

Conférence de presse

12 novembre 2024



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Taxation du transport 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

Positionnement et Benchmark EU

UE

INT

Tarifs 2025 de la taxe sur les billets (€) :
classe économique - vols FR, UE, EEE.



Tarifs 2025 de la taxe sur les billets (€) :
classe économique - vols hors UE



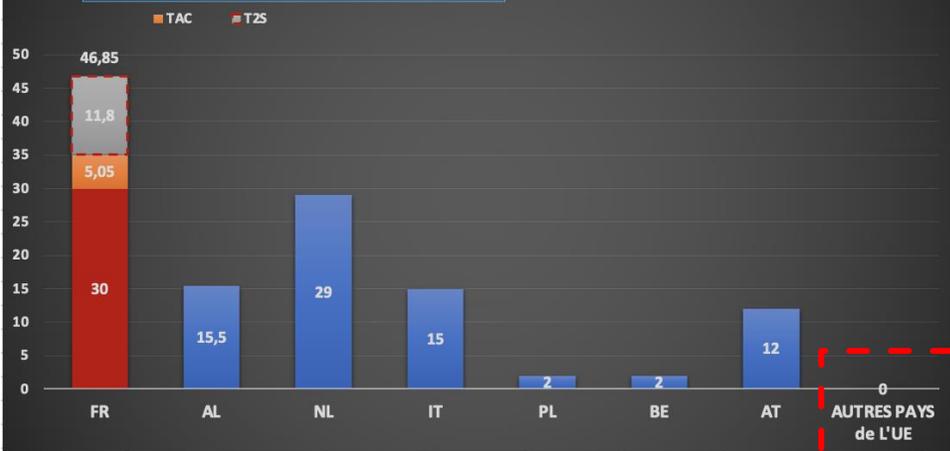
TAC => TAXE
D'AVIATION CIVILE

T2S => TARIF DE
SÉCURITÉ SURETÉ
(AÉROPORT CDG)

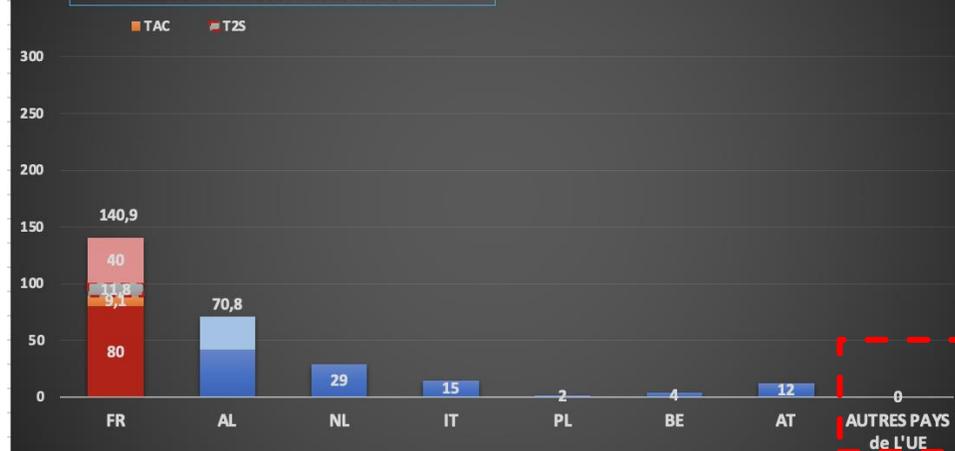
ABSENCE DE
TAXATION DANS LE
RESTE DES PAYS DE L'UE

Économie

Tarifs 2025 de la taxe sur les billets (€) :
classe business - vols FR, UE, EEE.



Tarifs 2025 de la taxe sur les billets (€) :
classe business - vols hors UE



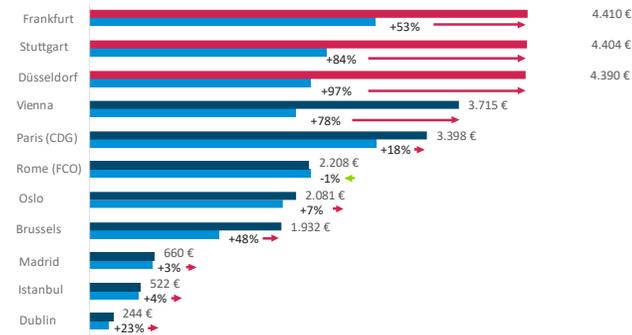
Affaire

Cas spécifique de l'Allemagne

State location costs were already high in Germany in 2019 - but the gap to the rest of Europe will widen even further in 2024



State location costs at major European aviation locations in 2019 and May 2024 in euros



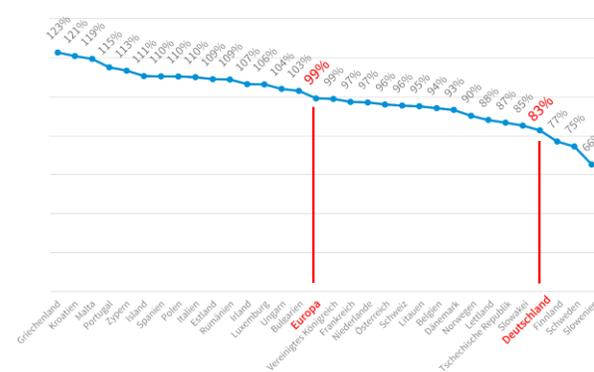
Source: DLR

Slide 16

Nevertheless, Germany is lagging far behind in the recovery of air traffic after the coronavirus pandemic compared to other European countries



Recovery rate of all European countries - Seats offered January to June 2024 compared to 2019 in percent



Quelle: SRS Analyser, Juli 2024

Folie 5

Forte augmentation des taxes

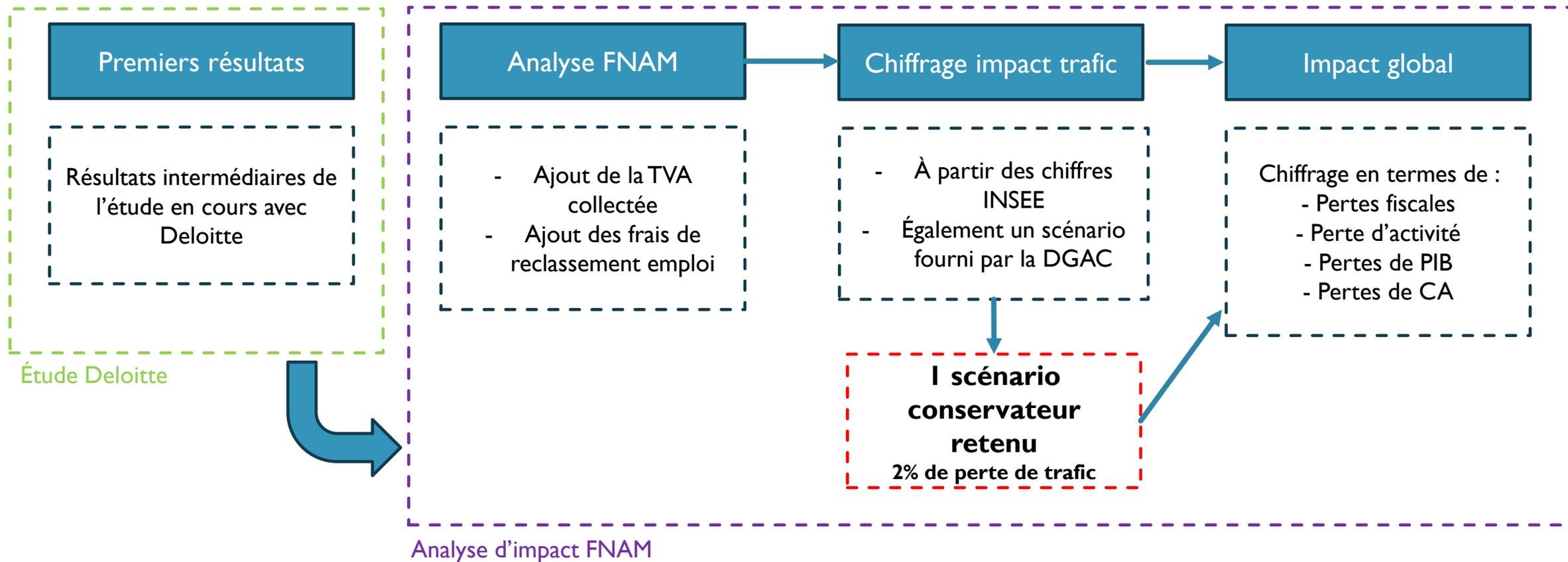


Trafic aérien en fort recul vs autres pays européens

Les hausses de taxes répercutées seront de nature à entraver fortement la progression du trafic aérien
 D'autres pays Européens tels que la Suède, l'Irlande, l'Autriche, l'Italie ou la Hongrie reviennent en arrière quant à eux leurs taxes sur le transport aérien

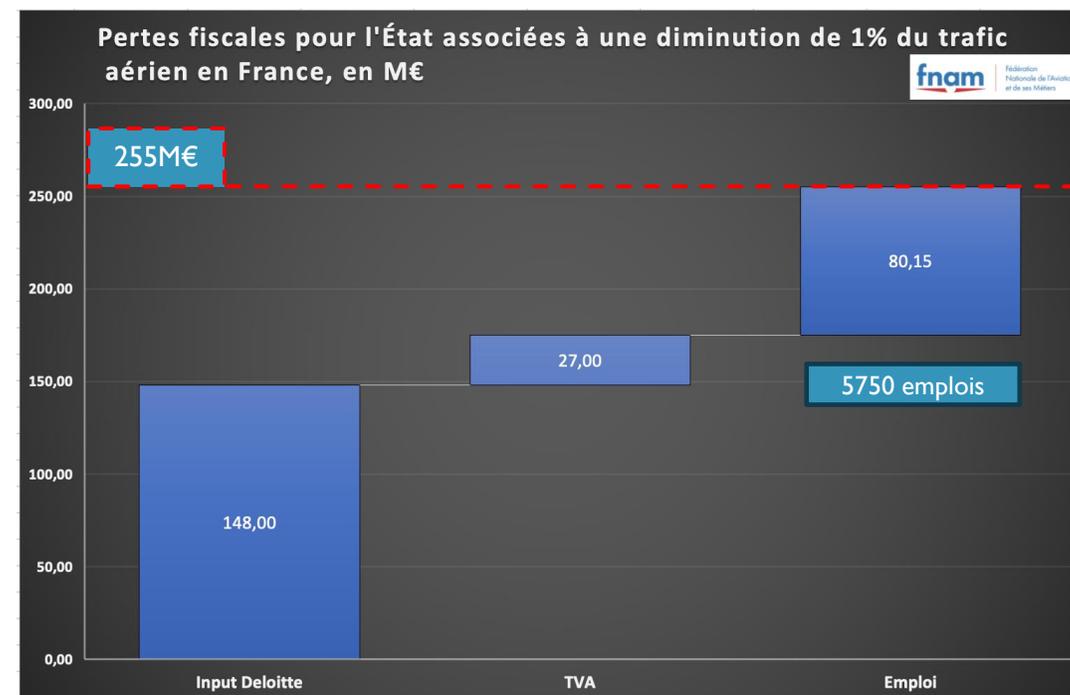
Impact de la TSBA

Processus



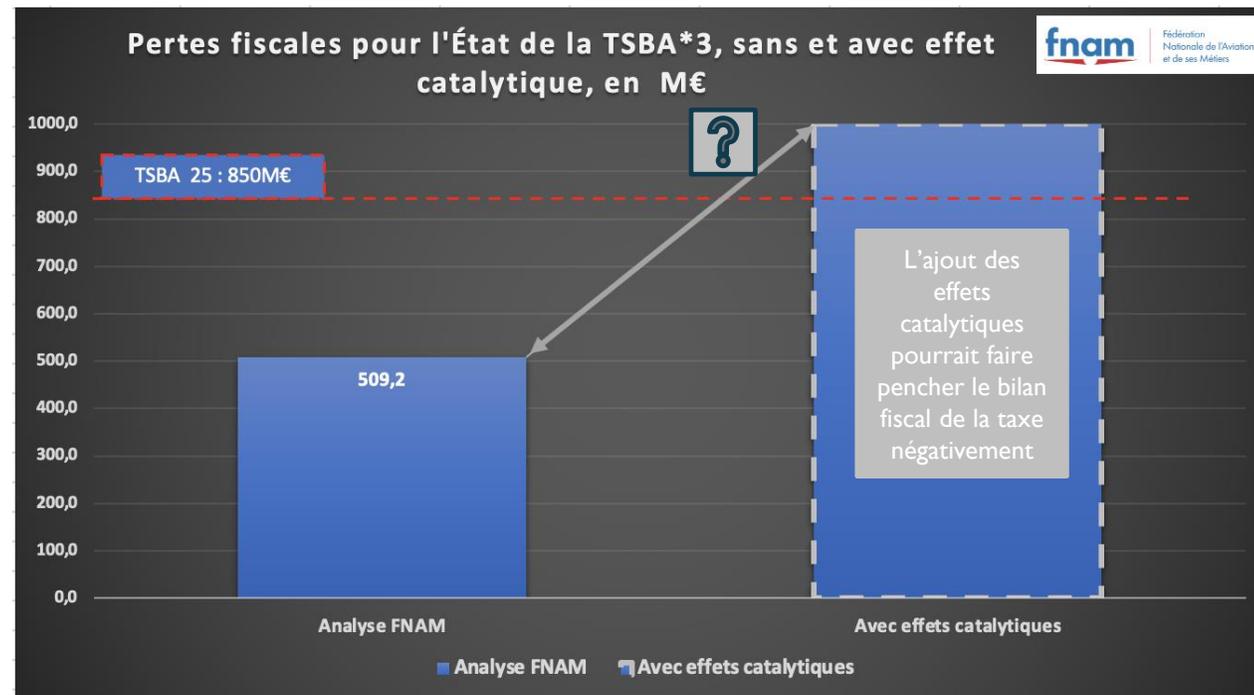
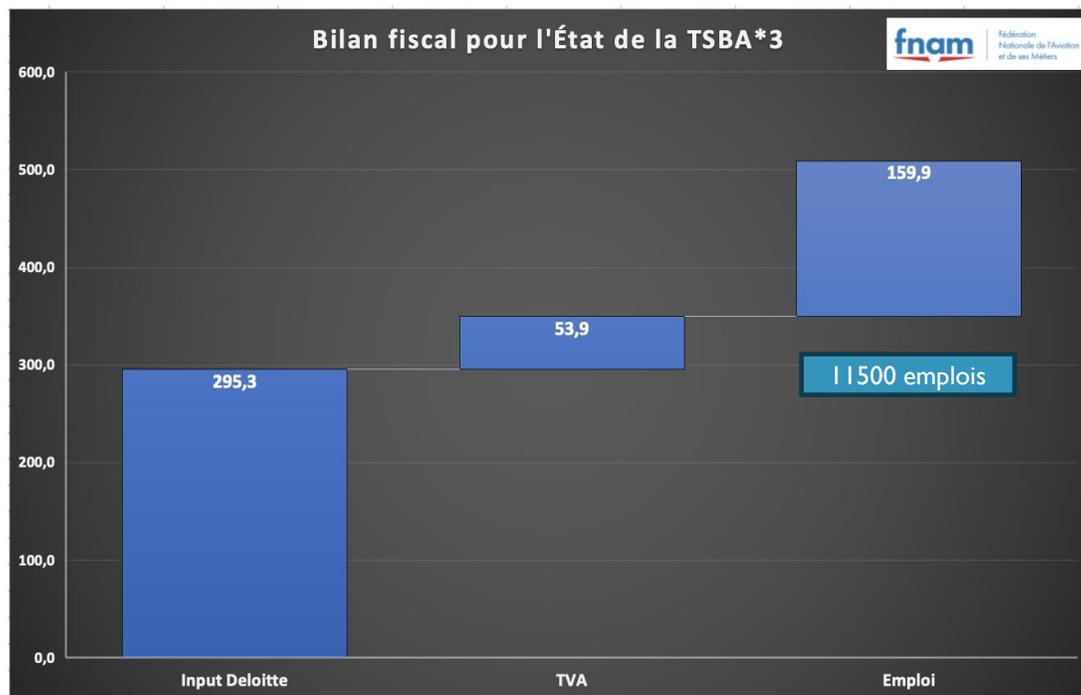
Impact global : Bilan fiscal de la taxe pour une perte d'1% du trafic

- ❖ L'analyse ne prend pas en compte les pertes d'impositions :
 - ❖ Des entreprises à la source (IS)
 - ❖ De revenus des entreprises (IR)
 - ❖ De revenus des ménages (IR)
- ❖ Sans prise en compte des effets indirects/catalytiques tels que :
 - ❖ Connectivité
 - ❖ Tourisme
 - ❖ Industrie
 - ❖ Etc.



À lire : la perte de 1% de trafic aérien représente une perte fiscale pour l'État de 255M€ et entrainera par point de trafic la perte de 5750 emplois.

Impact global : Bilan fiscal de la taxe (Hypothèse basse considérée -2% trafic)



À lire : la collecte de 850M€ de TSBA induira une perte de trafic et d'activité représentant une perte recette fiscale associées de 510M€, une perte de 11500 emplois, et ce sans prise en compte des effets indirects

Synthèse analyse d'impact de la hausse de la TSBA

- ❖ L'analyse réalisée par la FNAM a été réalisée sur la base d'un scénario conservateur d'une baisse de trafic de 2%.
- ❖ 11500 emplois menacés par la mise en place de cette taxe au 1^{er} janvier 2025
- ❖ La collecte de 850M€ de TSBA induira une perte d'activité représentant un manque à gagner de recette fiscale pour l'Etat de 510M€, sans prise en compte de l'ensemble des effets sur tous les autres secteurs qui dépendent du transport aérien.

En conclusion la perte de trafic du secteur aérien – sur la base d'un schéma conservateur - due à l'augmentation de la TSBA conduira à un manque à gagner potentiellement plus important pour le budget de l'État que les recettes issues de sa collecte.

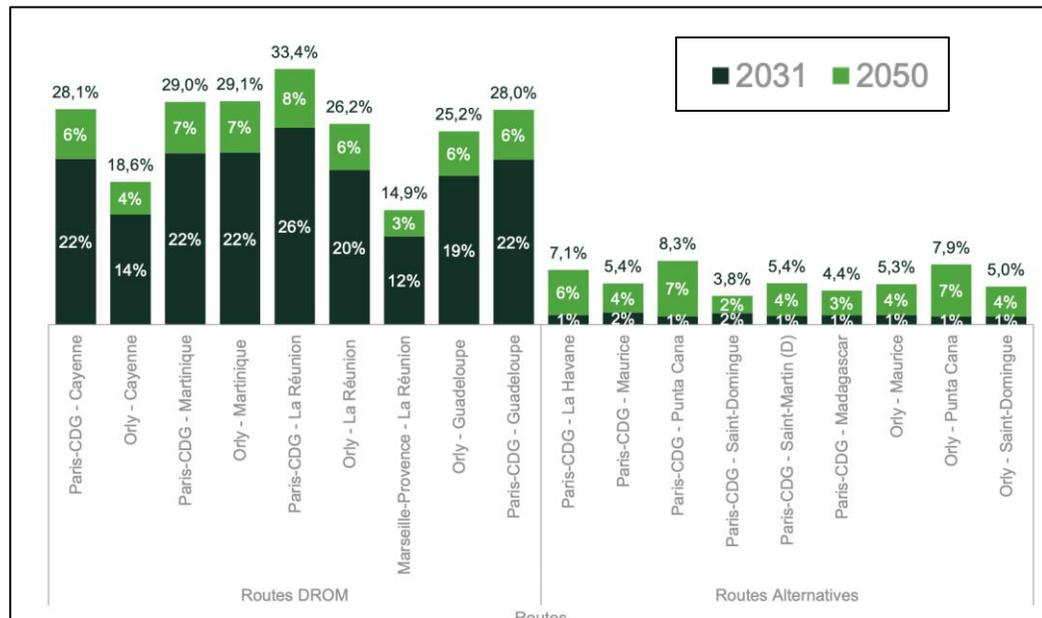
Pour mémoire, cette hausse de la taxe n'a fait l'objet ni de concertation ni d'étude d'impact de la part du gouvernement.

Coût de la continuité territoriale

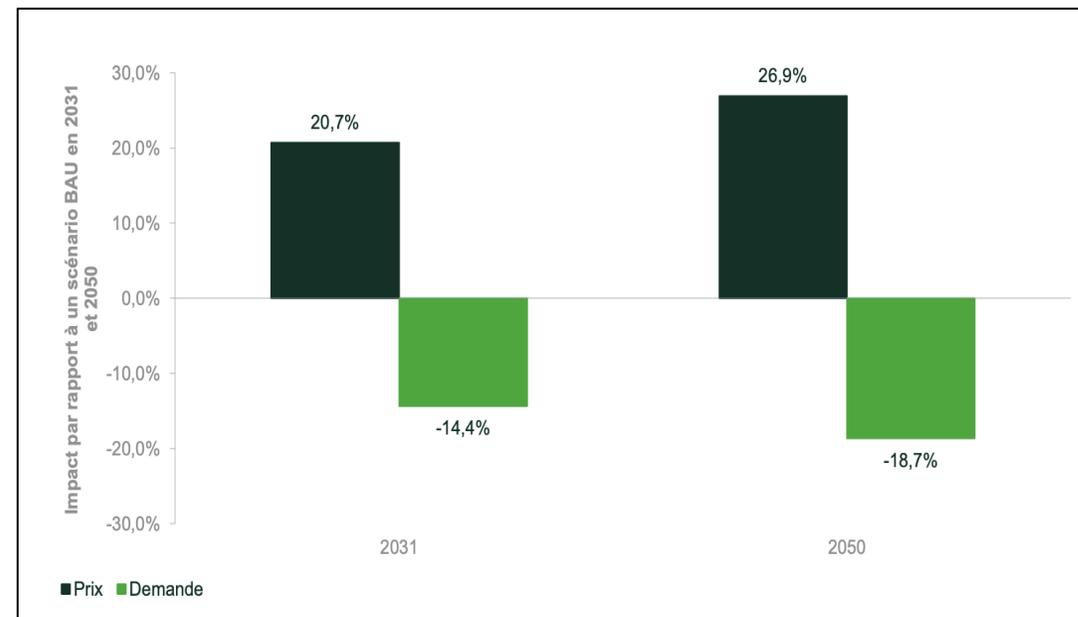
- ❖ Les politiques environnementales conduiront à un renchérissement du prix du billet significatif de et vers les Outre-mer ainsi qu'une perte d'attractivité des territoires (voir slide suivant).
- ❖ Dans l'immédiat, les conséquences de la hausse de la taxe sur la continuité territoriale seront bien réelles que ce soit vers les DROMs, la Corse ou encore en métropole (OSP).
- ❖ Compte tenu du fait que la TSBA est applicable au départ de métropole comme des DROMs, l'augmentation de taxe sera de 15€ par passager en classe économique et 20€ en classe affaires.
- ❖ Il est également prévu une hausse de la taxe de sécurité sûreté (T2S) sur les aéroports de catégorie 3 (dont l'Outre-mer) de l'ordre de 4€ supplémentaires.
- ❖ L'ensemble des coûts des compagnies aériennes opérant notamment dans les Antilles Françaises ont considérablement augmenté depuis 2022 et nous portons collectivement au travers de la FNAM une attention toute particulière au prix du kérosène.
- ❖ Cette hausse de la taxe est rejetée de manière importante par les Français selon un sondage récent d'ODOXA :
 - ❑ Plus de 80% des personnes interrogées ont déjà pris l'avion et plus de 60% ont l'intention de le prendre dans les deux ans
 - ❑ 57 % des Français interrogés rejettent la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TBSA)
 - ❑ 71 % des Français interrogés estiment qu'avec cette mesure le gouvernement souhaite renflouer rapidement les caisses de l'Etat.

OXERA – Conséquences de l'application de la réglementation environnementale – Desserte DROMs

L'étude OXERA commanditée par la FNAM et l'UAF alerte sur les conséquences à moyen-terme des politiques environnementales européenne et Française (REFUEL EU, ETS, Article 147 de la Loi Climat et Résilience) sur le coût de desserte des DROMs et l'attractivité touristique des territoires.



Les routes DROM seront significativement impactées en comparaison aux liaisons internationales (hausse de tarif en %)



Ces hausses de tarifs significatives se traduiront en baisse de trafic et perte d'attractivité

La mise en œuvre des politiques environnementales nationale et communautaire conduiront à moyen-terme à une hausse significative des coûts de la continuité territoriale et à une perte d'attractivité pour les territoires concernés (-110M€/an de recettes touristiques en 2031*)

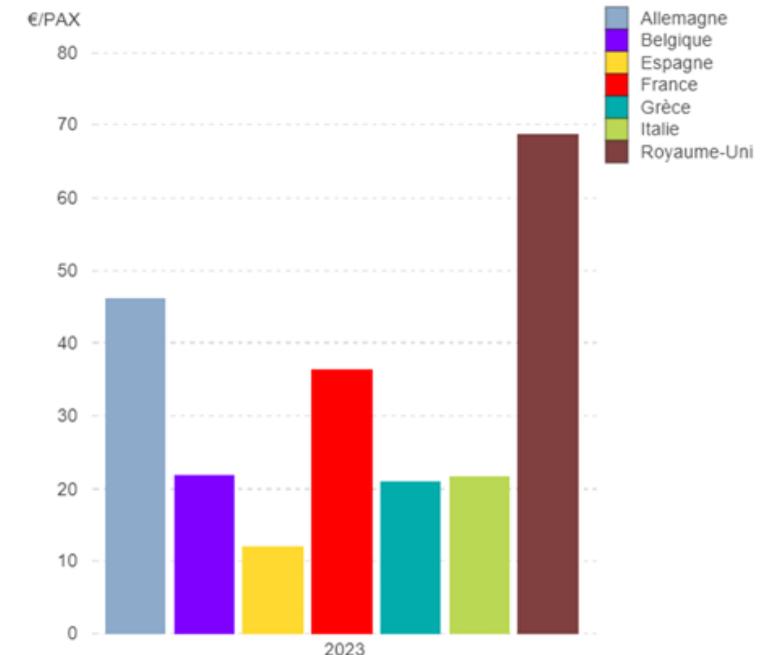
*Guyane, Martinique, Guadeloupe, Réunion

UAF – ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

L'impact de la fiscalité sur le coût de touchée

- Chaque année, la DGAC publie son Observatoire des coûts de touchée.
- Définition : « 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 »
- La France est le seul pays dans lequel **les taxes gouvernementales représentent une part majoritaire (58%) du coût de touchée.**
- Les aéroports français de proximité sont moins compétitifs que leurs voisins du Sud. En effet, 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.

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



Le transport aérien est un moteur de l'activité touristique

- Une forte augmentation de la fiscalité aurait un impact négatif sur les recettes générées par les touristes arrivant en France par avion, estimées à **23 milliards d'euros (soit 37% des recettes totales liées aux touristes étrangers)**.
- Pour rappel, la TSBA augmenterait de **433% pour un vol Paris - New York en classe éco**.
- Le tourisme international permet de combler un tiers du déficit de la balance des paiements (globale hors tourisme).
- Les touristes venus en avion sont à l'origine de **25% d'activité supplémentaire pour les services d'hébergement** par rapport à la demande domestique.

En Mard €	Total
Recettes totales associées aux touristes étrangers	63
Dont touristes venus en avions	23
Part	37 %

UAF – Attractivité des territoires

Le rôle de l'aviation d'affaires dans l'économie française

- L'aviation générale et d'affaires est un écosystème de plus de 500 entreprises et 36 000 emplois directs générant un CA de 7,6 milliards d'€.
- La France est le premier marché européen pour ce secteur, avec Le Bourget et Nice comme principaux aéroports.
- 80% des passagers voyagent pour des raisons professionnelles.
- Les liaisons concernent surtout des destinations métropolitaines ou intra-européennes mal desservies par train ou route.
- Les émissions de ce secteur représentent 4,5% de celles de l'aviation française, avec un fort potentiel de décarbonation.

Chiffres économiques 2019, France

 **7,6** MILLIARDS
Générés par la filière

 **500**
Entreprises
et organisations

 **36 000**
Employés directement
par la filière

Accompagner la transition écologique du secteur aérien

- ❖ Le groupe Air France est particulièrement touché par cette taxe avec pour conséquence une nouvelle perte de compétitivité du pavillon français et d'attractivité de la France.
- ❖ Nous regrettons particulièrement le nouveau recours à une taxation à l'échelle nationale qui est particulièrement génératrice de distorsion de concurrence en faisant peser 37% de son coût sur le pavillon français dont 30% sur le seul groupe Air France.
- ❖ Cette taxe, en limitant les capacités de financement des compagnies aériennes, est de nature à freiner la transition écologique du secteur.
- ❖ Pourtant les compagnies de la FNAM ont considérablement investi dans la transition écologique ces dernières années. A titre d'exemple pour Air France:
 - ❑ Un milliard d'euros d'investissement chaque année dans le renouvellement de flotte
 - ❑ Premier acheteur mondial de SAF.
- ❖ Il est indispensable que les sommes collectées au titre de la taxation du transport aérien soient *a minima* réinvesties dans la transition écologique du secteur:
 - ❑ Mise en place d'un crédit d'impôt à l'utilisation de SAF permettant de limiter le coût d'acquisition de ces derniers et ainsi préserver un peu la compétitivité du pavillon français.
 - ❑ Mise en place de crédits d'impôts pour le renouvellement des flottes ou des engins de piste.

RAPPEL - Projet de Loi de Finances 2025 – Taxation du Transport Aérien

Nos demandes

- ❑ **Une véritable concertation**
- ❑ **Une transformation en une contribution exceptionnelle (montant, durée) à l'image des autres secteurs sollicités**
- ❑ **A minima un fléchage de la taxation du secteur en faveur de sa transition écologique**