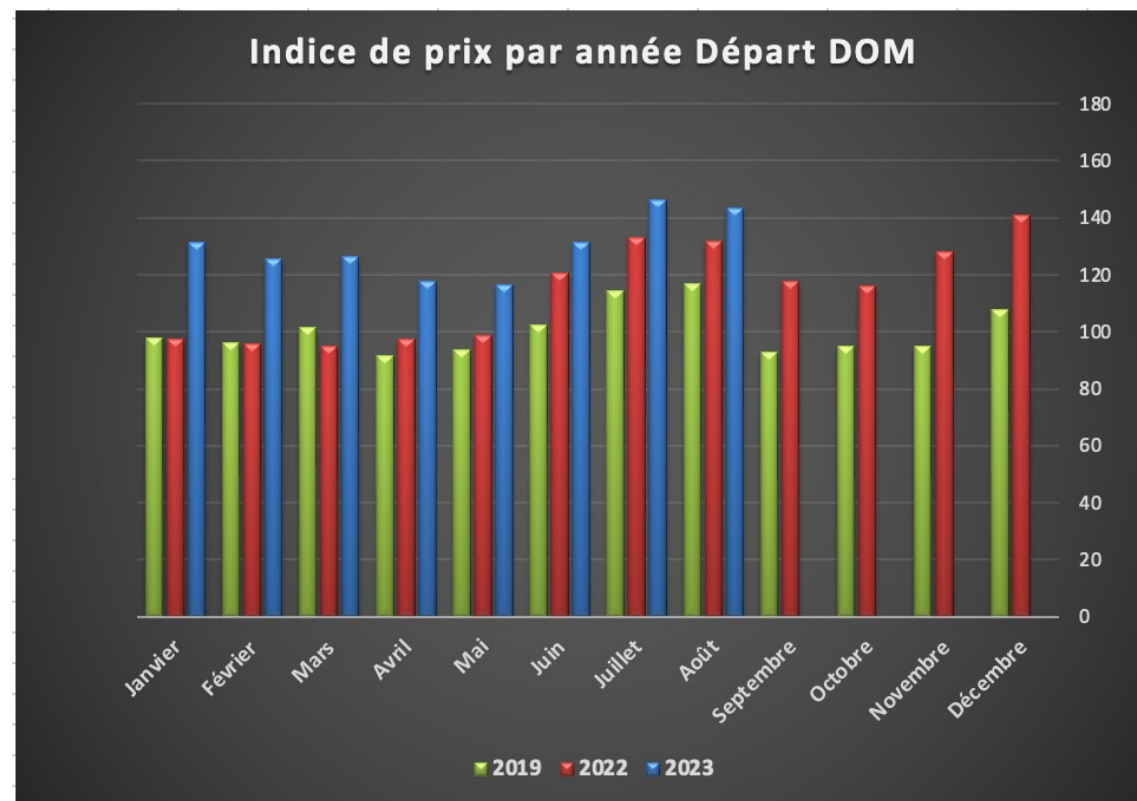
4. Evolution des tarifs du transport aérien

Indice des prix du billet (France, base 100 année 2017)

Métropole :

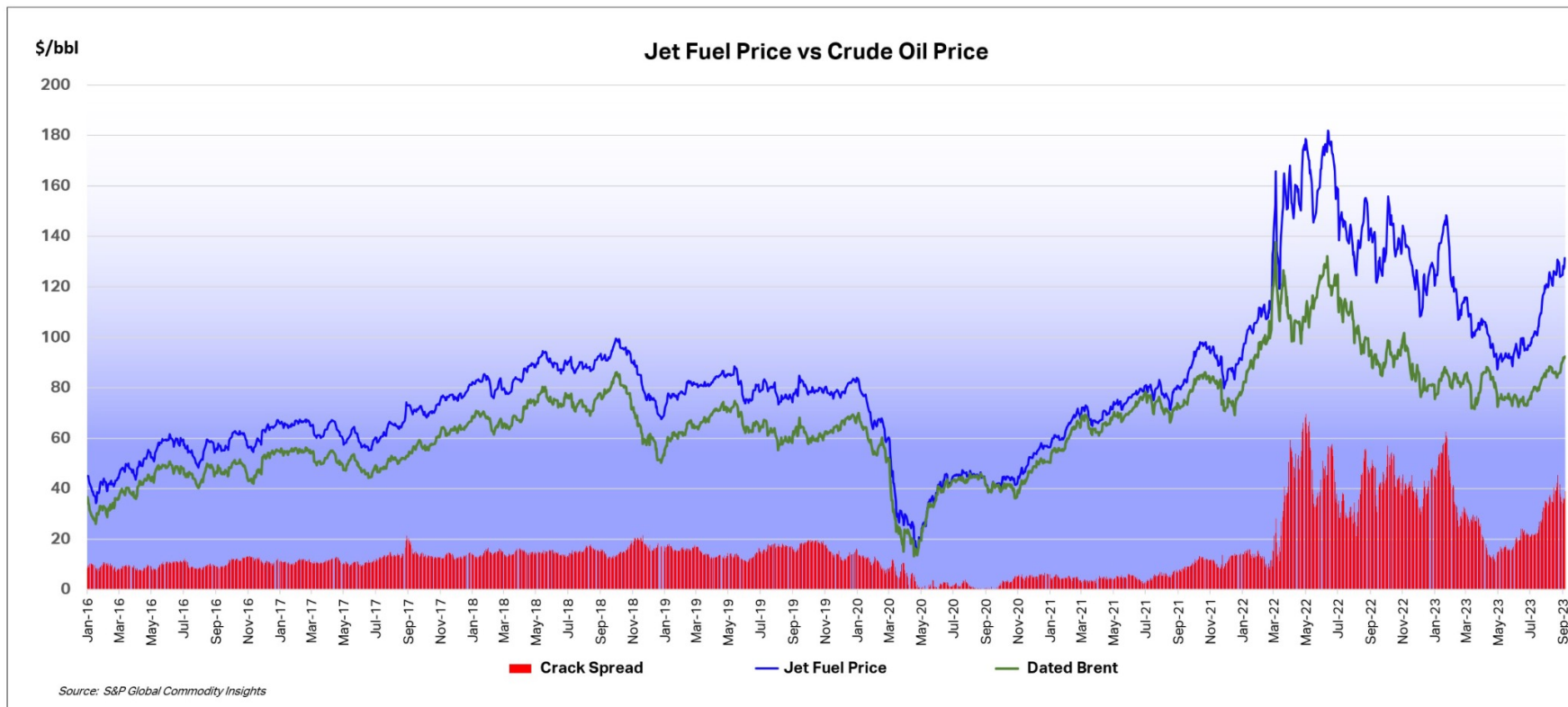


DROM :



Un effet correctif sur les prix depuis Juillet 2023, principalement accentué en Métropole

Fuel prices and benefices (1/2)

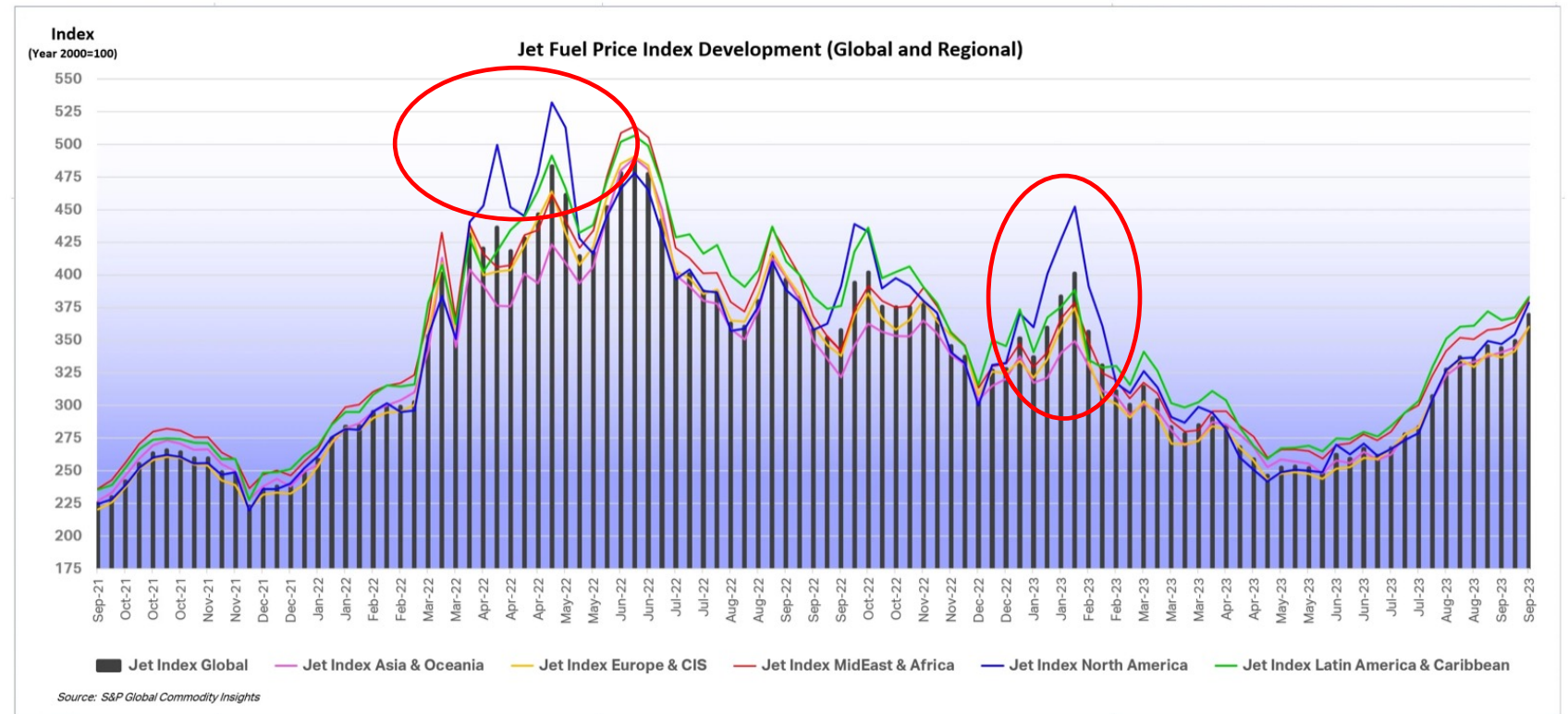


- ❖ Le Crack Spread (marge brute liée au raffinage) est multiplié par 6 entre Mars 2022 (début du conflit en Ukraine et de la tension sur le marché hydrocarbure) et la moyenne 2016-2020
- ❖ Une correction début 2023 avant de repartir à la hausse en Mai 2023.

Une décorrélation brutale des prix à partir du conflit Ukrainien possiblement due aux tensions dans les industries du raffinage ainsi qu'à la reconstitution des stocks stratégiques (armée USA)

Fuel prices and benefices (2/2)

- ❖ Une remontée naturelle du prix du kérosène en Q1 2022 avant même le conflit Ukrainien
- ❖ Le conflit Ukrainien entraînant la spéculation de tous les hydrocarbures
- ❖ Une correction lente jusqu'au de Q3 2022 à Q2 2023
- ❖ Une forte remontée depuis l'été 2023 (Q3 2023)



- ❖ Des écarts de prix du kérosène entre continents plutôt limités, en dehors de certains pics du continent US



5. Fiscalité

Tarif de Sûreté et de Sécurité (T2S)

Taxe de sûreté

- ❖ 14 mars 2023 : présentation par la DGAC de l'évolution du tarif de sûreté et de sécurité (T2S).
 - Les plafonds de la taxe sont relevés sur les:
 - ✓ Aéroports de classe 1 (> 20 M pax), de 10,80€ à 11,80€
 - ✓ Aéroports de classe 3 (de 5K à 5M pax) de 15€ à 16€
 - Augmentation de la TTAP sur de nombreux aéroports (moyenne d'augmentation de 7,73%)
 - Tarifs applicables au 1^{er} avril 2023 => faible préavis pour prise en compte dans les prix des billets d'avion.

Financement des missions régaliennes

- ❖ La FNAM et l'UAF ont eu rendez-vous avec le cabinet du ministre pour aborder le sujet des 700M€ d'avances remboursables (dette sûreté pendant la période COVID) que nous souhaitons se voir transformer en subvention d'exploitation

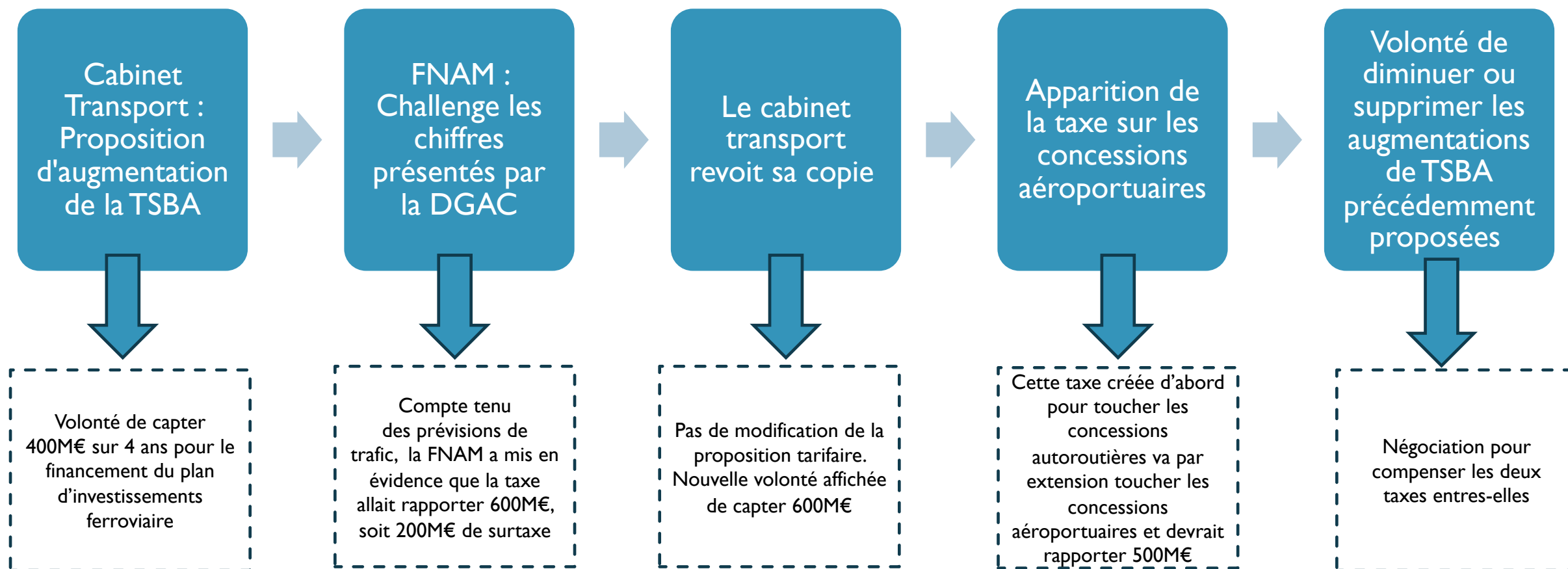
Suites à venir

- ❖ Une hausse significative de la T2S pourrait intervenir prochainement (de l'ordre de 20%...) suite à l'augmentation des coûts et en particulier des investissements (EDS STD 3 bagages et EDS cabines...)
- ❖ La prochaine COCOECO BACEA est prévue le 19 octobre 2023

classe	plafond	aéroport	tarif 2022	Tarif 2023
1	11,80 €	ADP	10,80 €	11,80 €
2	9,50 €	Lyon	7,35 €	7,80 €
		Marseille	7,95 €	8,30 €
		Nice	7,30 €	8,55 €
		Toulouse	7,25 €	7,80 €
3	16,00 €	Ajaccio	14,40 €	15,40 €
		Bastia	14,20 €	14,20 €
		Beauvais	8,40 €	7,70 €
		Biarritz	10,00 €	10,70 €
		Bordeaux	6,10 €	6,60 €
		Brest	11,70 €	12,23 €
		Carcassonne	11,60 €	12,40 €
		Figari	14,10 €	14,10 €
		La Réunion	13,90 €	14,90 €
		Lille	7,90 €	8,53 €
		Montpellier	9,40 €	10,15 €
		Nantes	6,30 €	8,50 €
		Perpignan	14,20 €	15,50 €
		Rennes	14,40 €	15,84 €
		Strasbourg	5,95 €	7,95 €

Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA) / Tarif de solidarité

Déclinaison du process

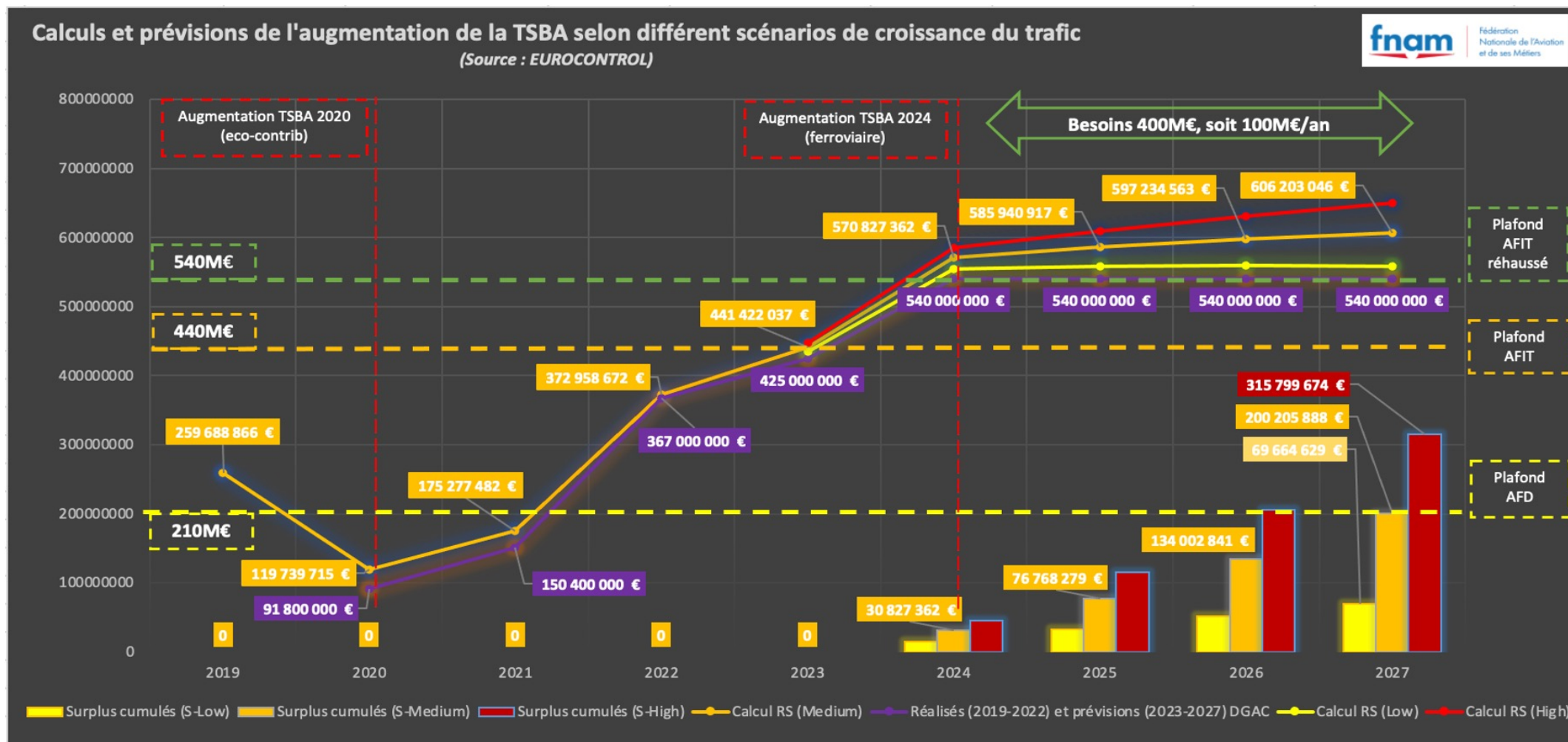


Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA) / Tarif de solidarité

- ❖ Objectifs du Gouvernement : Taxation à hauteur de 400M€ sur 4 ans pour financer les infrastructures ferroviaires (via le rehaussement des plafonds de l'AFIT), soit 100M€/an
- ❖ Synthèses des plafonds avant 2024 :
 - ❖ 0 à 210M€ => AFD (210M€ adressés à l'AFD)
 - ❖ 210 à 440M€ => AFIT (230M€ adressés à l'AFIT)
- ❖ Synthèse des nouvelles modifications après 2024 :
 - ❖ 0 à 210M€ => AFD (210M€ adressés à l'AFD)
 - ❖ 210 à 540M€ => AFIT (330M€ adressés à l'AFIT, soit un rehaussement de 100M€/an)
- ❖ Proposition tarifaire de DGAC / Bercy (augmentation uniforme des tarifs globaux) :

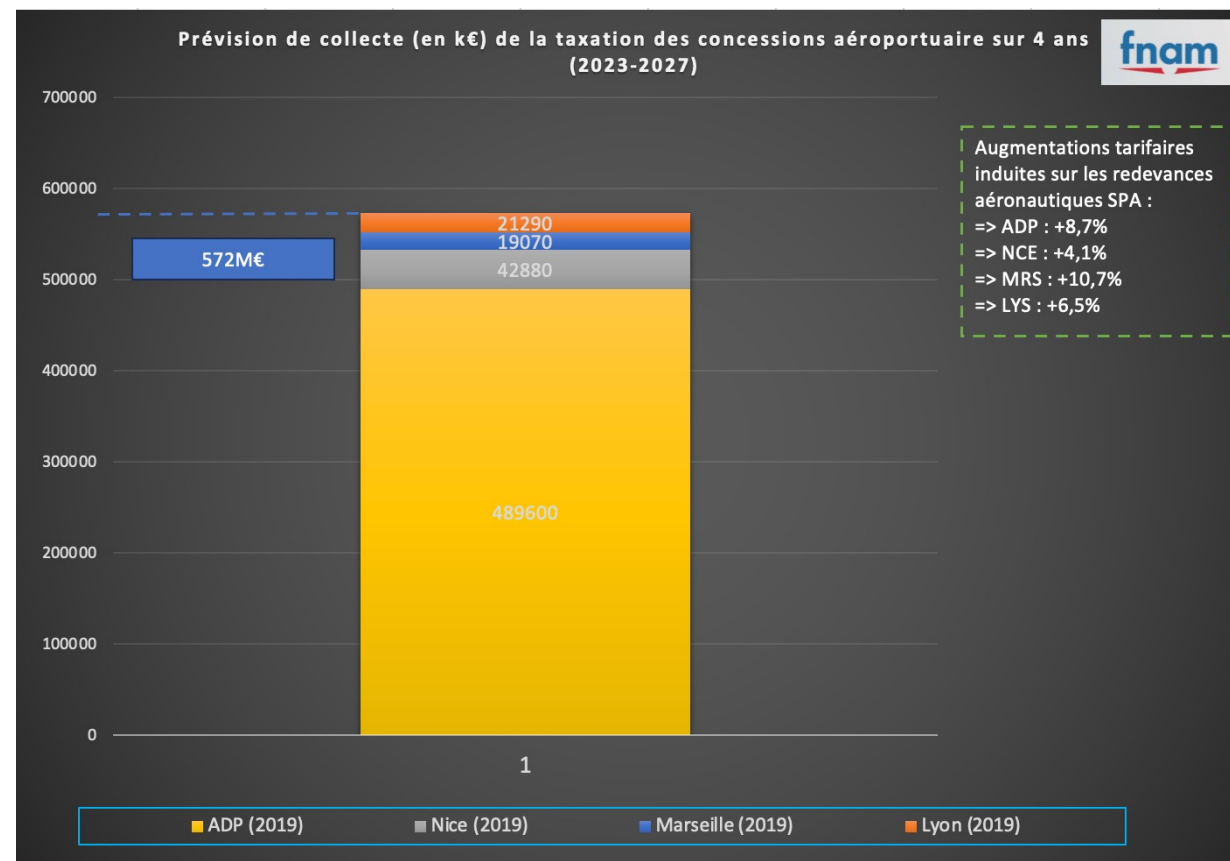
Faisceau géographique	Classe tarifaire	2019	2020-2023	2024-2027	Augmentation 24vs19
Tarif 1	Eco	1,13 €	2,63 €	3,20 €	283,2%
	Afaire	11,27 €	20,27 €	24,63 €	218,5%
Tarif 2	Eco	4,51 €	7,51 €	9,12 €	202,2%
	Afaire	45,07 €	63,07 €	76,61 €	170,0%

TSBA : 1ère proposition



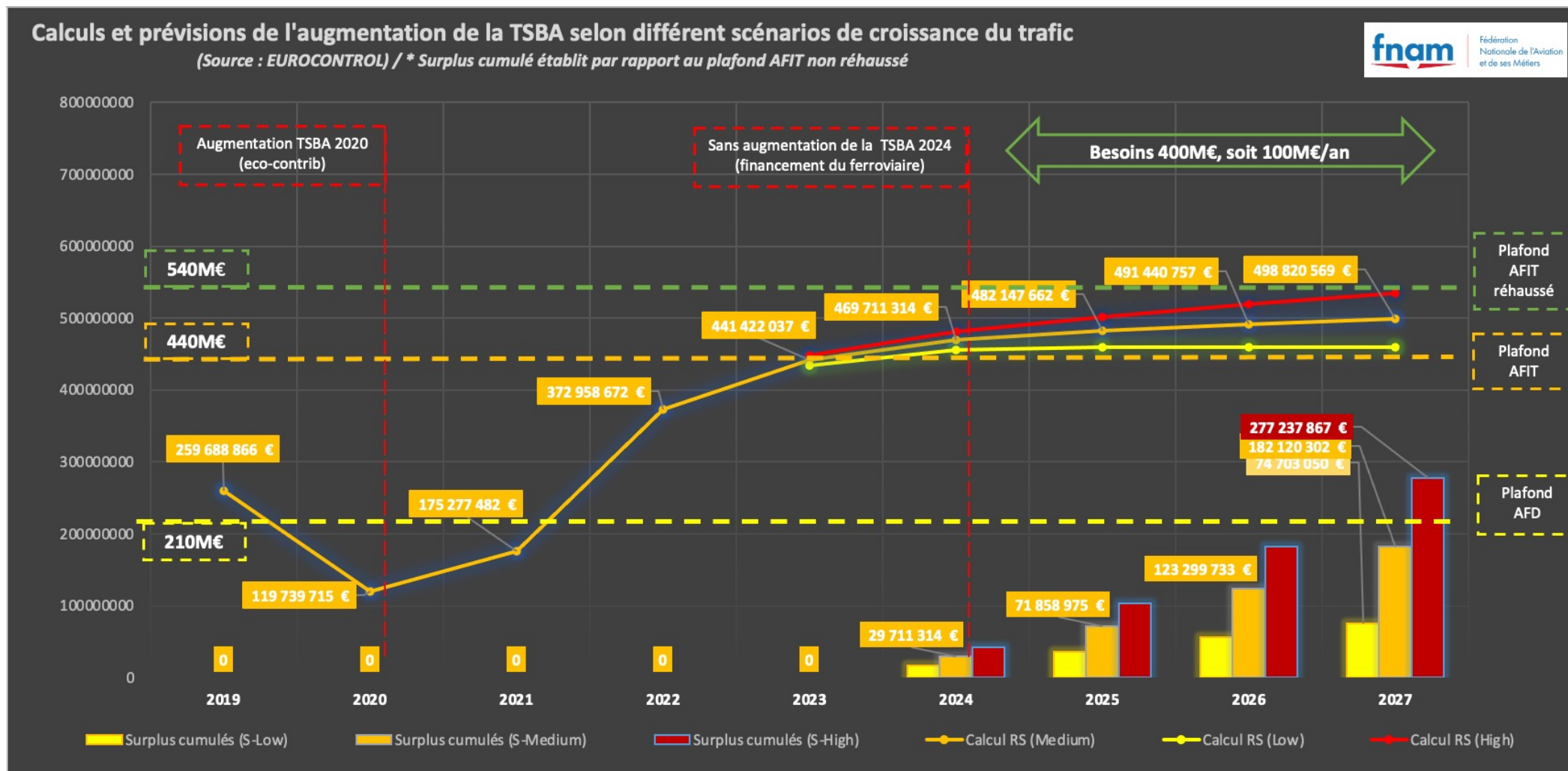
Taxe sur les concessions aéroportuaires

- ❖ 4% de taxe prélevée sur le chiffre d'affaires global des aéroports
- ❖ Objectifs de collecte de 500M€ sur 4 ans (2023-2027)
- ❖ 100% de report sur les redevances aéronautiques (SPA)
- ❖ Non prise en compte des perspectives de croissance du trafic
- ❖ Aéroport inclus dans le scope :
 - ❖ ADP
 - ❖ Nice
 - ❖ Lyon
 - ❖ Marseille



Compte tenu des principes de modérations tarifaires, les aéroports ne devraient toutefois pas pouvoir répercuter l'entièreté de cette taxe dès la première année.

TSBA : 2ème proposition



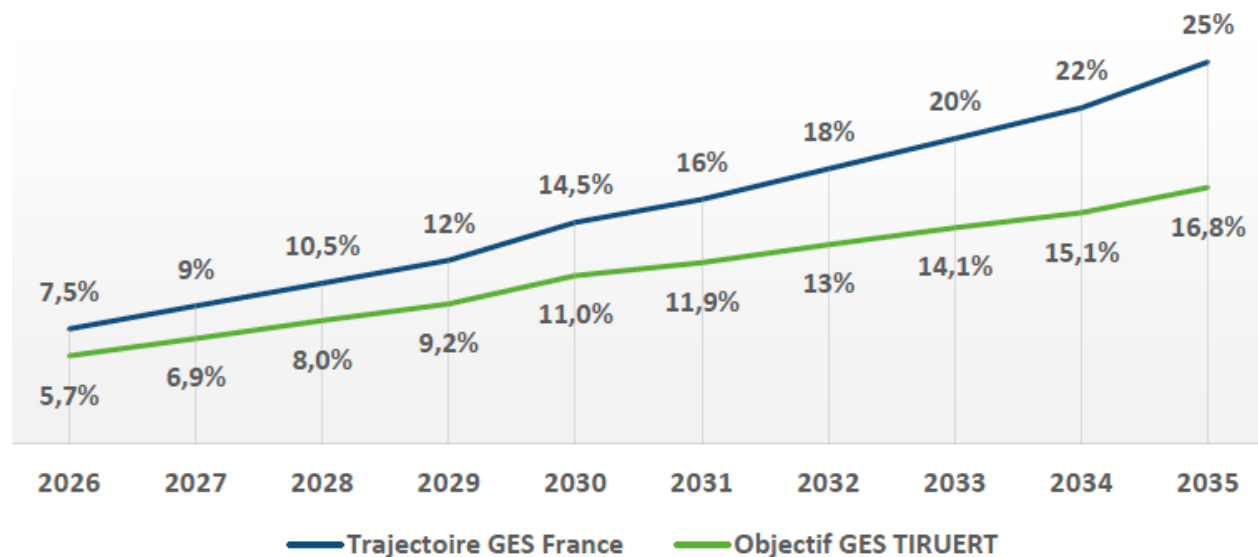
Synthèse propositions TSBA/Taxe sur les concessions aéroportuaires

- ❖ Le Projet de Loi de Finances qui sera présenté ce mercredi devrait inclure la nouvelle taxe sur les gestionnaires d'infrastructures autoroutières et aéroportuaires. La hausse de la TSBA ne devrait pas y figurer.
- ❖ La taxe sur les gestionnaires d'infrastructures devrait être répercutée par les aéroports à hauteur d'environ 400 millions d'euros au travers d'une hausse des redevances.
- ❖ Des amendements seront déposés par les députés pendant l'examen de la Loi de Finances sur une hausse de la TSBA ainsi que de la TVA sur les vols intérieurs.
- ❖ La taxe sur les gestionnaires d'infrastructures sera certainement contestée juridiquement.
- ❖ Pas de clarté à ce stade concernant la TSBA appliquée à l'aviation d'affaires

Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans le Transport (TIRUERT)

- ❖ À présent calculée sur la base des émissions, contrairement aux anciens objectifs qui objectivaient les taux d'incorporation en termes de masse/volume.
 - ❖ Changement intéressant qui motive le choix technologique des SAF fonction du taux de décarbonation.
 - ❖ Pourrait contribuer à développer la filière PTL/EBTL qui sont des carburants plus onéreux.
- ❖ La TIRUERT sera réévaluée dans le cadre du PLF24, elle devra être adaptée afin de tenir compte du règlement REFUEL EU.

Trajectoire nationale et TIRUERT de réduction des émissions de GES des transports proposée



Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE)

Contexte

- Jusqu'à présent, le Gazole Non Routier (GNR) bénéficiait d'une exonération partielle de TICPE.
- Le gouvernement avait décidé de mettre fin à cette exonération en 2020. Suite à la crise du COVID, cette fin d'exonération a été reportée en 2024.
- Ainsi, devrait figurer dans le PLF une fin **d'exonération progressive pendant 5 ans** de la TICPE sur le GNR.
- Par ailleurs le dispositif de suramortissement fiscal pour les engins de piste; déjà limité par le plafond des minimi (maximum 200 000€ sur 3 ans); a pris fin en 2022, sans que les assistants aéroportuaires puissent réellement l'utiliser à cause de la crise sanitaire.

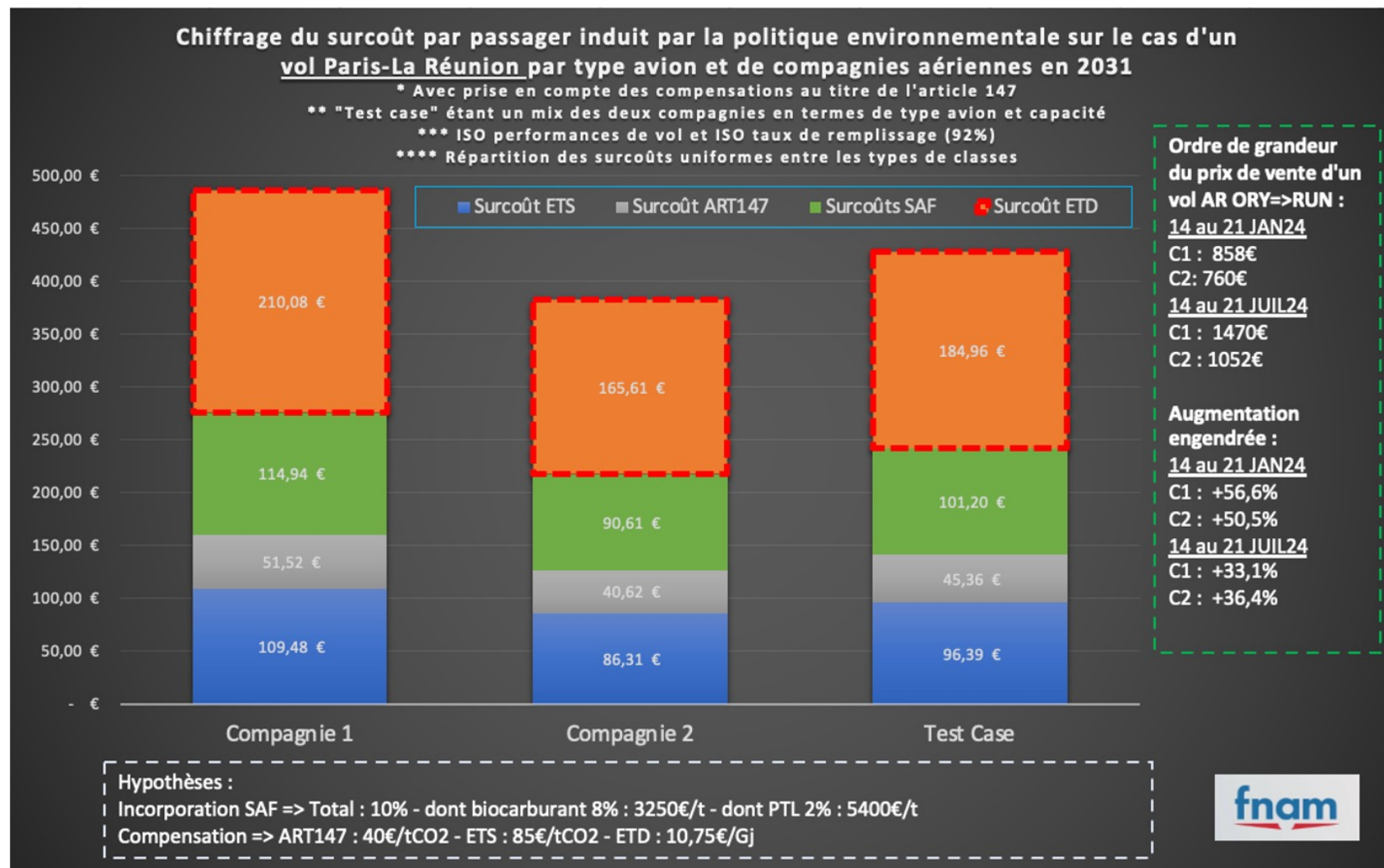
Conséquences

- La fin d'exonération de la TICPE sur le GNR entraine une augmentation de plus de 3,5 millions d'euros (hors majoration régionale) de taxe pour la CSAE, ce qui ralentirait le renouvellement d'engins de piste pour des engins de piste propres.

Estimations CSAE : 41 % d'engins de piste propres à ce jour.

La FNAM et la CSAE vont proposer un nouvel amendement afin de rétablir un dispositif de suramortissement fiscal, avec un ré-haussement du plafond

Fiscalité environnementale : Etude d'impact sur les DOM





6. Enjeux de moyen terme du Transport Aérien

Régulation Aéroportuaire. : Travaux CSTA / UAF

- ❖ Document de restitution en attente de validation avant envoi à la DGAC.
- ❖ Exclusion du communiqué (à leur demande) des aéroports de Nice et ADP
- ❖ Des groupes de travail sur 3 thématiques différentes ont été conduits, avec les remarques et conclusions suivantes :
 - 1. Sur les Contrats de Régulation Economique (CRE)**
 - Ont été identifiés plusieurs points bloquants sur l'établissement de CRE actuellement, comme le processus complexe entraînant une charge de travail très importante pour une durée de CRE qui pourrait être plus longue pour rentabiliser le travail fourni. Un modèle de CRE pourrait être établi pour faciliter le travail futur.
 - Il nous paraît important que le rôle des compagnies aériennes soit renforcé
 - 2. Sur les Commissions Consultatives Economiques (CoCoEco)**
 - Revoir la composition de la CoCoEco et les règles de vote
 - Faire en sorte que l'accord des parties en CoCoEco soit privilégié, avec un rôle plus souple de l'ART en cas d'accord. L'ART agirait en tant qu'instance d'appel et de recours en cas de désaccord, son rôle devant être précisé.
 - Améliorer le processus d'information et de transparence.
 - Mettre en place des concertations régulières sur certains thèmes dans le cadre des CoCoEco (niveau de trafic, qualité de service, investissements, ...)
 - 3. Sur les évolutions du régime de caisse et du cadre de régulation**
 - Pas de consensus concernant l'évolution du régime de caisse
 - Seul accord sur le fait que s'il devait y avoir une évolution du régime de caisse pour certains aéroports, elle doit s'accompagner d'un CRE.

Points Aéroport

Cocoeco :

❖ Nice :

❖ +4,8% d'augmentation moyennée (dont 5,8% sur la redevance passager)

❖ Réunion :

❖ Sur-rentabilité de l'aéroport sur 2022-2023 au vu des niveaux de CMPC

❖ Plan d'investissements important

❖ +3% d'augmentation et négociation de 1.65M€ de rétrocessions financières au titre de 2022 et 2023

❖ ADP :

❖ Programme pluriannuel d'investissement élevé (2,1 Mds€)

❖ +1,5% d'augmentation moyennée (dont 1,7% sur la redevance passager) sur Orly et CDG

❖ + 2,5 % d'augmentation moyennée sur Le Bourget

❖ Désaccord avec les investissements en raison des allocations entre la caisse régulée et la caisse commerciale

❖ Désaccord avec le tarifaire en raison des méthodes de comptabilité analytique utilisées

❖ A venir : Marseille / Toulouse / Pointe à Pitre

❖ Aéroport de Lyon :

❖ Dernière homologation de l'ART date du 29/09/2021

❖ L'ART devrait se saisir du dossier et proposer une correction tarifaire en fonction des résultats financiers de l'aéroport

Centrale d'Achat de SAF

- ❖ Compte tenu du faible pouvoir de négociations des compagnies et des tensions sur le marché des biocarburants (en termes de prix mais aussi de capacités de production), la pertinence d'organiser une centrale d'achat mérite probablement d'être étudiée.
- ❖ Un tel groupement pourrait permettre entre autres :
 - ❖ D'assurer un meilleur accès à la production de SAF
 - ❖ De renforcer le pouvoir de négociation et donc de réduire les prix à l'achat
 - ❖ De considérer les DOM dans les points d'avitaillements des énergéticiens
- ❖ Des pratiques similaires existent à ce jour dans le cadre des assurances avions

Tension sur les Personnels (Pilotes et Mécaniciens)

- ❖ Difficultés de recrutement pilotes avec de grandes vagues de recrutement en cours par les compagnies aériennes.
- ❖ Tension sur les mécaniciens, surtout en aviation d'affaires et aviation générale.
- ❖ La DGAC a créé des groupes de travail, auxquels est associé la FNAM, pour trouver des pistes d'amélioration et notamment faciliter la conversion de licences militaires en licences civiles.
- ❖ Ce type d'évolution pose un problème réglementaire. Il nécessite une refonte des licences au niveau EASA. Celle-ci prendra forcément du temps (risque accru par la vacance du poste de directeur de l'EASA suite au départ de P.Ky et les élections qui approchent).

Retard de livraison d'avions / Pièces / MRO / OIM

- ❖ Certaines compagnies aériennes ont dû affréter des vols cet été pour palier au retard de livraison d'avions d'Airbus.
- ❖ Le rythme de renouvellement des flottes pourrait être impacté dans le futur avec les conséquences économiques et environnementales qui en découlent.
- ❖ Problématique de pièces détachées :
Difficulté d'approvisionnement d'un certain nombre de pièces détachées.
Les temps de livraison et les coûts sont donc augmentés, ce qui a pour conséquence l'allongement des temps de maintenance et un impact économique pour les compagnies aériennes.
- ❖ Un risque supplémentaire très récent : les pièces frauduleuses et les certificats d'authenticité falsifiés (affaire AOG Technics)

Echanges





Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

MERCI

Toute utilisation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de la FNAM est illicite. Toute utilisation ou reproduction par quelque procédé que ce soit constituerait une contrefaçon sanctionnée par les dispositions des articles L.335-1 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle et, de manière générale, une atteinte aux droits de la FNAM.

FNAM 22, avenue Franklin Delano Roosevelt F75008 PARIS | T: +33.1.86.64.12.34

© FNAM 2008-2023