

De: Marlene Prost
Envoyé: mercredi 16 octobre 2024 13:47
Objet: Le mensuel - octobre 2024



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

LE MENSUEL



Octobre 2024



Economie et Compétitivité

Taxation du transport aérien dans le cadre du PLF 2025

Perte d'attractivité de la France, affaiblissement industriel, destruction d'emploi et enclavement des territoires

Le secteur du transport aérien français (100 000 emplois directs quasiment exclusivement sur le territoire français) est en passe de devenir le plus taxé d'Europe et s'atrophie chaque année en perdant un point de part de marché. La part de marché (en nombre de passagers) des compagnies aériennes françaises est ainsi passée de 60% à 38% au cours des vingt dernières années.

La proposition de hausse d'un milliard d'euros par an de la fiscalité sur le transport aérien au travers d'une hausse combinée de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et d'une taxe spécifique sur « l'aviation d'affaires », s'appuie sur une analyse partielle et partielle. Les hausses envisagées auront un impact majeur sur un pavillon français sorti très fragilisé de la crise COVID et sont susceptibles de conduire à **la disparition de pans entiers du transport aérien français dont l'aviation générale et d'affaires.**

La FNAM ne peut que regretter l'absence de la moindre étude d'impact économique de la proposition gouvernementale. Il n'est notamment tenu aucun compte des effets cumulatifs de ces propositions avec la fiscalité française déjà existante ainsi que les mesures environnementales déjà adoptées au niveau européen qui entrent en vigueur (Fitfor55).

La hausse des prix des billets d'avions en France, au-delà de l'affaiblissement des compagnies basées en France par rapport aux compagnies concurrentes largement exemptées de toute

forme de réglementation environnementale, **pénalisera en particulier l'attractivité de la destination France** pour la clientèle d'affaires et de tourisme internationale. Deux des rares secteurs (aéronautique et tourisme) portant encore aujourd'hui la croissance et l'emploi en France seront fragilisés alors que la contribution du transport aérien français à la création de richesse nationale est notamment estimée à près de 2% du PIB.

Ce mouvement va à rebours du chemin suivi par les autres Etats de l'Union européenne. La Suède est ainsi le dernier pays à avoir pris la décision de supprimer sa taxe nationale sur le transport aérien, rejoignant ainsi les dix-neuf autres pays de l'Union européenne n'ayant pas de taxation spécifique au niveau national sur le transport aérien.

La FNAM en appelle au gouvernement à une véritable concertation avec le secteur afin de revoir le projet de taxation envisagé. Le transport aérien ne peut supporter à lui-seul plus de la moitié de la fiscalité « verte » supplémentaire portant sur les entreprises dans le projet de loi de Finances 2025 d'autant que ces sommes ne sont nullement réinvesties dans la décarbonation du secteur [1].

[1] Le transport aérien français a identifié les mesures et les investissements nécessaires à une réduction effective de ses émissions de CO2 d'ici 2030 ainsi que l'atteinte d'un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 (voir <https://www.fnam.fr/feuille-de-route-de-decarbonation-de-laerien-article-301-loi-climat-et-resilience/>)

[Consulter les slides présentées en conférence de presse le 14 octobre 2024](#)



**Affaires sociales
Emploi & Formation**

**Salaires minima hiérarchiques : application de la 2^{de} grille au 1^{er} novembre 2024
dans le cadre de l'avenant salarial signé en février 2024**

Conformément à l'avenant 99 sur les salaires minima hiérarchiques (SMH) du 29 février 2024, la seconde grille prévoyant notamment une augmentation de 1,7% du premier coefficient (soit 1 818 euros brut mensuel) et le détassement de trois coefficients : 235 (+ 5 euros, soit 15 euros au total) ; 300 (+ 5 euros, soit 20 euros au total) et 360 (+ 10 euros) s'appliquera au 1^{er} novembre 2024.

Le Premier Ministre a par ailleurs annoncé une augmentation « anticipée » du Smic de 2% le 1^{er} novembre 2024 (soit 1 802,26 euros brut, contre 1 766,92 euros brut actuellement). Cette augmentation n'aura pas d'impact sur la grille de la CCN TAPS dont le premier coefficient de 1 818 euros brut reste au-dessus du Smic (soit 0,87% au-dessus du Smic au 1^{er} novembre 2024).



Développement durable

Surveillance des effets non-CO₂ : vers une nouvelle obligation réglementaire pour le secteur aérien à partir de 2025

Dans ce bulletin, nous abordons une évolution réglementaire majeure pour le secteur aérien, résultant des récentes modifications du cadre juridique européen, notamment la mise à jour de la [Directive 2003/87/CE](#) relative au système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS).

À partir de **2025**, les transporteurs aériens seront tenus de surveiller et de déclarer non seulement leurs émissions de CO₂, mais aussi les **effets non-CO₂** tels que les oxydes d'azote (NO_x) et les traînées de condensation. Cette obligation, inscrite dans le cadre juridique de l'ETS, pourrait entraîner des impacts économiques significatifs, notamment avec l'intégration future de ces effets dans le mécanisme ETS. Vous trouverez le présent règlement [ici](#) ainsi qu'un court résumé ci-dessous :

1. Surveillance des émissions non-CO₂ (dès 2025) :

- Dès 2025, les transporteurs aériens seront tenus de surveiller et déclarer les effets non-CO₂, notamment les émissions de NO_x et les traînées de condensation (Contrails).
- Cela s'applique aux liaisons intra-EEE (Espace économique européen) ainsi qu'aux vols partant de l'EEE vers la Suisse et le Royaume-Uni. Les autres liaisons pourront être déclarées sur une base volontaire jusqu'en 2027.

2. Méthodologie de calcul des émissions non-CO₂ / CO₂e :

- Le calcul de l'équivalent CO₂ (CO₂e) des effets non-CO₂ se fera par vol à l'aide de modèles spécifiques. Les transporteurs devront estimer la consommation de carburant et les émissions de NO_x, CO et HC, puis convertir ces données en CO₂e.
- Des outils informatiques comme l'outil NEATS fourni par la Commission européenne faciliteront ce suivi (cf. PJ DG CLIMA). Les transporteurs pourront, s'ils le souhaitent, utiliser leurs propres systèmes, sous réserve d'approbation.

3. Perspectives et allègement pour les petits exploitants :

- Après 2027, l'obligation pourrait être étendue à d'autres liaisons.
- Pour les petits transporteurs, une méthode simplifiée de déclaration des émissions est prévue, avec des calculs simplifiés pour réduire la charge administrative.

4. En conclusion :

- Aujourd'hui, il est largement reconnu que la science n'est pas encore capable de comptabiliser précisément les effets non-CO₂.

- Néanmoins, avec ce texte, l'Europe tente de mesurer ces effets en demandant à l'EASA et à EUROCONTROL de développer des outils capables de les quantifier.
- L'objectif est clairement de les inclure à terme dans l'ETS, ce qui impliquerait que les transporteurs aériens s'acquittent de taxes carbone associées, avec des impacts économiques potentiellement significatifs pour les compagnies aériennes.



Affaires techniques et réglementaires

Système d'entrée / sortie (EES)

Il a été confirmé par la Commission européenne que l'entrée en vigueur du système européen de contrôle des passagers non-communautaires dit « EES » et prévue le 10 novembre prochain était repoussée à une date ultérieure. Cela résulte notamment de l'impossibilité pour les Etats membres de procéder aux tests préalables nécessaires à l'activation du système de contrôle.



Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt, 75008, Paris

contact@fnam.fr - 01 86 64 12 34