

# Conférence de presse

14 octobre 2024



Fédération  
Nationale de l'Aviation  
et de ses Métiers

Taxation du secteur aérien en France – Perte d'attractivité de la France, affaiblissement industriel, destruction d'emplois et enclavement des territoires

**UAF  
& FA**

UNION  
DES AÉROPORTS  
FRANÇAIS  
& FRANCOPHONES  
ASSOCIÉS



# La taxation de l'aérien en France

## Projet de Loi de Finances 2025 – Taxation du Transport Aérien

- ❑ Décision de taxer le transport aérien en 2025 à hauteur de 1 milliard d'euros
- ❑ Proposition initiale autour de 850 M€ supplémentaires sur le tarif de solidarité (ex TSBA)
- ❑ Définition d'un nouveau barème de la TSBA autour de 3 zones (vols intra-UE et assimilés, vols jusqu'à 5 000 kms, vols de plus de 5 000 kms) et inclusion d'un tarif spécifique à l'aviation d'affaires
- ❑ Le nouveau barème serait introduit par amendement gouvernemental au projet de Loi de Finances

## Rappel des éléments : TSBA

- **Présentation de la TSBA** : La Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA) a été instaurée pour financer des projets humanitaires et environnementaux à l'échelle internationale. Elle s'applique à tous les billets d'avion émis en France, avec des montants variant selon la classe de voyage et la destination.
- **AFD** : De 0 à 210 M€, la TSBA est allouée à l'Agence Française de Développement (AFD) pour financer des projets de développement durable dans les pays émergents, axés sur la santé, l'éducation et les infrastructures.
- **AFITF** : De 210 à 462M€, les recettes de la TSBA sont versées à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour financer des projets de transport, majoritairement en dehors du secteur du transport aérien.
- **Budget général de l'État** : Dans le cas d'une augmentation de la TSBA, la collecte au-dessus de 462M€ serait reversée dans le budget général

### Taux en vigueur

Vols vers la France, l'UE, les pays de l'EEE ou la Suisse		Vols vers les autres pays	
Classe économique	Classe affaires et première classe	Classe économique	Classe affaires et première classe
1,13 €	11,27 €	4,51 €	45,07 €
2,63 €	20,27 €	7,51 €	63,07 €
1,13 €	11,27 €	4,51 €	45,07 €
1,50 €	9,00 €	3,00 €	18,00 €

### Augmentation de la TSBA

- **Impact potentiel** : L'augmentation prévue de la TSBA pourrait exacerber les difficultés du pavillon français, en créant des distorsions concurrentielles significatives. Ces distorsions affectent les compagnies aériennes, les aéroports et l'ensemble du réseau aérien domestique.

# L'aérien en France : « un paradis fiscal ».Vraiment ?

## TAXES

T.V.A.

200 M/an

Taxe sur les billets d'avion

2000 M/an

TIETLD

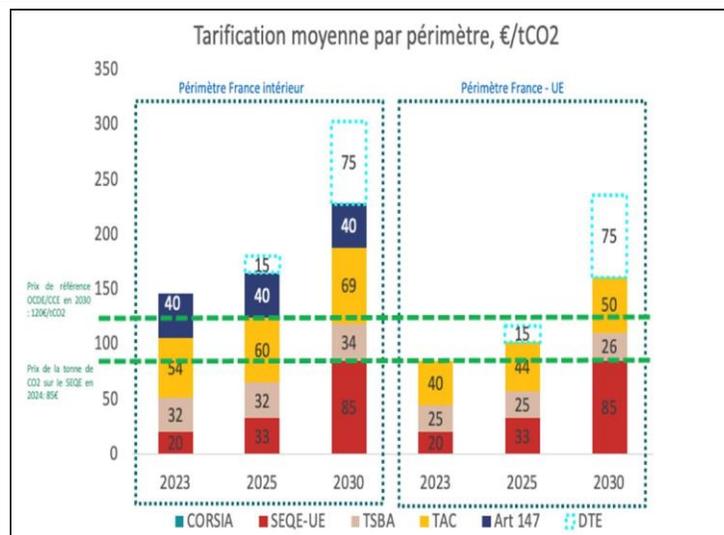
150 M/an

Taxe Corse

50 M/an

TNSA (nuisances sonores)

50 M/an



## Environnement

40 €/t

Article 147

80 €/t

ETS européen

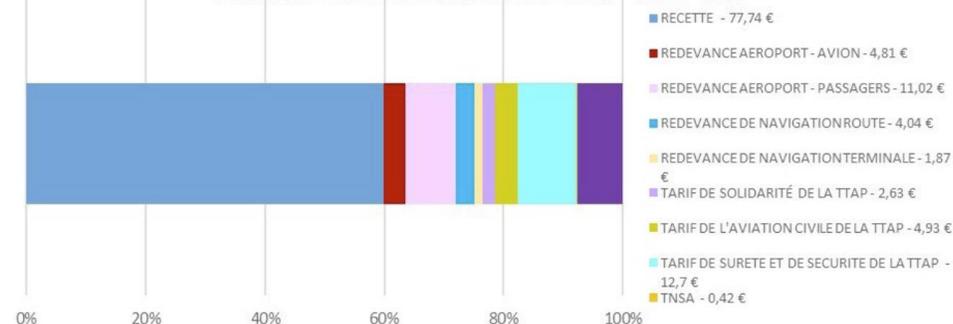
CORSIA

REFUEL EU

TAXE KEROSENE (en cours)

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

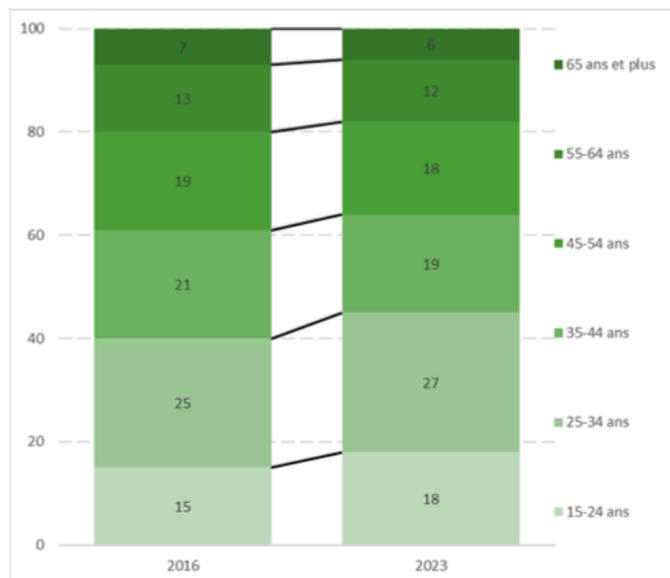
### DECOMPOSITION TARIFAIRE D'UN BILLET "PARIS-NICE"



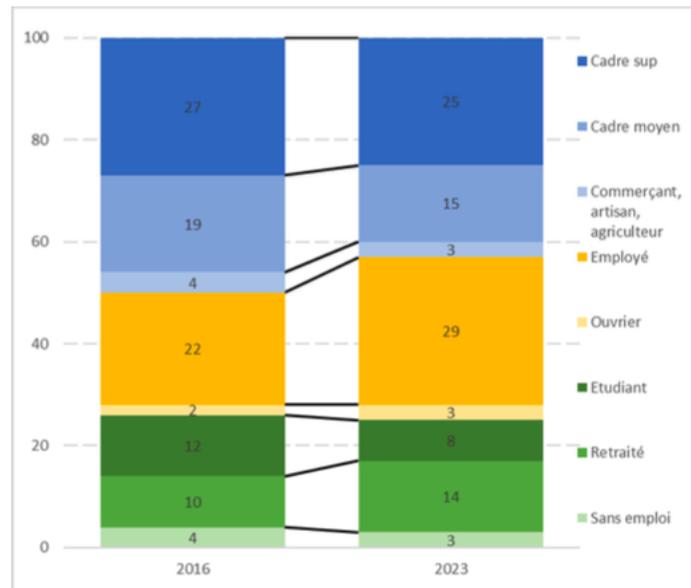
# Sociologie des passagers du transport aérien en France – Evolution comparée 2016 - 2023



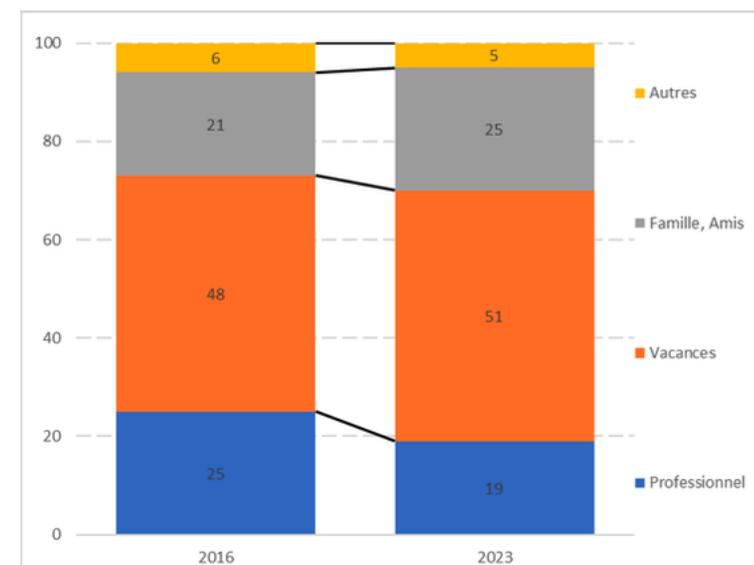
## ÉVOLUTION ÂGE



## ÉVOLUTION CSP

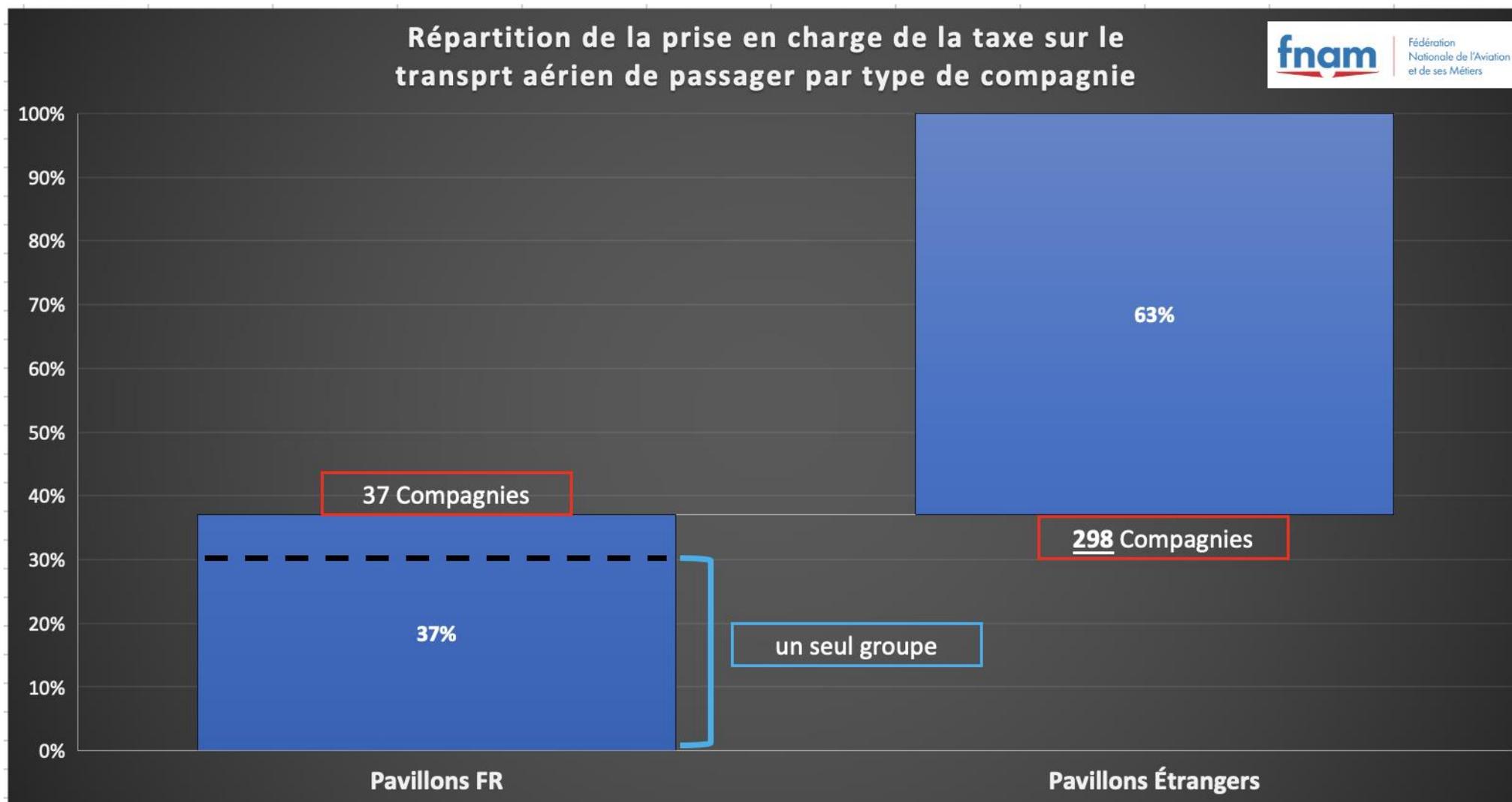


## ÉVOLUTION DU MOTIF



- ❑ Une population rajeunie. 45% des passagers interrogés en 2023 ont moins de 35 ans. Ils n'étaient que 40% en 2016
- ❑ La part des CSP- progresse de 8 points. 43% des passagers interrogés en 2023 se déclarent de catégorie socio-professionnelle CSP+, 32% CSP- (contre 24% en 2016)
- ❑ La part des motifs professionnels dans les voyages diminue de 6 points. Les parts des voyageurs pour motifs loisir (+3 points) mais surtout affinitaire (+4 points) augmentent

# Distorsion I : Perte de compétitivité globale

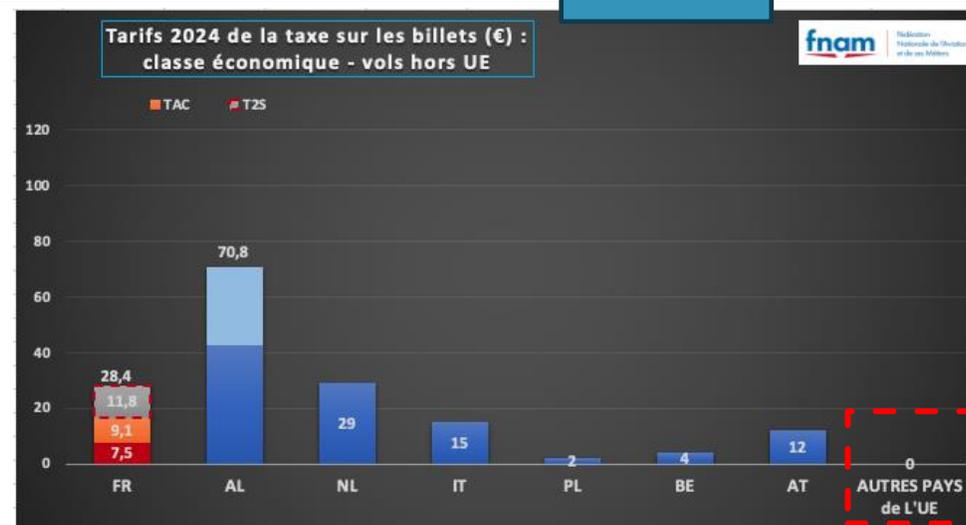
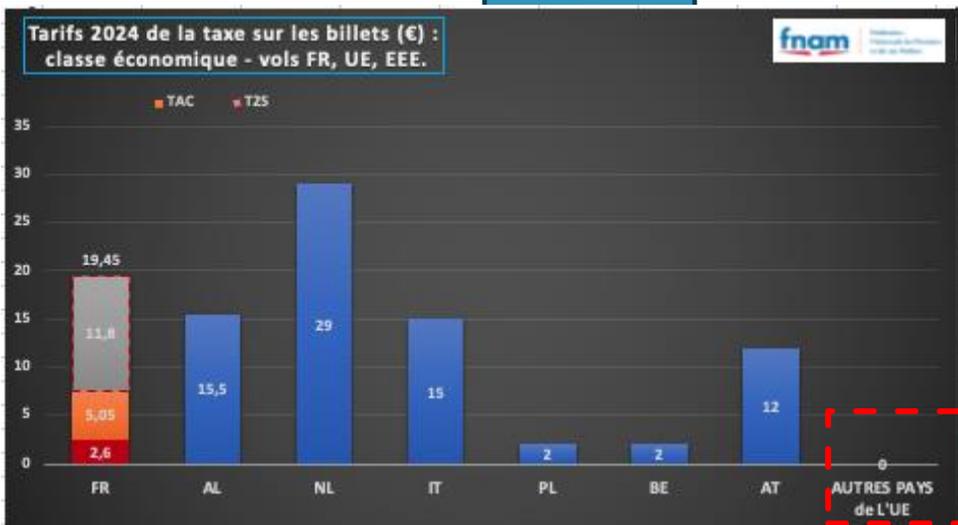


# Benchmark EU – 20 pays sur 27 sans taxe nationale sur le transport aérien

UE

INT

Économie

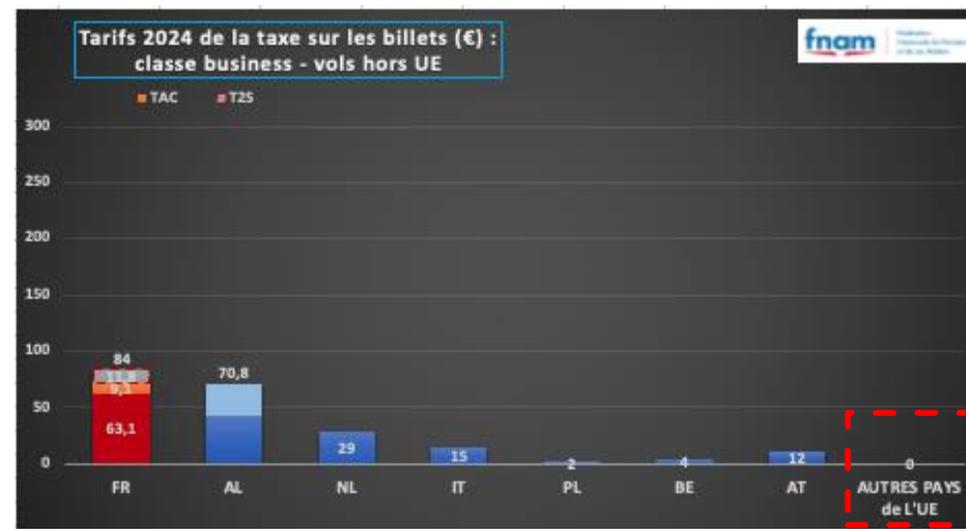
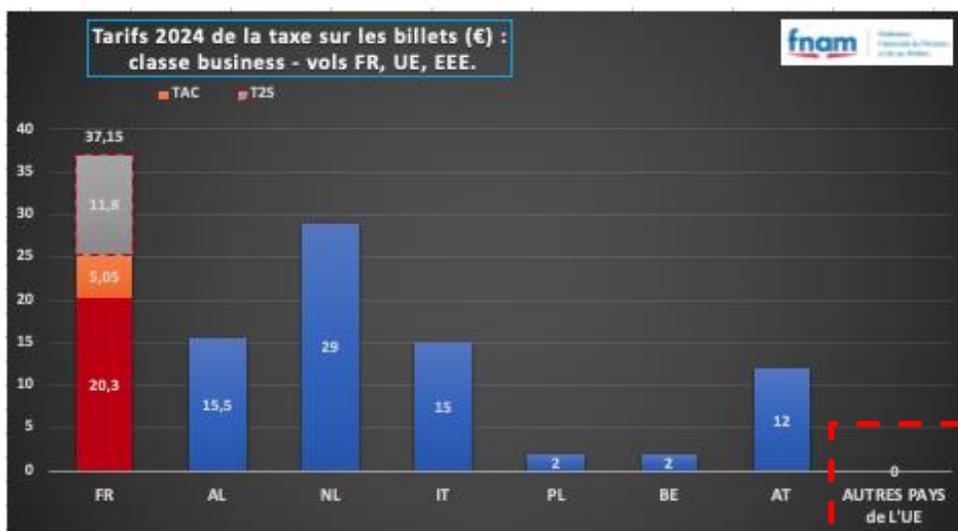


TAC => TAXE D'AVIATION CIVILE

T2S => TARIF DE SÉCURITÉ SURETÉ (AÉROPORT CDG)

ABSENCE DE TAXATION DANS LE RESTE DES PAYS DE L'UE

Affaire



## Distorsion 2.1 Report aérien vers des HUB Étrangers («self-connect»)

Un risque de distorsion de concurrence entre CDG et les autres hubs européens



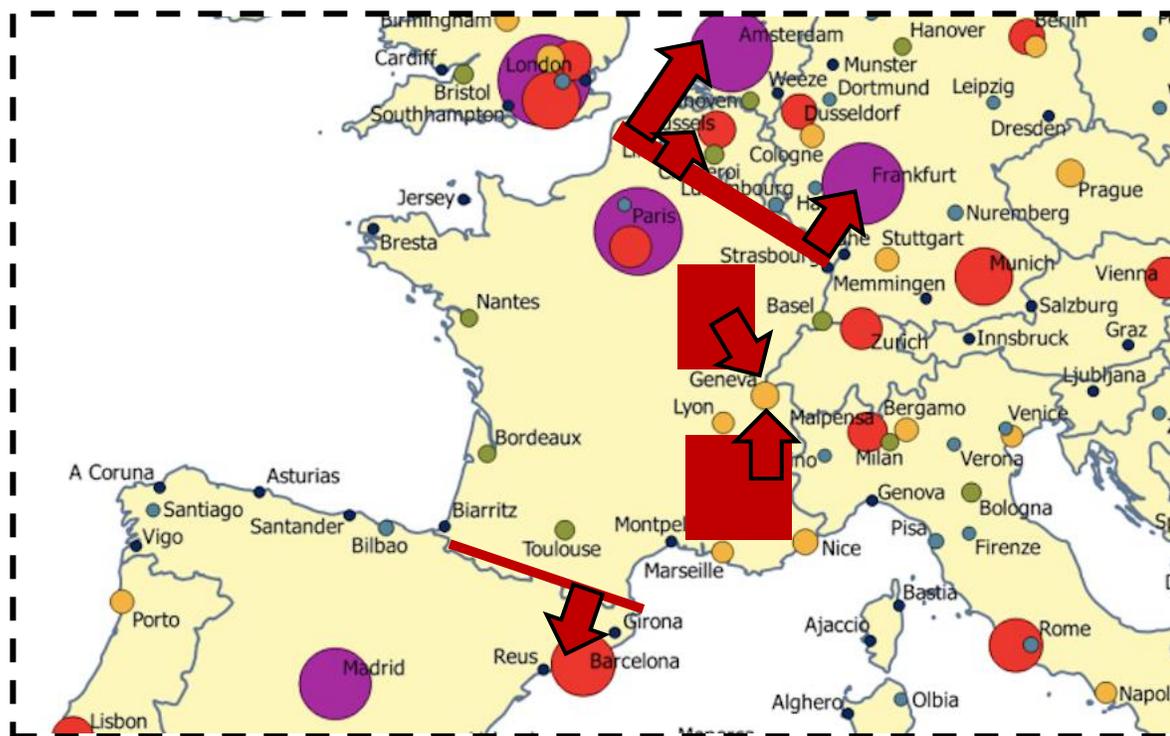
- ✓ TSBA de 2,63€/20,27€ sur PAR-MAD
- ✓ Pas de TSBA sur MAD-PEK

**Distorsion de la concurrence entre CDG et les autres hubs étrangers (eg. FRA, GVA, AMS, etc.)**

\*TSBA25 : exemple d'augmentation tarifaire

- **Déviation de trafic** : Les passagers pourraient privilégier des hubs étrangers (Madrid, Amsterdam) pour éviter la TSBA, au détriment des aéroports français.
- **Concurrence accrue** : Ces hubs européens, non soumis à la TSBA, pourraient attirer davantage de trafic, renforçant leur position au détriment de la France.
- **Exemple concret** : Le cas d'un vol Paris CDG-Beijing, via l'intermédiaire de l'aéroport de Madrid ou bien de l'aéroport d'Istanbul
- **Impact potentiel** : Cet impact affecte la compétitivité des acteurs Français, dont les aéroports et conduit directement à éroder leur part de marché

## Distorsion 2.2 : Report des citoyens frontaliers par voie terrestre



- ✓ TSBA25 de 24,43€/205,18€ sur tous les départs France
- ✓ Pas de TSBA via voie terrestre ou ferroviaire

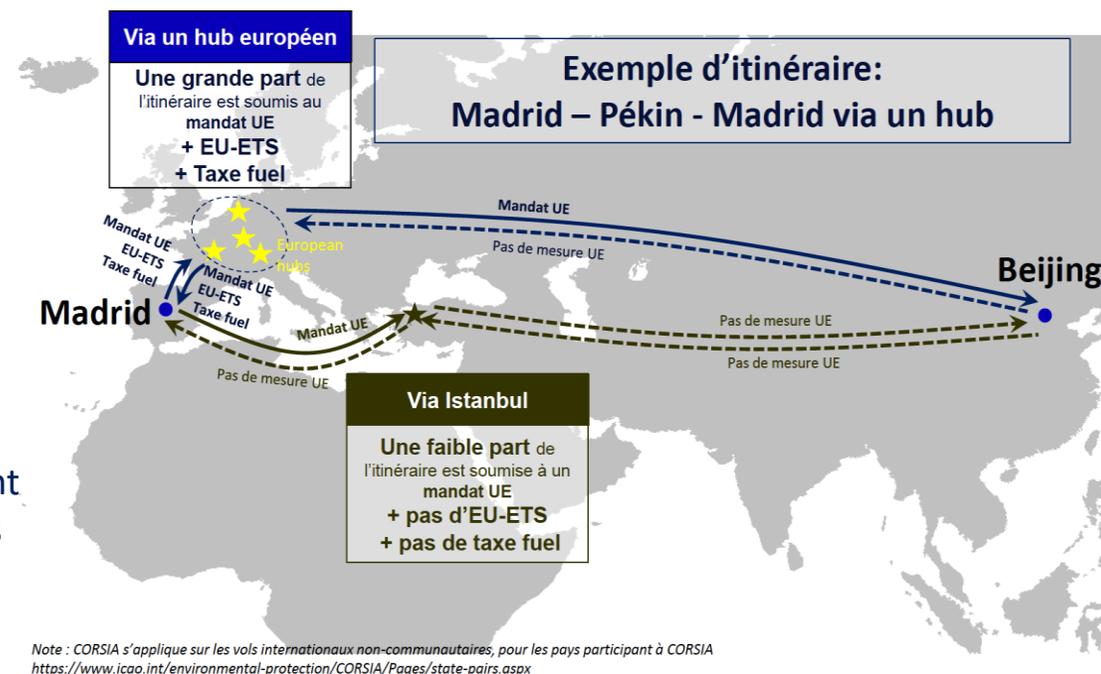
**Distorsion de la concurrence envers le transport aérien Français mais aussi les aéroports régionaux**

- **Evasion fiscale** : Les passagers frontaliers pourraient opter pour des aéroports étrangers accessibles en voiture ou en train pour éviter de payer la TSBA collectée sur leur billet (inclus directement dans le prix de vente de leur billet).
- **Exemple concret**: Les régions comme le Grand Est risquent de voir un flux de passagers se diriger vers Genève, Amsterdam, Bruxelles ou Luxembourg.
- **Réduction des fréquences** : Cette évasion pourrait mener à la réduction ou à la suppression de lignes court-courriers, affectant la connectivité locale.
- **Concurrence accrue pour les aéroports régionaux** : Les aéroports frontaliers français pourraient perdre des passagers au profit de hubs voisins, rendant plus difficile leur maintien et leur développement.
- **Effet domino sur les services locaux** : La diminution du trafic aérien peut également affecter les services associés (transport terrestre, commerce) dans les régions frontalières, aggravant l'impact économique local.

# Un effet cumulatif avec les mesures européennes du paquet Fitfor55

Les exigences européennes conduisent également à des distorsions de concurrence et « fuites de carbone ».

- Pour des flux de trafic identiques, les compagnies extra-communautaires disposant d'un hub hors UE, sont significativement moins exposées aux surcoûts d'un mandat de SAF que les compagnies européennes.
- Les compagnies européennes sont soumises à l'ETS et seront soumises à la future Taxe kérosène pour les pré-et post-acheminement passagers en correspondance vers/depuis leur hub. Leurs concurrents extra-communautaires ne sont pas soumis à ces mesures.



La problématique des « fuites de carbone » sur les liaisons internationales constitue un angle mort de la politique communautaire en l'absence d'intégration du transport aérien dans un mécanisme européen d'ajustement carbone aux frontières (MACF).

# L'impact de la fiscalité sur le coût de touchée

Conférence de presse – 14 octobre 2024

# Définition

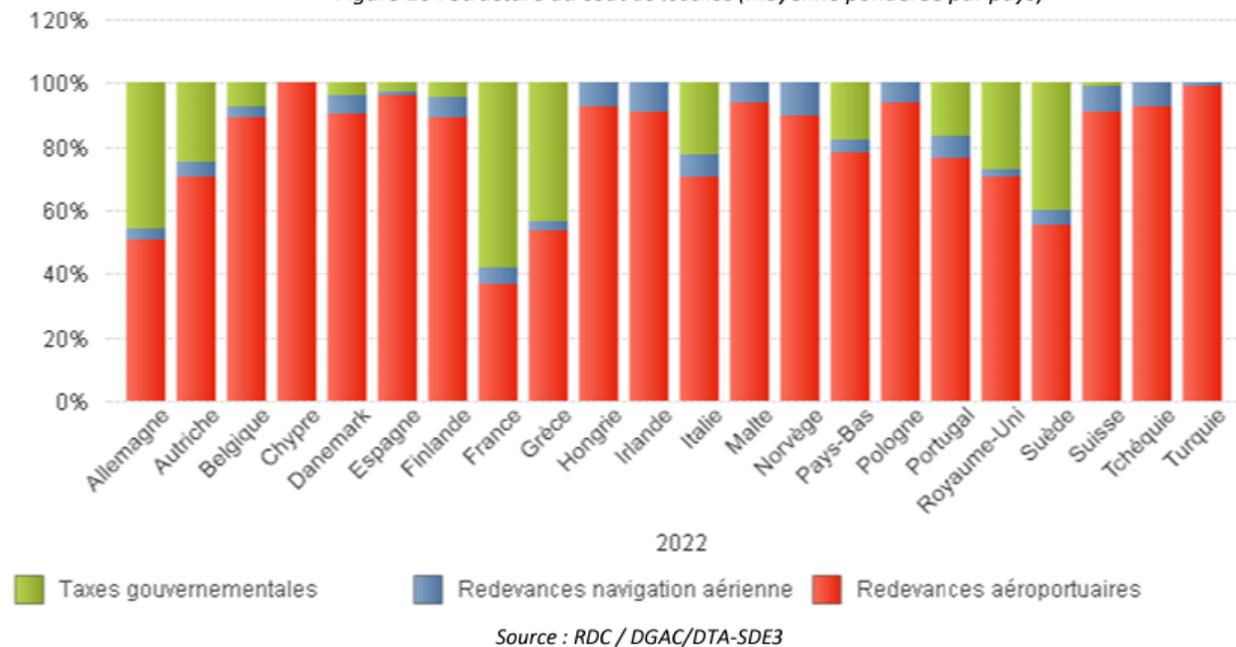
Le coût de touchée est défini comme l'ensemble des prestations facturées sous forme de taxes ou de redevances, à une compagnie aérienne pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage de l'aéronef, le débarquement et l'embarquement des passagers

Observatoire des coûts de touchée - DGAC

## Structure du coût de touchée

La France est le seul pays dans lequel les taxes gouvernementales représentent **une part majoritaire (58 %)** du coût de touchée.

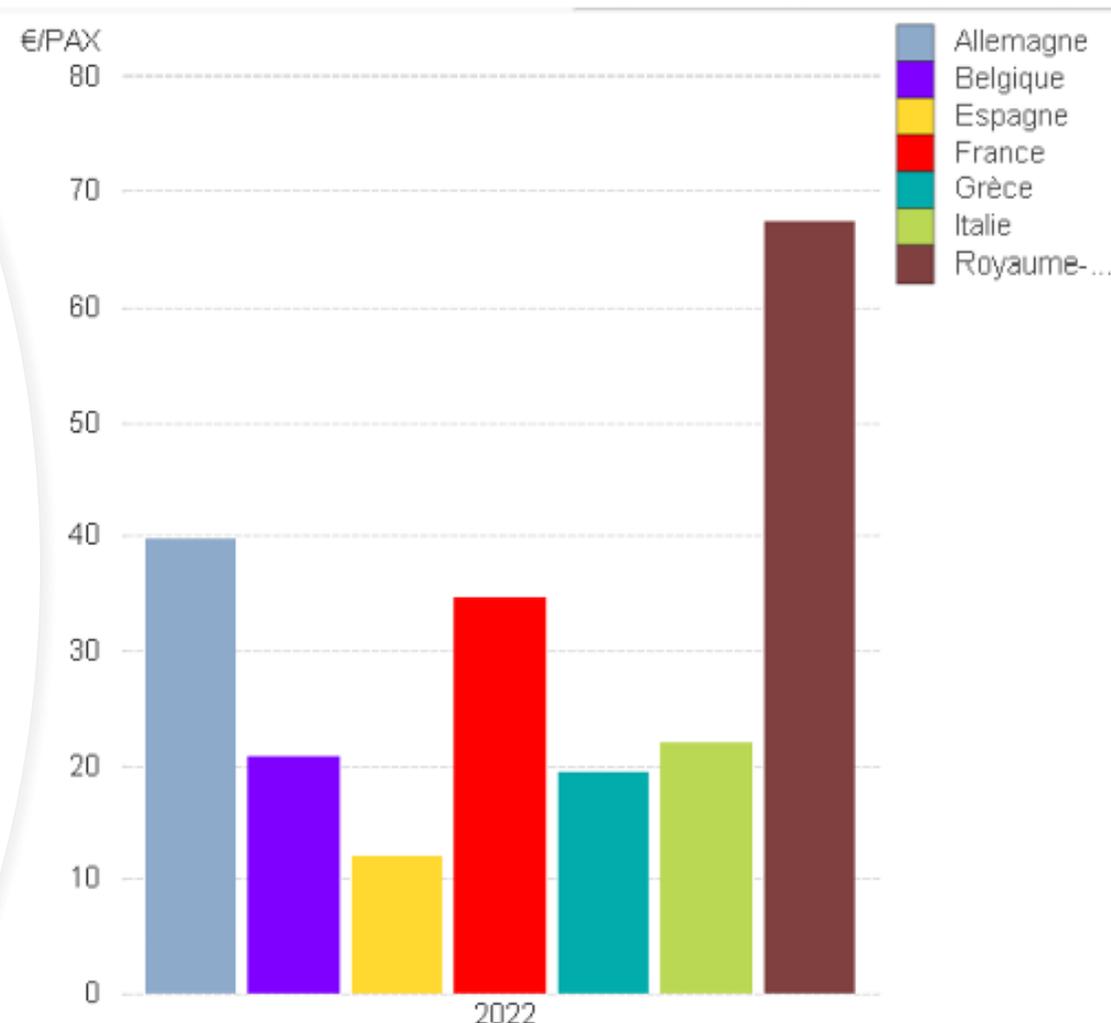
Figure 10 : Structure du coût de touchée (moyenne pondérée par pays)



## Les aéroports français de proximité sont moins compétitifs que leurs voisins du Sud

Le coût de touchée des aéroports français de proximité au trafic annuel inférieur à 1M de passagers est supérieur à celui de l'Espagne, de l'Italie ou encore de la Grèce.

Figure 16 : Aéroport type « proximité <1M » : coûts de touchée par passager – moyenne par pays - €/pax  
(Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)



Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

# Impact des mesures fiscales sur les liaisons ultramarines

# Etude d'impact des mesures environnementales européennes et françaises sur les liaisons ultramarines

---

Etude réalisée par Oxera préparée pour l'UAF et la FNAM.

---

Cette étude analyse l'impact de dispositions françaises et européennes mises en place pour contribuer à réduire les émissions de carbone du secteur.

---

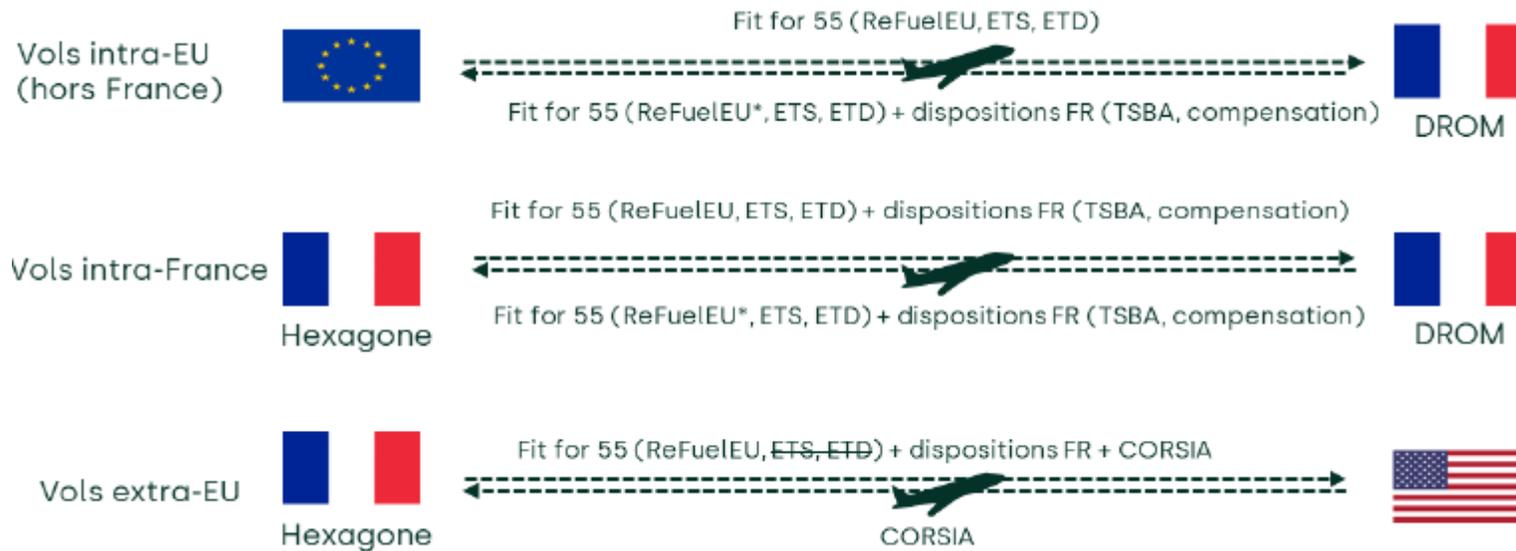
L'étude se concentre sur les mesures dont l'impact sur la demande s'effectue par le biais d'une augmentation directe des coûts/taxes applicables au secteur.

---

Périmètre géographique de l'étude : liaisons entre la France métropolitaine et les départements et régions d'outre-mer françaises (DROM)

# Application des mesures Fit for 55 selon l'itinéraire

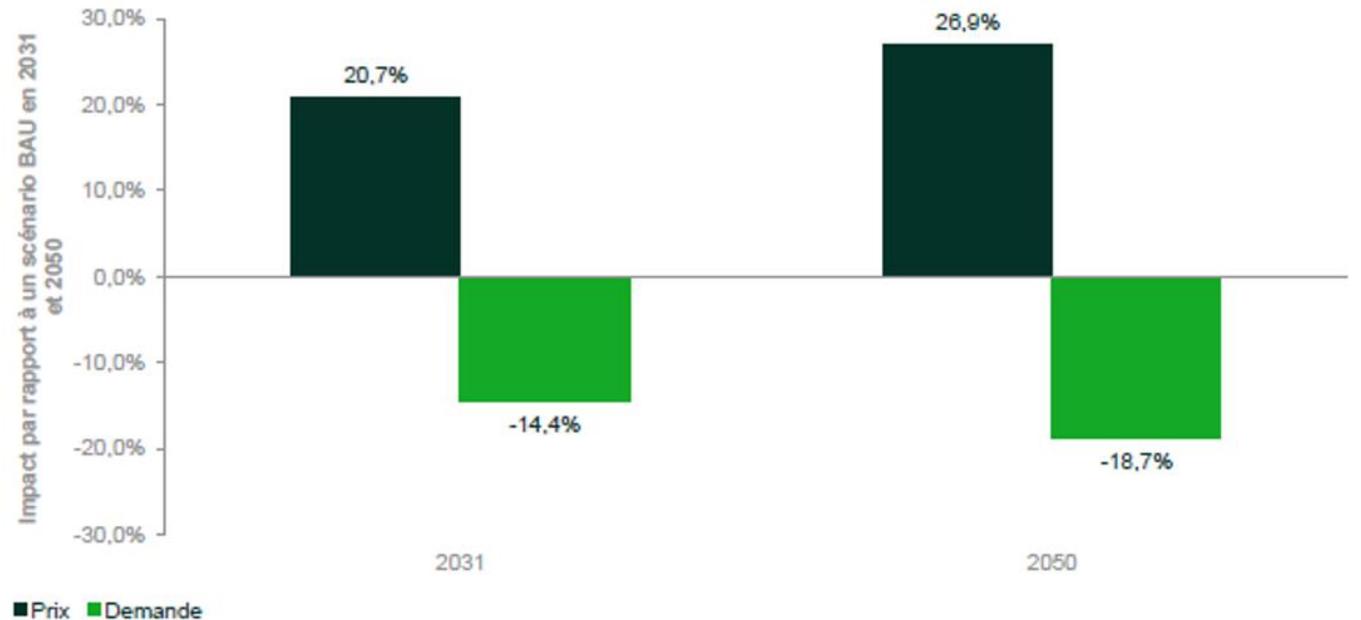
**FIT**  
FOR **55**



# Impact sur la demande et les prix

Impact des mesures « Fit for 55 » et françaises sur la demande de vols et les prix depuis la France hexagonale vers les DROM

- 2031 : Diminution de 14,4% de la Demande
- 2050 : Diminution de 18,7% de la Demande



# Impact sur le tourisme

61 millions d'euros de pertes touristiques pour la Guadeloupe

Figure 4.9 Manque à gagner pour le secteur touristique associé aux mesures Fit for 55 et françaises pour 2031 (millions d'€)

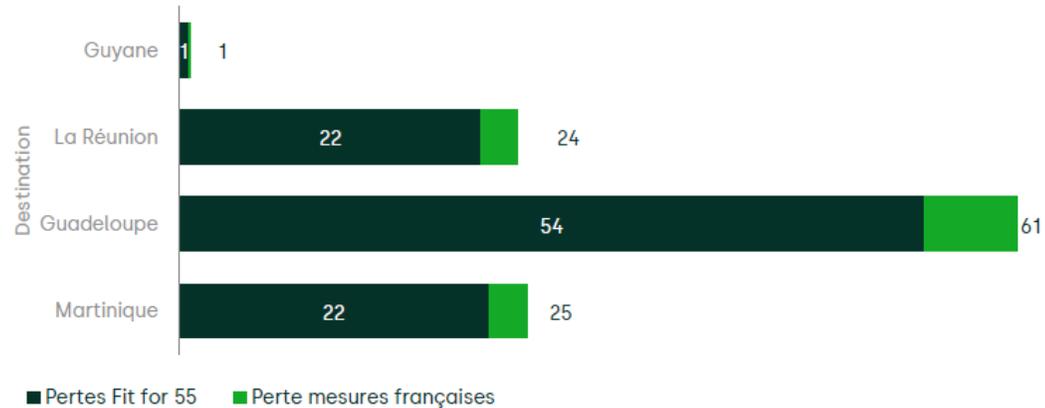
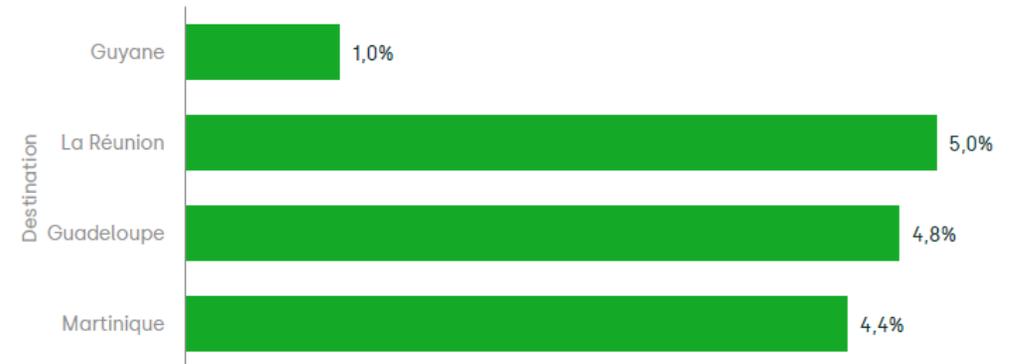
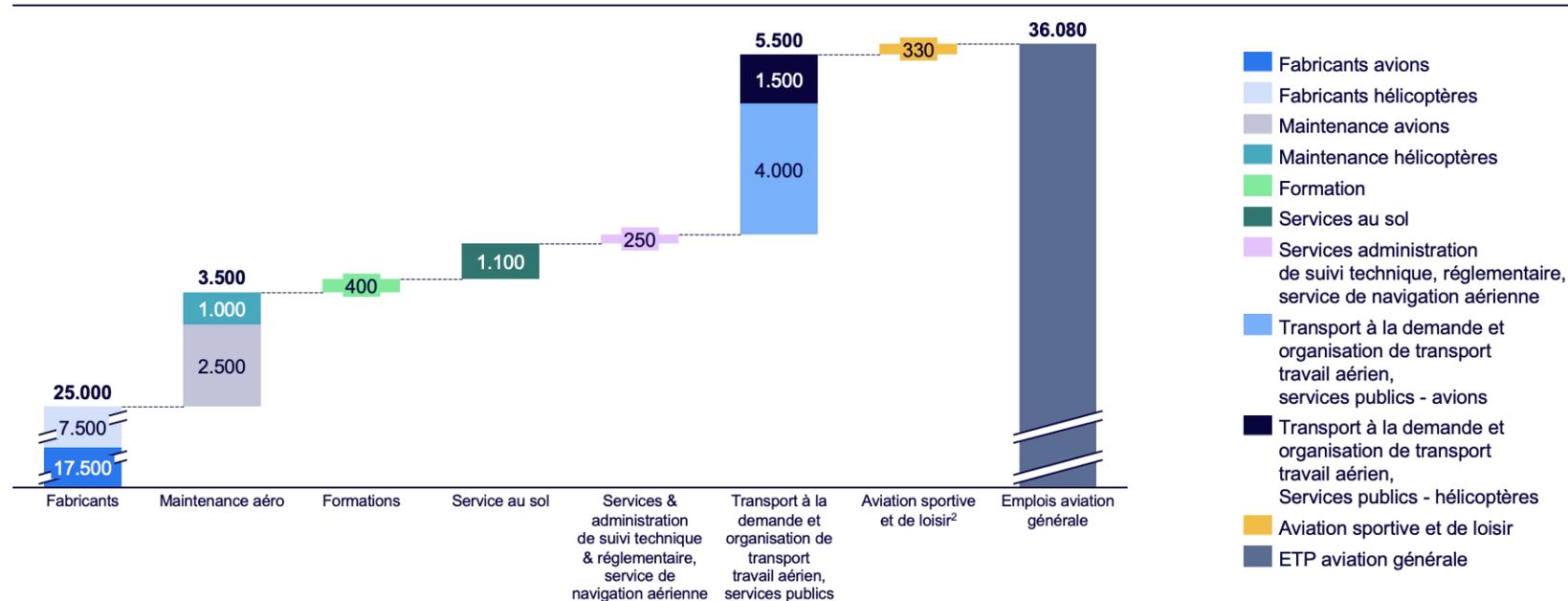


Figure 4.8 Part des dépenses touristique perdues associée aux mesures Fit for 55 et françaises en 2031/2050



# Emplois directs : L'aviation générale et d'affaires emploie environ 36 000 personnes en France

**Nombre d'employés par filière « métier » au sein de l'aviation générale et d'affaires**  
2019, en millions d'euros, France

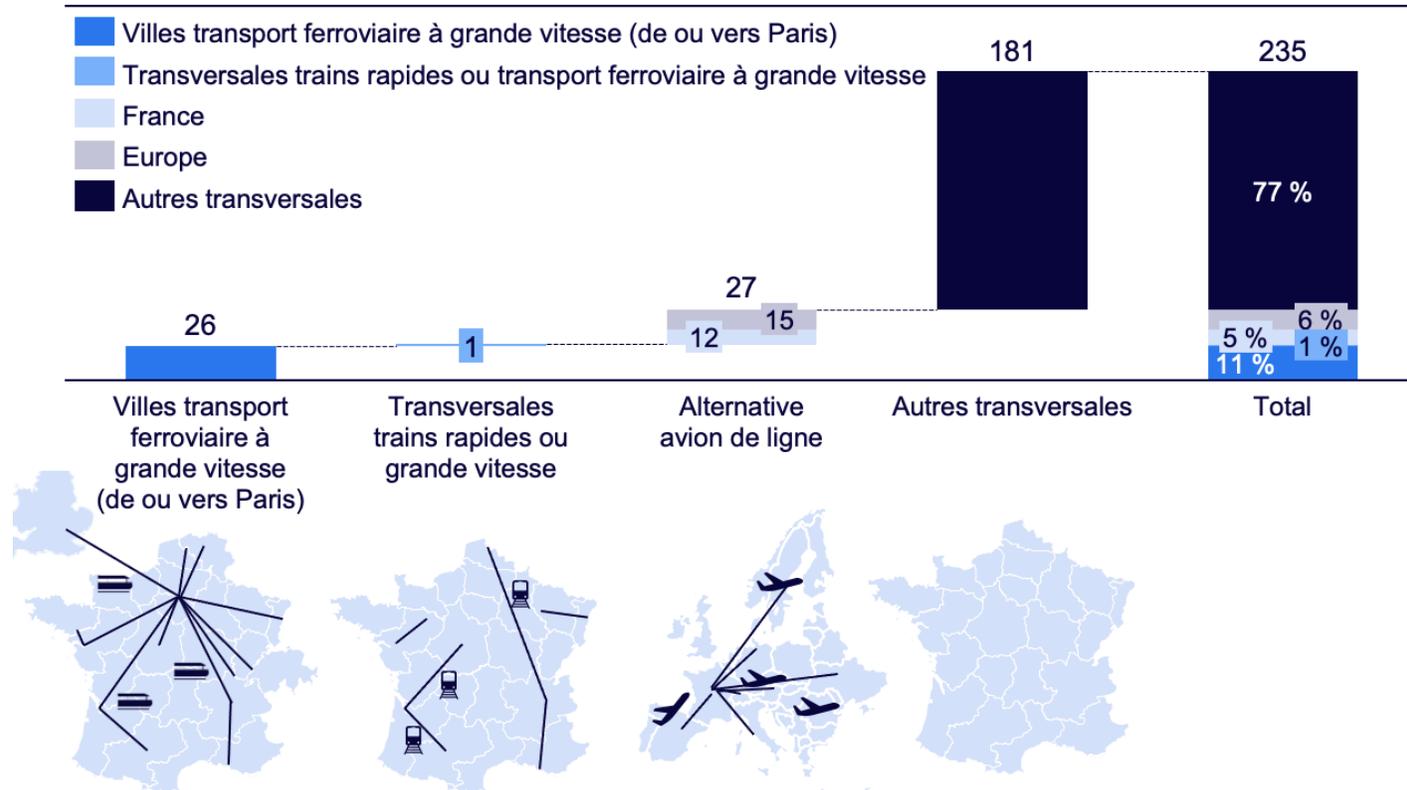


Source: analyse Arthur D. Little

**Ce qui représente environ 150 000 emplois directs et indirects  
dont 100 000 emplois directs et indirects spécifiques à l'aviation d'affaires**

# Les territoires connectés par des vols de l'aviation générale et d'affaires ne sont pas les mêmes que ceux connectés par les lignes de TGV ou d'aviation régulière

## Répartition des vols d'aviation à la demande versus liaisons ferroviaires à grande vitesse et aviation de ligne<sup>1</sup> 2019, milliers de mouvements, France



### Commentaires

- Les villes transport ferroviaire à grande vitesse sont les **villes accessibles de Paris en moins de 3h30 de train à grande vitesse** (y compris Londres, Bruxelles et Genève) et représentent **11 % des trajets d'aviation à la demande**
- Les transversales trains rapides ou transport ferroviaire à grande vitesse représentent les **grands axes faisables rapidement en train** (Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Tours, Strasbourg – Metz, Nantes – Rennes, Lyon – Marseille, Nantes – Angers, Lille – Lyon) qui ne représentent que **0,5 % des mouvements d'aviation à la demande**
- **12 % des mouvements ont des alternatives sur des lignes d'aviation régulière**
- Les autres transversales sont toutes les transversales restantes

Note : (1) Les alternatives avion de ligne contiennent les liaisons existantes entre les 10 villes de France le plus peuplées, et les destinations joignables depuis les aéroports de Paris  
Source : EBAA, Arthur D. Little

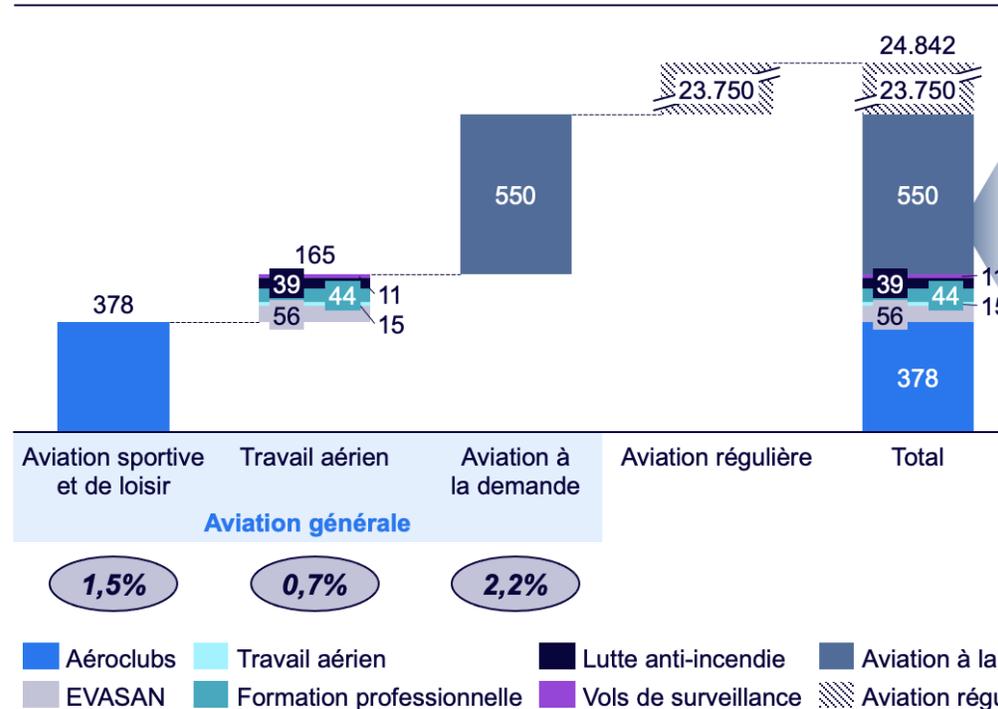
# Une aviation avec un impact environnemental faible...

En 2019, l'aviation générale et d'affaire représente :

- 4,5% du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'Aviation en France
- 0,04 % des émissions de CO<sub>2</sub> mondiales

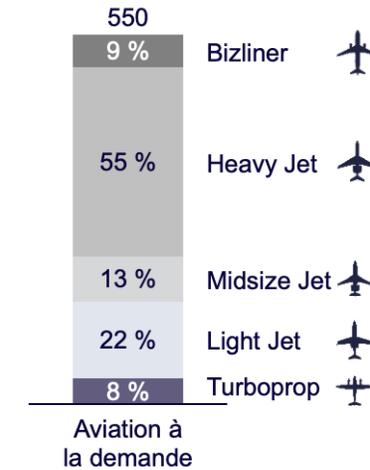
## Emissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation en France

2019, milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>, France



## Focus sur l'aviation à la demande

2019, milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>, France



Source : EBAA, DGAC, FFA, Entretiens experts, analyses Arthur D. Little

... et qui sera la première à se décarbonner.

# Projet de Loi de Finances 2025 – Taxation du Transport Aérien

## Nos demandes

- o **Une véritable concertation**
- o **Une étude d'impact**
- o **Une limitation de l'impact sur le secteur aérien, la taxe étant disproportionnée et contre-productive pour les citoyens comme pour l'économie française.**
- o **A minima un fléchage de la taxation du secteur en faveur de sa transition écologique**