fnam

Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

NOTE DÉCRYPTAGE

LA TAXATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE

Septembre 2024

Dans une note largement communiquée aux médias, l'ONG Transport&Environnement (T&E) appelle à une augmentation en France de la taxation du transport aérien au motif que « *la France serait très largement derrière ses voisins européens en matière de fiscalité aéronautique* ».

Cette affirmation ne manque pas de surprendre alors que vingt pays de l'Union européenne sur vingt-sept n'ont pas du tout de taxe nationale s'appliquant au transport aérien et que le transport aérien français est soumis aussi bien aux mesures environnementales européennes du paquet FItFor55 que d'une fiscalité nationale spécifique parmi les plus élevées d'Europe.

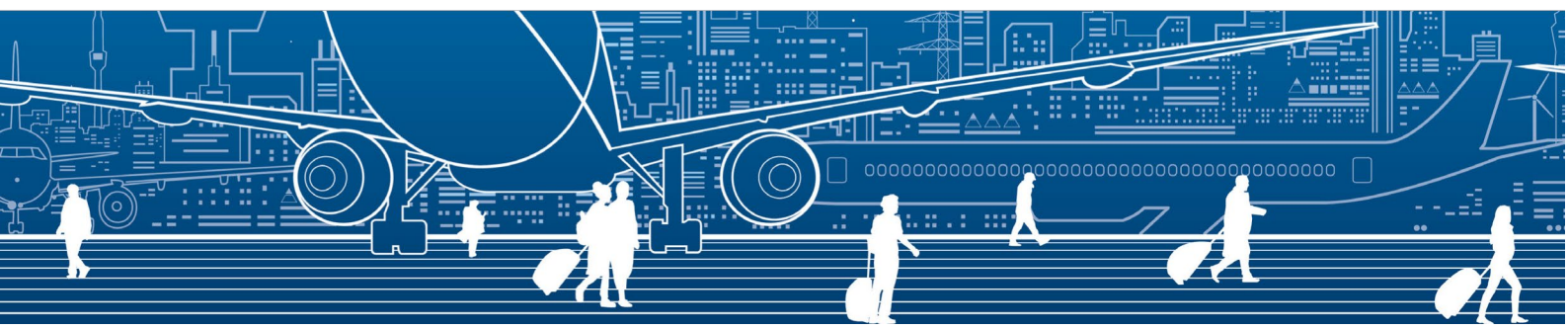
A cet égard, il convient de rappeler que le cadre fiscal et réglementaire auquel est soumis le transport aérien français, notamment pour des motifs environnementaux, est déjà particulièrement étendu. Il consiste notamment en :

- **Une taxe (tarif) de « solidarité »** (TSBA) sur les billets d'avion alimentant en particulier pour partie (« écocontribution ») le budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de transport de France (AFITF),
- **Une taxe (tarif) de « l'aviation civile »** (TAC) sur les billets d'avion finançant le budget de fonctionnement de l'administration de l'aviation civile,
- **Une taxe (tarif) de « sécurité sûreté »** (T2S) sur les billets d'avion finançant la sécurité et la sûreté du transport aérien en France,
- **Une taxe sur l'exploitation des Infrastructures de Transport de Longue Distance** (TITLD) acquittée par les principaux aéroports français et facturée aux compagnies aériennes sous forme de redevances aéroportuaires,
- **Une taxe sur les nuisances sonores aériennes** (TNSA) perçue au profit des principaux aérodromes français. Le produit de la taxe est affecté au financement des aides aux riverains,
- **Une taxe sur le transport public aérien et maritime en provenance ou à destination de la Corse** (TEP) afin de financer la collectivité territoriale de Corse,
- **Une taxe sur la valeur ajoutée** (TVA) à un taux réduit de 10% applicable au transport aérien métropolitain (à l'identique des autres modes de transport).

Au-delà de ces taxes dont la seule TSBA est prise en compte par l'ONG T&E dans son étude, les compagnies aériennes opérant des liaisons aériennes de et vers la France sont soumises aux dispositifs suivants mis en place dans le cadre de la réglementation française ou communautaire :

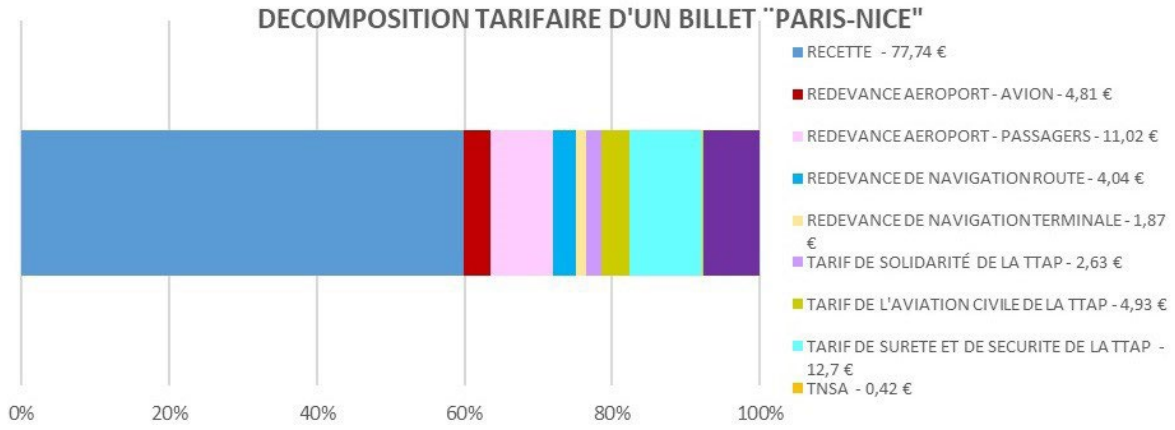
- **La compensation obligatoire des émissions de CO2 des vols métropolitains** dans le cadre de l'article 147 de la Loi Climat et Résilience
- **L'inclusion du transport aérien dans le schéma européen d'échange de quotas d'émissions** (SCEQE ou ETS européen) pour l'ensemble des vols intra-européens
- **L'inclusion depuis le 1er janvier 2021 des vols internationaux depuis la France dans le mécanisme CORSIA** de compensation des émissions internationales de CO2 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)
- **La mise en place à compter du 1er janvier 2025 d'un mandat d'incorporation de carburants aéronautiques durables (CAD)** venant se substituer au mandat français existant (1er janvier 2022) et prévoyant 2% d'incorporation en 2025 et 20% en 2035

Enfin, des discussions sont en cours à l'échelle européenne (périmètre minimum pertinent) en vue de mettre en place **une taxe sur le kérosène pour les vols intra-européens** (révision de la directive sur la taxation de l'énergie).



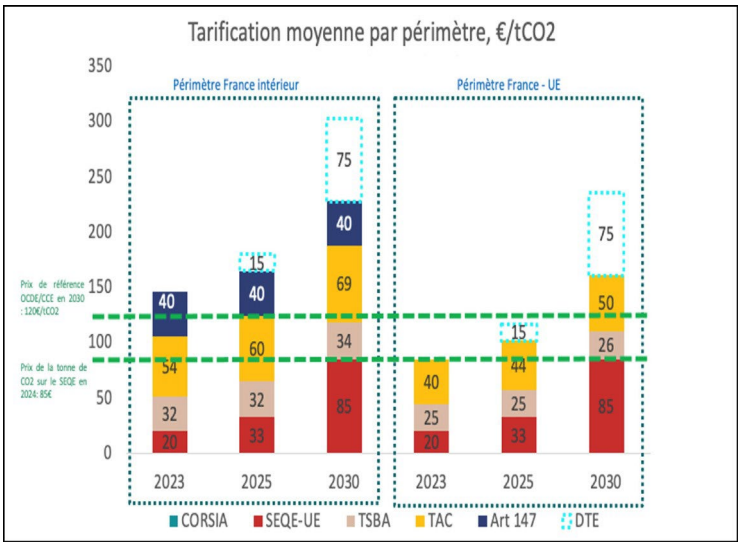
Le schéma ci-dessous propose en particulier une décomposition du tarif d'un billet d'avion permettant de mieux évaluer le poids des taxes et des redevances sur un trajet en avion.

Décomposition d'un billet en aller simple entre Paris (CDG) et Nice (NCE)
Montant TTC : 130 Euros (tarif moyen)

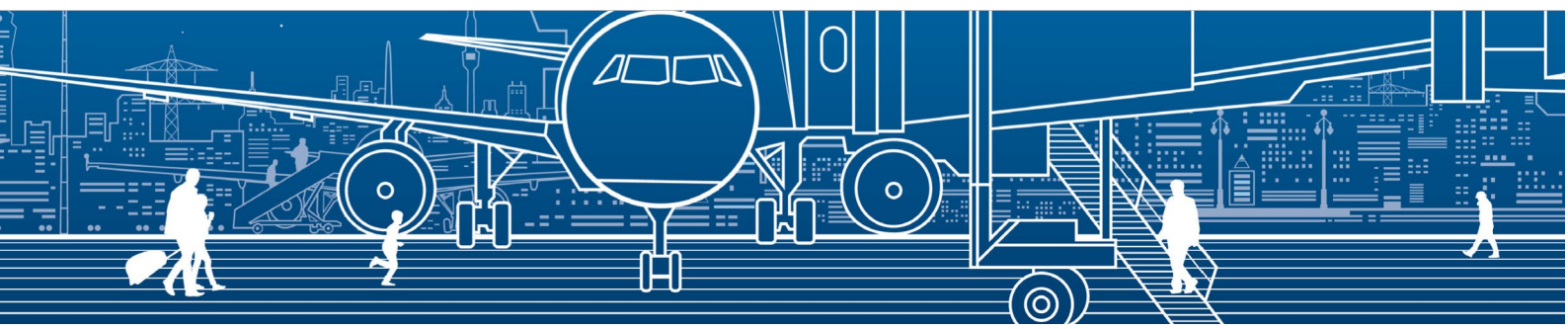


Ainsi, contrairement à de nombreuses idées reçues, les différents dispositifs de taxation et l'environnement réglementaire associé garantissent aujourd'hui que le transport aérien français paie déjà, et continuera de payer dans les prochaines années, plus que le coût de ses externalités environnementales carbone (prix de la tonne de CO2 émise) tant sur les liaisons métropolitaines que sur les liaisons intra-européennes.

La couverture par le transport aérien français du coût de ses externalités environnementales sur les liaisons long-courriers reste certes limitée mais requiert au préalable **la mise en place d'un mécanisme garantissant une équité des conditions de concurrence avec les compagnies basées hors de l'UE qui restent aujourd'hui très largement exonérées de toute fiscalité environnementale**. En tout état de cause, la taxation à l'échelle nationale est la plus pénalisante pour les compagnies aériennes basées en France dont c'est le marché principal.



Source : Secrétariat Général à la planification Ecologique (SGPE)



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris
Tél : 01 86 64 12 34 - contact@fnam.fr