

## Après la crise, « il faudra baisser la fiscalité sur les billets d'avion », dit le représentant des aéroports français

Le président de l'Union des aéroports français, Thomas Juin, plaide pour une action proactive des Pouvoirs publics, afin de permettre aux compagnies aériennes et aux aéroports français d'affronter une concurrence accrue lors de la reprise du trafic aérien.



Pour le président de l'Union des aéroports français, Thomas Juin, le gouvernement doit supprimer les taxes sur les billets d'avion finançant d'autres secteurs que le transport aérien. (Xavier Leoty/AFP)

Par [Bruno Trévidic](#)

Publié le 7 avr. 2020 à 9h03

### *Quel est le niveau d'activité des aéroports français ?*

Roissy-CDG, Nice, Toulouse, Lyon et Marseille maintiennent encore un semblant d'activité, mais il s'agit essentiellement de vols cargo et de rapatriements. D'autres, comme [Orly](#), n'ont plus de vol commercial, mais conservent une activité liée à la gestion de la crise, pour des vols sanitaires ou gouvernementaux. D'autres, enfin, sont fermés, mais ont la possibilité de rouvrir en une ou deux heures, si besoin.

## ***Quel pourrait être l'impact financier de la crise ?***

Si l'on se réfère à l'an dernier, la perte de trafic est de 18,7 millions de passagers pour le seul mois d'avril. Les aéroports se sont rapidement efforcés de réduire leurs dépenses. Mais les coûts fixes sont très importants, de l'ordre de 80 % des coûts globaux. Même avec le recours au chômage partiel, les pertes resteront abyssales. Pour un grand aéroport régional, on peut s'attendre à plus de 30 millions de perte nette dans l'hypothèse d'une reprise d'activité à l'été. A l'échelle nationale, le manque à gagner pour les aéroports et leur écosystème se chiffrera en milliards d'euros.

## ***Les mesures gouvernementales de soutien au transport aérien sont-elles satisfaisantes ?***

Les reports de paiement de taxes et de redevances vont un peu soulager la trésorerie des compagnies aériennes. C'est une bonne chose, mais cela n'aura aucun impact sur [les coûts de touchée](#) (temps d'immobilisation au sol, NDLR). En particulier, la fiscalité sur les billets d'avion reste inchangée. Par ailleurs, avec la baisse du trafic, le financement de la sûreté qui, en France, est à la charge des passagers, n'est plus assuré. Pour rétablir l'équilibre, il faudrait augmenter les redevances. A la reprise des vols, les compagnies françaises risquent donc de se retrouver avec des coûts de touchée plus élevés, mais avec moins de passagers et moins de recettes, dans un contexte de concurrence accrue.

## ***Comment voyez-vous la sortie de crise ?***

Une crise d'une telle ampleur sera nécessairement suivie d'une baisse de la connectivité aérienne en Europe. Au redémarrage, les compagnies se concentreront sur les lignes les rentables. Or le niveau de connectivité à une incidence directe sur l'attractivité économique d'un pays. Il faudrait donc que le gouvernement baisse la fiscalité sur le transport aérien, afin d'encourager les compagnies à reprendre leurs programmes de vols aussi largement que possible. Quand le transport aérien lutte pour sa survie, il serait choquant que le gouvernement maintienne des taxes comme [taxe dite de « solidarité »](#) et [« l'éco-contribution »](#), destinées à financer d'autres secteurs.

Bruno Trévidic