

# Taxe sur les billets d'avion

## L'IATA chiffre la facture

- Le manque à gagner de plus d'un milliard de DH

- 13.000 emplois seraient menacés

LA taxe sur les billets d'avion à l'international n'est pas du goût de l'IATA (Association internationale du transport aérien). Et elle n'a pas manqué de le faire savoir avant même son adoption. L'organisation estime que «la logique de la taxe va à l'encontre de la Vision 2020 du tourisme» et affirme que «la nouvelle redevance ne pourrait être que néfaste pour la cohésion sociale et l'économie en général». Ce qui ne manquerait pas de réduire la contribution du tourisme et des voyages aux ressources du Trésor. Selon les estimations de l'IATA, l'instauration d'une taxe de 100 dirhams sur les billets de la classe économique et 400 dirhams

pour les autres catégories se traduira par un manque à gagner de 1,1 milliard de

La nouvelle taxe aérienne impactera négativement les compagnies aériennes

### L'impact sur le classement du Maroc

L'IATA ne manque pas de rappeler le rapport du Forum économique mondial sur la compétitivité de l'industrie du voyage et du tourisme. Ce dernier classe le Maroc au 71<sup>e</sup> rang sur 140 pays. «Une des forces relatives du Maroc vient de la compétitivité des prix : le pays se classe au 61<sup>e</sup> rang pour le niveau des taxes sur les billets d'avion et des redevances aéroportuaires», lit-on dans la mise en garde de l'IATA. Par conséquent, la compétitivité de la destination serait impactée par l'application de cette nouvelle taxe, en particulier les secteurs dépendant dans une large mesure du transport aérien.

Lors de la 6<sup>e</sup> Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI en mars 2013, l'IATA et le Conseil international des aéroports (ACI) avaient adopté une base de travail commune, relative à l'imposition du secteur. Une note proposant aux Etats «d'éliminer les taxes sur le transport aérien si les revenus ne sont pas réinvestis dans les infrastructures comme préconisé par les politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et services de navigation aérienne».

L'IATA relève que le Maroc, à l'image d'autres pays, a bien adopté ces conclusions ainsi que les recommandations de l'OACI de ne pas appliquer des «taxes discriminatoires à l'égard de l'aviation civile internationale. □

dirhams et menacerait près de 13.000 emplois.

nationales (RAM et Air Arabia) qui peinent toujours à retourner à l'équilibre financier après deux années difficiles. Les estimations de l'organisation internationale parlent de pertes de l'ordre d'environ 100 millions de dollars en 2012. En 2013, les prévisions ne devraient pas être plus favorables. Les transporteurs africains devraient retourner à la rentabilité à partir

de 2014 d'environ 100 millions de dollars. Ce qui ne signifie pas pourtant qu'ils atteindront le seuil de création de valeur permettant de couvrir les coûts de capital et de générer un développement économique viable pour le secteur. «Royal Air Maroc est la compagnie la plus exposée à la taxe et en subirait le plus lourdement les conséquences négatives par la perte de revenu, estimée à 10 millions d'euros (112 millions de dirhams). De source interne, Royal Air Maroc ne compte pas repercuter la taxe à cause de la rude concurrence étrangère. Le transporteur aérien national devra donc supporter l'équivalent de 250 millions de dirhams, soit environ 30% de son résultat d'exploitation. Ce qui impactera fortement sa trésorerie.

L'avertissement de l'IATA n'aura finalement pas pesé sur la balance. La taxe sur les titres de voyage par avion à l'international sera donc appliquée à compter du 1<sup>er</sup> avril. Après «la suppression de lignes reliant Tanger et Fès à certaines villes européennes, annoncée par certaines compagnies aériennes étrangères en réaction à la taxe aérienne», Royal Air Maroc vient d'annoncer qu'elle se repositionne sur Fès et Tanger pour maintenir la desserte sur les deux destinations. □

Hassan EL ARIF