

COMPRENDRE

LE B-A BA DU BILLET

Difficile pour le commun des voyageurs de décrypter des QW, QX, YQ, XT... À quoi correspondent ces codes visibles sur un billet d'avion acheté pour un voyage au départ d'un aéroport français ?

k **QX et QW** : la redevance passagers est due à l'aéroport par la compagnie aérienne pour chaque passager embarqué sur un vol en France (QW) et vers les Dom-Tom (QX) et toute destination internationale (QX).

k **XT** : ce sigle regroupe plusieurs taxes et redevances désignées par les codes FR et UI pour ce qui concerne les taxes et redevances applicables en France. Des taxes et redevances applicables à l'étranger ou spécifiques aux aéroports français d'outre-mer, portant des codes différents, peuvent également figurer dans cette rubrique XT en cas d'un voyage aller-retour international ou de/vers les DOM-TOM.

k **FR** ce sigle regroupe trois types de taxes :

EUR	163,00
XT	31,54
FR	12,68
QX	5,97
EUR	213,19

– la taxe d'aéroport (**TAP**), destinée aux gestionnaires d'aérodrome. La TAP est prélevée pour chaque décollage d'un aéroport français sauf au départ des territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis et Futuna) et des collectivités territoriales de St-Pierre-et-Miquelon et Mayotte ;

– la taxe de l'aviation civile (**TAC**), versée à l'État. Cette taxe est prélevée pour chaque vol au départ d'un aéroport français ;

– la taxe fiscale Corse. Cette taxe locale est prélevée pour chaque départ et arrivée de/vers la Corse.

k **VI** : ce sigle recouvre la TVA de 5,5% applicable pour les seuls voyages en France métropolitaine

(hors Corse) sur la somme des deux taxes précédentes (TAC et TAP) et de la redevance passagers.

k **YQ** : « surcharge » fixée par la compagnie aérienne pour couvrir les surcoûts d'assurance et compenser la hausse des prix des fluctuations du carburant.

k **Ajoutez, dans certains pays, quelques-unes des taxes et redevances qui ne sont pas intégrées dans le prix du billet** :

leur montant est donc réclamé aux passagers au moment de l'embarquement, en espèces. Elles varient énormément d'une contrée à l'autre. Ex. : 6 US \$ au Canada contre 40 US \$ aux Seychelles.

Les codes désignant les taxes et les autres suppléments de prix ont été conçus pour gagner de la place sur le billet d'avion. Avec la fin programmée du billet papier en 2007, les abréviations ne se justifieront plus. Une présentation des diverses taxes sur le reçu électronique devrait permettre une plus grande clarté.

➤ Or, faute de place, ils sont transcrits par des codes.

En tête de ces codes, QX ou QW, FR, UI et XT désignent effectivement des taxes et redevances. En revanche, le dernier, YQ, ne devrait pas apparaître au rang des taxes puisque les montants sont encaissés par la compagnie aérienne. « *Le transporteur devrait directement intégrer le montant désigné dans le prix réel du billet ou bien, si elle en fait une rubrique tarifaire particulière, éviter toute confusion avec les taxes et redevances* », recommande la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes.

À quoi servent les taxes et redevances Le produit de la taxe d'aéroport (TAP), introduite le 1^{er} juillet 1999, assure le financement des services de sécurité, de prévention des incendies, des missions de sauvetage, de lutte contre le péril aviaire ou des procédures de sûreté.

Le produit de la taxe de l'aviation civile (TAC), créée en 1999, finance les missions de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) telles que le contrôle technique des avions, la certification, les infrastructures, la formation et le

bureau enquêtes accidents (BEA). Elle finance aussi le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (Fiata) destiné à assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Les gestionnaires d'aéroport perçoivent aussi une redevance passagers destinée à améliorer et à entretenir les infrastructures d'accueil dans les aéroports (*voirencadré «Embarqué ou remboursé»*). Enfin, pour les passagers à destination de la Corse ou des Dom (Martinique, Guadeloupe, Guyane et Réunion), il faut compter avec une taxe régionale d'embarquement destinée aux collectivités territoriales.

LE PRIX DE LA SÉCURITÉ

Depuis les attentats du World Trade Center, les aéroports tout comme les compagnies ont dû adopter des me-

sures draconiennes pour assurer la sécurité des installations et des passagers. Les taxes ont augmenté en conséquence. En 2003, les compagnies aériennes qui, jusqu'alors, n'avaient externalisé sur le billet d'avion que les taxes et redevances, ont ajouté une ligne désignée sous le code YQ afin de compenser les charges consécutives aux mesures prises après le 11 septembre 2001.

La guerre en Irak a encore alourdi l'addition à payer. Avec l'augmentation des cours du pétrole, le poste YQ a flambé. En effet, à la «cotisation assurance» des débuts s'est ajoutée, depuis plus d'un an une «surcharge kérosène» qui ne cesse d'augmenter.

La surcharge YQ est variable selon les transporteurs aériens. Ainsi, sur des vols Air France en long courrier, la surcharge YQ, de 7 euros par sens en

Si vous n'avez pas pu prendre votre avion même de votre fait, sachez que la compagnie aérienne est tenue de vous rembourser toutes les taxes, redevances et surcharges, puisqu'elles ne sont dues qu'en cas d'embarquement.



A SAVOIR

AÉROPORTS : TAXE VARIABLE

Vous ne paierez pas la même taxe d'aéroport si vous embarquez à Paris, Marseille ou Toulouse.

La liste des plates-formes aéroportuaires visées par la Tap (taxe d'aéroport) est fixée chaque année par arrêté interministériel. Les aéroports sont classés en trois catégories en fonction du nombre de passagers transportés. La classe 1 (plus de 10 millions) concerne uniquement Aéroports de Paris tandis que Nice, Lyon, Marseille et Toulouse se partagent la deuxième (de 4 à 10 millions). Tous les autres sont réunis dans la troisième (de 5 000 à moins de 4 millions).

mai 2004, est passée à 38 euros par sens fin avril 2005. Curieusement, toutes les compagnies, qui ont également pâti de l'inflation du baril, n'ont pas ajouté la même surcharge au prix HT du billet. Beaucoup s'interrogent sur la pérennité de cette nouvelle surcharge. D'ailleurs, plusieurs compagnies se sont engagées à revenir en arrière si le prix du pétrole baissait. Sur le site d'un voyageur, un forum rassemblait récemment les doléances des passagers au sujet de cette «taxe». L'un d'entre eux écrivait : « *La compagnie aérienne nous réclame 132 euros à une vingtaine de jours du départ sous prétexte qu'entre le moment où nous avons réservé et la date du vol, les taxes ont augmenté. Ils menacent de ne pas nous envoyer nos billets si nous ne payons pas ! Que faire ?* » Ce qui ressort de ce forum n'est pas seulement vrai pour la surcharge mais aussi pour toutes les taxes. Ce cas de figure risque de se répéter de plus en plus souvent et les voyageurs, devront s'acquitter de la somme exigée pour obtenir leur titre de transport. Une mésaventure qui ne devrait pas arriver aux passagers des low-costs puisque les compagnies à bas coût ont

décidé de ne pas répercuter l'envolée des prix du pétrole sur leurs tarifs... mais réduisent en coulisse le contingent des places les moins chères pour ne pas subir de pertes d'exploitation. Et la guerre des tarifs hors taxes peut continuer ! Or les services de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes sont formels. Les prix doivent être communiqués aux consommateurs toutes taxes comprises. C'est même le 1^{er} article d'un arrêté du 3 décembre 1987, texte fondamental du Code de la consommation, qui précise que « toute information sur les prix de produits ou de services doit faire apparaître, quel que soit le support utilisé, la somme totale toutes taxes comprises qui devra être effectivement payée par le consommateur, exprimée en euros. »

Car l'enjeu est bien là : les compagnies aériennes traditionnelles ne font qu'utiliser les mêmes armes que leurs concurrents à bas coûts. Comment lutter contre des campagnes publicitaires affichant en chiffres géants des tarifs hors taxes ? Les candidats au voyage doivent faire leurs comptes avant de faire leur choix ! ■

VECU

TOUTES TAXES INCOMPRISES

« *Les taxes, on n'y comprend plus rien !* », observe un passager qui vient de réserver son vol par Internet. Explications : « *Je vais sur le site d'une compagnie aérienne, j'indique mes dates et ma destination, en l'occurrence un aller-retour Paris Pointe-à-Pitre. Sur le premier écran consacré à la réservation de l'aller s'affiche un tarif en euros*

précédé de la formule "à partir de 197 euros". Je valide. Deuxième écran pour le retour, même mention. Je valide à nouveau. » Et ce n'est qu'en confirmant les dates aller-retour que notre client s'aperçoit qu'il faut ajouter, aux 394 euros annoncés, 133 euros de « taxes » et 15 euros de « frais de services ».

Prix à payer pour son voyage aux Antilles : 394 + 133,40 + 15 = 542,40 euros TTC ! Bien sûr, s'il avait lu attentivement les mentions utiles au bas de l'écran, il aurait pu calculer le prix total de son transport. En effet, le montant total du prix du billet ne peut être connu qu'à la fin du choix d'un itinéraire.

WEEK-END RATÉ

Gilles Richard et sa fille Nina allaient décoller pour un week-end à Bruxelles prévu de longue date. Au programme, la Grand'Place, les gaufres et, bien sûr, le Mannekenpiss ! Mais le voyage s'est arrêté à l'aéroport de Nice.



NINA ET GILLES RICHARD

C'est le sourire aux lèvres que nous sommes arrivés à l'aéroport de Nice le 24 janvier 2004. Et pour cause. Comme je devais me rendre en Belgique dans le cadre de l'association sportive que je parraine, j'avais décidé de prolonger le séjour par un week-end à Bruxelles avec ma fille. Ma femme, retenue à Nice, ne pouvait se joindre à nous. Mais, elle nous a accompagnés jusqu'au comptoir d'enregistrement, pour vite repartir ensuite. Quand notre tour est arrivé, l'hôtesse a vérifié passeports et billets et m'a demandé : « Avez-vous une autorisation de sortie de territoire ? » Je suis tombé des nues ! Une autorisation pour ma propre fille ! « Non ! Mais elle est inscrite sur le passeport de ma femme qui lui sert de document d'identité. » Le dialogue de sourds commençait.

UNE HÔTESSE INTRAITABLE

La situation, j'en conviens, n'était pas facile à comprendre : lorsque nous avons adopté notre fille, ma femme et moi

n'étions pas encore mariés. Notre petite Nina est arrivée avant que nous passions devant Monsieur le Maire. Pour simplifier la procédure d'adoption, elle a été reconnue sous le nom de jeune fille de ma femme. Ce n'est qu'après notre mariage que nous avons entamé les démarches pour que Nina porte aussi mon nom. Mais ces formalités administratives ont entraîné et nous n'avions pas encore reçu le certificat au moment du voyage à Bruxelles. L'hôtesse a été intraitable. J'ai dû confier ma fille en pleurs à l'accueil de l'aéroport avant que mon épouse, prévenue par téléphone, puisse venir la chercher. Je me suis envolé pour Bruxelles avec des semelles de plomb. De retour à Nice, j'ai adressé une réclamation à la compagnie aérienne. Ils m'ont répondu qu'ils voulaient bien faire « un geste commercial » en m'offrant un avoir de la valeur du billet ! Depuis, nous portons tous les deux le même patronyme. Ce sera plus simple ! ■

“ Je suis tombé des nues ! Une autorisation pour ma propre fille ! ”

EN BREF...

BIOMÉTRIE : ÇA SE PRÉCISE...

Depuis le temps qu'on en entendait parler... les choses semblent aujourd'hui se préciser. Exemple : au terminal F2 de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, un système d'identification biométrique est actuellement en phase de test pendant six mois. Le principe est simple : l'empreinte des deux index du passager ainsi que des données personnelles sont enregistrées de façon sécurisée sur une carte à puce qui est adressée gratuitement au voyageur volontaire. Il suffit ensuite au détenteur de cette carte de la passer devant un lecteur pour accéder ensuite à un sas. Là, le passager pose l'un de ses deux index sur un lecteur biométrique pour s'identifier et passer ensuite le poste frontière. Un système qui devrait permettre aux voyageurs de gagner beaucoup de temps. À l'aéroport de Nice, l'heure est également à la biométrie. Quelque 5000 voyageurs en ont déjà fait la demande auprès de l'aéroport. Un dispositif très pratique qui ne dispense toutefois pas des procédures habituelles d'enregistrement.

PASSAGER AÉRIEN

est une publication du Conseil national des clients aériens. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Directeur de la publication : Marc Deby.

Directeur de la rédaction : Jacques Girerd.

Membres du comité de rédaction : Carine Blamoutier, Patrice Gabelle, Jacques Javayon, Dominique Mary.

Conception et réalisation : L'Agence Parution.

Rédacteur en chef : Aude Bertino.

Rédaction : Rita Grimaldi.

Direction artistique, maquette : Laurence Bricout.

Secrétariat de rédaction : Anne Both.

Impression : Québecor.

ISSN 1270-9611

LA RÉPONSE DU CNCA

Le passager aurait dû présenter à la compagnie les justificatifs nécessaires. En effet, lors de voyages vers d'autres pays membres de l'Union européenne, et appartenant à l'espace de Schengen, les mineurs de nationalité française doivent détenir, en propre, soit une carte nationale d'identité valide accompagnée d'une autorisation de sortie du territoire métropolitain, soit un passeport en cours de validité. Les enfants de moins de quinze ans ne sont dispensés d'une carte nationale d'identité ou d'un passeport personnel que lorsqu'ils voyagent accompagnés d'un de leurs parents titulaires de l'autorité parentale et qu'ils figurent sur le passeport valide de ce parent. Les agents chargés de l'enregistrement des passagers sont alors tenus de s'assurer, avant l'embarquement, que le passager détient bien les titres et documents prévus par la législation. S'agissant des mineurs, les vérifications des documents de voyage sont particulièrement minutieuses, tant de la part des compagnies aériennes, que de la part de la police aux frontières y compris au sein de l'espace de Schengen.

Le CNCA (Conseil national des clients aériens) comprend vingt-quatre membres représentant les passagers et les professionnels du transport aérien. Il étudie les questions relatives à la qualité des services offerts aux passagers. cnca@aviation-civile.gouv.fr

PASSAGER AÉRIEN

#29

JUILLET/AOÛT/SEPTEMBRE 2005

CES « TAXES » QUI FONT DÉCOLLER LES PRIX

Rien de plus simple que d'acheter un billet d'avion. Difficile, en revanche, de savoir précisément ce que vous payez. Sur la sellette, les taxes, les redevances et autres surcharges qui font s'envoler les tarifs du transport aérien.

Si l'on regarde attentivement tout en bas à gauche de son titre de transport, la dernière ligne représente le prix à régler à l'agence de voyages ou à la compagnie aérienne. Juste au-dessus, s'alignent des colonnes de chiffres précédées de codes sibyllins: XT, YQ, QX... Communément désignées «taxes d'aéroport», ces sommes soulèvent des questions que personne ne se posait, il y a quelques années – et pour cause, leur mon-

tant n'excédait pas quelques dizaines de francs! Depuis, elles ont subi une augmentation significative, allant parfois jusqu'à... dépasser le prix du trajet! Les passagers ont bien du mal à s'y retrouver... et finissent par régler l'addition sans savoir ce qu'ils ont précisément payé. Taxes? Redevances? Frais de service? Pour comprendre la façon dont se décompose le prix d'un billet, il faudrait que ces éléments soient clairement détaillés sur le titre de transport. >

LÉGISLATION

PAS DE TAXES POUR LES BÉBÉS

La loi est formelle : les enfants de moins de deux ans ne sont pas assujettis aux taxes et redevances. Et pour cause : ces passagers n'occupent pas de siège et effectuent le trajet dans les bras d'un adulte. Les services proposés par la compagnie aérienne (ceinture de sécurité, chauffe-biberon ou berceau) sont évidemment offerts aux parents voyageant en compagnie de leur bébé.