

Depuis 1986, près d'une trentaine d'appareils (dont une vingtaine pour Air Tahiti) ont été acquis en défiscalisation métropolitaine par les compagnies aériennes locales. Ce mécanisme qui a revêtu plusieurs noms, « loi Pons » (1986), « loi Paul » (2001) puis « loi Girardin » (2003) pour les dispositions actuelles, a permis aux compagnies aériennes de diminuer de manière significative le seuil de rentabilité de leurs investissements productifs et de rendre viables des projets qui n'auraient pas été réalisés dans des conditions normales. Les dispositions locales, principalement l'aide fiscale à l'exploitation, complètent le dispositif métropolitain.

Notre objet n'est pas ici de rendre compte dans le détail des mécanismes de montages financiers très complexes, réalisés par des spécialistes, mais de tenter de présenter le plus clairement possible l'esprit de la défiscalisation appliquée au domaine aérien.

Il apparaît cependant difficile de chiffrer précisément l'impact économique et social de la défiscalisation, notamment en raison de la quasi-impossibilité d'isoler ses effets de ceux d'autres dispositifs. Outre le développement du secteur concerné, ces investissements ont des effets d'entraînement sur l'ensemble des activités économiques de Polynésie française tant sur l'emploi que sur la masse salariale, le secteur de la construction, du tourisme ou encore l'accroissement des recettes fiscales.

Manureva remercie les acteurs du secteur aérien qui ont accepté de faire part de leur expertise et de leurs expériences dans le domaine.

La « loi Girardin » : un dispositif fiscal renforcé

Un régime d'aide fiscale en faveur des investissements productifs réalisés dans les collectivités d'outre-mer a été institué par la loi de finances rectificative du 11 juillet 1986 (dite « loi Pons »), régime modifié par les lois de finances pour 1992, 1993, 1998 et 2001. La loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003 comporte des mesures qui s'inscrivent dans le long terme (quinze ans) et qui visent à promouvoir un développement économique durable des économies ultramarines fondé sur une logique d'activité et de responsabilité, et non plus d'assistanat.

Les actions de la loi de programme pour l'outre-mer de 2003 s'articulent autour de trois idées fortes :

- encourager la création d'emplois afin que les économies ultramarines soient en mesure d'offrir, notamment aux jeunes, de vrais emplois durables ;
- favoriser l'investissement privé grâce à un dispositif de défiscalisation rénové qui suscite véritablement l'initiative (loi Girardin) ;
- renforcer la continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et la métropole, en favorisant une offre de transport aérien suffisante et adaptée en termes de tarifs et de capacités.

Depuis le 22 juillet 2003, un nouveau dispositif d'aide fiscale à l'investissement outre-mer est entré en vigueur sous la dénomination de « loi Girardin », en substitution des lois Paul et Pons.

Dans ce contexte, l'Etat apporte son soutien à l'investissement en Polynésie française par l'intermédiaire d'un mécanisme de défiscalisation qui permet :

- à des investisseurs métropolitains (sociétés ou particuliers imposables en métropole) de bénéficier de réductions d'impôts pour des investissements réalisés outre-mer (directement ou par le biais d'une société créée pour l'opération) ;
- à des entreprises basées outre-mer d'investir à moindre coût dans des biens productifs dans les secteurs éligibles prévus par la loi.

UNE PANOPLIE COMPLÈTE D'AIDES AUX SECTEURS AÉRIENS ULTRAMARINS

L'aide de l'Etat à l'outre-mer ne se limite pas à la défiscalisation, mais peut prendre également d'autres formes :

- des subventions en matière d'aménagement du territoire dans les DOM : Le FIATA (fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien) créé par la loi de finance pour 1995 subventionne les entreprises de transport aérien, en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans un souci d'aménagement du territoire. Deux transporteurs aériens basés outre-mer délégataires de service public bénéficient de ce fonds : Air Guyane et Air Saint-Pierre. La SETIL Aéroports a bénéficié de l'intervention de ce fonds pour

l'exercice des missions régaliennes. Depuis le 1^{er} juin 2006, la subvention a été diminuée par la mise en place de la taxe d'aéroport.

- des aides à caractère social qui ne s'appliquent qu'à certaines catégories précises de passagers voyageant sur la liaison, tels que les enfants ou les personnes handicapées. Cependant, dans les cas de régions défavorisées et enclavées, comme les îles, l'aide peut couvrir toute la population de la région en question. À ce titre, ont été instaurés, le régime des congés bonifiés ou congés administratifs au bénéfice des fonctionnaires ou agents contractuels avec la prise en charge du billet pour la famille, le passeport mobilité pour les étudiants et la dotation de continuité territoriale, instituée par la loi de programme de 2003, pour le déplacement des résidents sous certaines conditions vers la métropole.



La loi Girardin : qui, quoi, comment ?

Conditions d'application

La loi Girardin s'applique aux investissements productifs neufs réalisés dans le cadre d'une entreprise exerçant une activité agricole, industrielle, commerciale ou artisanale, et ouvre droit à un avantage fiscal jusqu'au 31 décembre 2017.

Ces investissements peuvent revêtir plusieurs formes :

- des investissements productifs réalisés dans les secteurs d'activité éligibles par un investisseur (ou groupement d'investisseurs tels qu'une Société en Nom Collectif, un Groupement d'Intérêt Economique) métropolitain soumis à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés ;
- des souscriptions au capital de certaines sociétés basées outre-mer ;
- des investissements dans l'immobilier à vocation locative pour les sociétés passibles de l'impôt sur les sociétés.

Pour ouvrir droit au bénéfice de l'aide fiscale, les investissements productifs réalisés outre-mer (DOM, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna, Mayotte, Saint-Pierre et Miquelon), doivent être effectués par une entité juridique (personne physique ou morale) soumise soit :

- à l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou IRPP (particuliers, SNC, GIE, EURL, SARL de famille...);
- à l'impôt sur les sociétés ou IS (y compris si les investissements sont réalisés par l'intermédiaire d'une société externe, telle une SNC créée spécialement pour l'opération), détenant directement les parts des investissements réalisés.

L'aide fiscale consiste :

- pour les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés en une déduction du montant des investissements du résultat imposable, donc à une réduction d'impôt correspondant au taux de l'impôt sur les sociétés en vigueur (33,33 % pour le taux normal) ;
- pour les personnes physiques ou sociétés soumises à l'impôt sur le revenu une réduction d'impôt immédiate, plafonnée à 50 % du montant de l'investissement réalisé.

Hôtel Sofitel de Moorea. En 2005, les investissements financés par la loi Girardin dans l'hôtellerie polynésienne (constructions, rénovations, extensions), se sont élevés à 9 milliards Fcfp, contre 7,87 milliards pour le logement et 3,65 milliards pour l'industrie. (Source : rapport IEOM 2005.)

AÉRIEN ET MARITIME : LES INVESTISSEMENTS ÉLIGIBLES

L'ensemble du secteur des transports est éligible, recouvrant les transports de personnes et de marchandises par voie terrestre, maritime, fluviale ou aérienne effectués par des entreprises dont l'activité s'exerce outre-mer.

Les entreprises ou établissements de transports maritime et aérien sont considérés comme exerçant leur activité outre-mer lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le siège et les installations nécessaires à la maintenance des navires ou avions sont situés outre-mer ;
- les activités de transports maritime et aérien ont pour objet exclusif un trafic local ou régional, à l'exception du cabotage métropole/outre-mer ;

A ce titre, sont éligibles en particulier les navires de dessertes de la ligne Tahiti-Moorea. Le dernier, l'Aremiti 5 a bénéficié d'un agrément accordé en 2005 sur une base éligible de plus d'un milliard de Fcfp.

Les investissements réalisés dans le cadre des activités de manutention aéroportuaire ou portuaire (matériels nécessaires au chargement ou au déchargement des marchandises dans l'enceinte des ports et aéroports) ouvrent droit à l'aide fiscale.

Obligations : agrément et conservation de l'investissement

Un agrément préalable, demandé par la compagnie exploitante, est délivré par le ministre chargé du budget, après avis du ministre chargé de l'outre-mer. Cet agrément, obligatoire dans les secteurs « sensibles » ou à partir de 300 000 euros d'investissement, est accordé en fonction de l'intérêt économique pour la collectivité dans laquelle il est réalisé, et notamment si l'un de ses buts principaux est la création d'emploi.

L'investissement ayant ouvert droit à une réduction d'impôt doit être conservé pendant un délai de cinq ans par les investisseurs et doit rester affecté à l'activité pour laquelle il a été créé. De même, lorsque l'investissement est réalisé par une société, les associés ou membres doivent conserver les parts ou actions de cette société pendant un délai de cinq ans à compter de la réalisation de l'investissement.

Spécificités du secteur aérien

Même si les mécanismes de défiscalisation sont les mêmes que pour l'hôtellerie, l'immobilier et les autres secteurs éligibles, le secteur aérien présente cependant certaines particularités. Considéré comme secteur « sensible », l'agrément est obligatoire dès le premier euro investi.

Si la loi Girardin fonctionne avec des personnes morales soumises à IRPP ou l'IS, les montages financiers dans le secteur aérien font généralement appel à des entités juridiques soumises à l'impôt sur les sociétés.

Les appareils neufs acquis font l'objet d'un contrat de location et l'aide fiscale ne s'applique que si les conditions suivantes sont réunies :

- le contrat de location entre la société propriétaire (la SNC métropolitaine) et la société locataire (la compagnie aérienne locale exploitante) est conclu pour une durée au moins égale à cinq ans ou pour la durée normale d'utilisation du bien loué si elle est inférieure ;
- le contrat de location revêt un caractère commercial ;
- l'entreprise locataire (la compagnie aérienne) aurait pu bénéficier de la déduction si, imposable en France, elle avait acquis directement le bien ;
- l'entreprise propriétaire de l'investissement (SNC) a son siège en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer ;
- 75 % de l'avantage en impôt procuré par la déduction pratiquée au titre de l'investissement est rétrocédé à l'entreprise locataire sous forme de diminution du loyer et du prix de cession du bien à l'exploitant.

*Sur la ligne Tahiti-Moorea, l'Aremiti 5 a bénéficié de la défiscalisation en loi Girardin, pour un investissement total de plus d'un milliard de Fcfp.
Photo Cécile Flipo.*



Philippe Marie, Air Tahiti Nui : « Nous réalisons nous-même nos montages financiers »

La compagnie Air Tahiti Nui, premier transporteur aérien international de Polynésie Française, avec en 2006 plus de 60% des sièges offerts au départ de Polynésie française, a été accompagnée dans son développement par l'Etat français sous diverses formes. Ce soutien avait pris, pour le « Mangareva », premier avion acquis en 2001, la forme d'une subvention du FREPF (Fonds de Reconversion Economique de la Polynésie Française), à hauteur de 40% du montant total de l'investissement. Il repose aujourd'hui sur le dispositif de défiscalisation métropolitain dans le cadre de la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003 pour les trois autres appareils. Rencontre avec Philippe Marie, secrétaire général d'Air Tahiti Nui.

Quelle est la politique d'ATN en matière de défiscalisation ?

Philippe Marie : « Chaque société traite la gestion d'un dossier de demande d'agrément à la loi de programme pour l'outre-mer en fonction de son besoin spécifique. ATN, qui a accès à de grands groupes bancaires, a toujours privilégié d'exclure tout intermédiaire dans ses opérations, contrairement à d'autres entreprises qui s'attachent les services de cabinets métropolitains spécialisés. Nous préférons réaliser nous-même le travail de montage, en concertation avec ces différents groupes bancaires avec qui nous avons une véritable relation de partenariat financier durable.

Cela nous permet de minimiser le coût global de nos opérations et c'est également plus sain en terme d'éthique financière. Néanmoins, les cabinets de défiscalisation restent utiles pour les sociétés ne maîtrisant pas suffisamment les mécanismes techniques des montages fiscaux.

Les cabinets spécialisés, collecteurs de souscriptions, à l'IS comme à l'IR,

font en réalité le travail que nous faisons mais en ne traitant que la partie fiscale. Or, dans tout montage, sauf à disposer de fonds propres très conséquents, il reste une composante en crédit bancaire pure, qu'il faut également négocier.

Les groupes bancaires préfèrent de très loin maîtriser l'intégralité du « package », pour une meilleure sécu-

« ... ATN n'aurait pas atteint le stade de développement qu'elle connaît sans l'existence d'une telle mesure... »

rité de l'opération. Ils ont toujours, d'ailleurs, la liberté de syndiquer, c'est-à-dire de répartir les crédits à leur discrétion avec d'autres partenaires bancaires de leurs choix.

Cette approche permet à ATN d'obtenir de meilleures conditions financières globales. Il peut nous arriver parfois d'accepter de payer un taux sur le crédit légèrement plus élevé, si nous obtenons, par ailleurs, d'ex-

cellentes propositions en apport net fiscal. C'est une question de dosage et d'analyses financières. »

La gestion de la mise en concurrence des groupes bancaires s'en trouve facilitée dans la mesure où nous avons un interlocuteur unique par établissement bancaire capable de répondre sur la globalité de points techniques financiers qui composent un montage en défiscalisation. »

Ces groupes bancaires agissent-ils pour leur propre compte ou celui de leurs clients ?

Philippe Marie : « C'est une autre des raisons pour lesquelles nous ne négocions qu'en direct avec les groupes bancaires. Notre démarche est, en effet, d'inviter ces différents groupes bancaires que nous approchons à souscrire leur propre résultat bénéficiaire dans nos montages ce qui contribue grandement à la mise en place de nos plans de financements d'actifs aéronautiques. Néanmoins, suivant l'importance de l'opération d'investissement et leur propre approche de la demande, ils ont, bien entendu, la possibilité d'in-

téresser leur propre clientèle. Chaque établissement bancaire apprécie en interne l'approche des opérations.

Le calendrier de ces négociations est également primordial dans ce choix car ces différents groupes bancaires sont très sollicités et la visibilité sur leur bénéfice fiscal se situe essentiellement sur le dernier trimestre de l'exercice en cours.

Quels sont les avantages de la défiscalisation ?

Philippe Marie : « De façon indéniable, c'est avant tout une mesure fiscale de l'Etat français à l'égard des sociétés possédant leur siège social dans un territoire et département d'outre-mer permettant de favoriser des investissements privés souvent très lourds et nécessaires au développement des tissus économiques des collectivités ultramarines. C'est également un élément fort, permettant d'aider à la pérennité et au développement des emplois nécessaires aux jeunes qui arrivent sur le marché du travail. Dès lors, que cet outil fiscal est utilisé dans le respect de sa finalité. Il est clair qu'aujourd'hui une compagnie comme ATN n'aurait pas atteint le stade de développement qu'elle connaît sans l'existence d'une telle mesure ou du moins pas aussi rapidement.

L'aide de l'Etat français est indéniable mais en contrepartie les compagnies d'outre-mer comme ATN, Air Calin, Air Austral ou Air Caraïbe assurent une très grande partie de la continuité Territoriale, fonction inhérente à l'Etat. Il s'agit donc plus, en fait, d'échanges de flux financiers établis en pleine col-

laboration et avec une grande intelligence entre le pouvoir central et les collectivités ultramarines.

Le fait de bénéficier d'un impact

«... il est important de s'appuyer sur un véritable projet d'entreprise et non sur une recherche de plus value fiscale...»

fiscal non négligeable dans le coût d'acquisition d'aéronefs moyen long courrier pourrait inciter une compagnie à mettre en place un « turnover » rapide de sa flotte et, par ce biais, limiter ou maîtriser ses coûts de maintenance. Mais attention, les coûts de maintenance ne diminuent pas avec la défiscalisation. Il ne faut pas, en effet, confondre l'investissement, c'est-à-dire le coût d'acquisition et les coûts de maintenance qui sont en matière de transport aéronautique incompressibles car la sécurité reste la règle première de notre activité. »

Quel impact a donc la défiscalisation sur la gestion de la flotte ?

Philippe Marie : « Il existe de façon schématique deux types de gestion de flotte. Une gestion à moyen terme qui consiste en la revente des appa-

reils tous les cinq ans, ce qui permet de présenter à la clientèle des avions neufs ou très récents, avec un confort maximum et de minimiser les coûts

de maintenance. Les gros incidents techniques surviennent rarement au cours des cinq premières années d'exploitation. La deuxième méthode s'inscrit quant à elle dans une gestion à plus long

terme ou une compagnie garde ses avions plus de 10 ans et les amortit totalement. Ils ont donc au final un « coût coque » moindre et la compagnie conditionne sa maintenance dans le temps en encadrant ses coûts de maintenance. Ces deux politiques ont leurs avantages et leurs inconvénients. Aucun choix n'est meilleur que l'autre, ce sont des arbitrages à effectuer par rapport à des contextes qui sont propres à chaque compagnie. C'est un sujet que la Direction générale et le conseil d'administration d'ATN vont aborder très prochainement. A priori, le choix de la compagnie se porterait plus sur un renouvellement de la flotte compte tenu de l'effet fiscal dont nous bénéficions et en raison de notre situation géographique, impliquant une sensibilité importante des coûts de maintenance. Mais, nous



Photo Airbus

LA SAGA DE LA FLOTTE D'ATN

Air Tahiti Nui a démarré son exploitation en novembre 1998, avec un Airbus A340-200 dénommé « **Bora Bora** », loué à Airbus, offrant 286 sièges et opérant trois fréquences sur Los Angeles et deux sur Tokyo.

En avril 2000, la compagnie, en compensation de la perte d'un slot sur Tokyo, ouvre une ligne sur Osaka. En septembre de la même année, elle décide la mise place d'une desserte sur Auckland, compte tenu du départ de la compagnie Qantas de cette liaison.

En septembre 2001, le statut juridique d'Air Tahiti Nui a évolué en passant de celui d'une société anonyme à celui de société d'économie mixte locale pour tenir compte de la participation majoritaire dans son capital de la Polynésie française.

A compter de 2002, et pour renforcer ses liaisons aériennes tant sur le Japon que sur Los Angeles, et surtout afin d'anticiper l'arrêt inévitable d'AirLib sur la ligne Papeete – Paris, Air Tahiti Nui a décidé d'accroître sa

flotte de deux avions supplémentaires :

- Le « **Mangareva** », un A340-300 acquis en décembre 2001 et financé à 40% par une subvention du Fonds de Reconversion Economique de la Polynésie française ;

- et le « **Bora Bora II** », A340-300 loué à la société ILFC à partir de janvier 2002.

En 2003, en raison du retrait annoncé de la compagnie Corsair de la ligne Paris-Papeete et la nécessité de maintenir l'offre en sièges sur la destination d'une part, et du vieillissement de l'A340-200 loué auprès d'Airbus d'autre part, ATN a mis en service deux nouveaux A340-300 financés avec la loi de programme pour l'outre-mer, après avoir rendu l'A340-200. Il s'agit du « **Rangiroa** » et du « **Moorea** »

Enfin, en juillet 2005, Air Tahiti Nui acquiert un cinquième appareil un A340-300E, le « **Nuku Hiva** », toujours en défiscalisation, pour desservir les nouvelles routes de Papeete-New York et Papeete – Sydney, à raison respectivement de trois et deux fréquences par semaine.

attendons que les administrateurs se positionnent en temps opportun sur cette question. Le sujet, encore une fois, est stratégique et englobe de multiples problématiques. »

La loi de programme pour l'outre-mer a-t-elle des limites ?

Philippe Marie : « L'accès à la loi de programme n'est peut-être pas éternel même si, Madame Girardin, ministre de l'outre-mer de l'époque, avait ancré la validité du dispositif de défiscalisation sur une durée de quinze ans, soit jusqu'au 31 décembre 2017, afin d'offrir aux acteurs économiques un véritable cadre de stabilité. Sa réelle limite sera le bon sens de son fonctionnement, à savoir ne pas dénaturer l'esprit et l'utilisation de cet outil qui reste avant tout de permettre l'acquisition d'actifs neufs pour développer l'outre-mer. Dans le cadre du renouvellement d'une flotte, puisque l'on évoquait ce sujet, il est important de s'appuyer sur un véritable projet de

développement industriel et d'entreprise et non sur une recherche de plus value fiscale. Les investissements d'actifs en matière d'aéronautique internationale sont très conséquents une telle dérive ne manquerait pas d'aboutir de façon irrémédiable et justifiée à une remise en cause des règles du jeu par la direction générale des impôts. »

Qu'en est-il de la défiscalisation en cas de modification d'un programme de vol ?

Philippe Marie : « Quand une compagnie sollicite une demande d'agrément auprès de la Direction générale des impôts sur un actif, celle-ci vérifie, outre l'éligibilité du secteur économique concerné, la réalité de la portée économique et sociale de l'investissement. Pour un avion, il s'agit de fournir, entre autres, le programme de vol envisagé, pour un hôtel cela sera son positionnement par rapport à des marchés émetteurs et sa situation vis-à-vis du secteur hôtelier, les perspectives, le

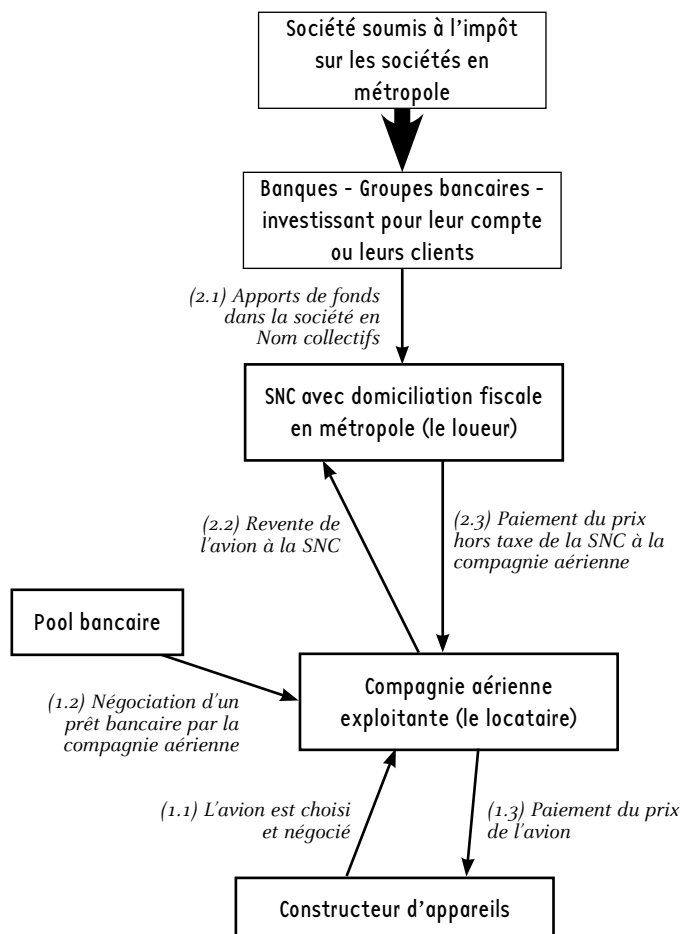
business plan... En raison des obligations de maintenance, un appareil peut difficilement être tout le temps affecté à la desserte exclusive d'une seule destination. Il y a forcément des « swap », en particulier en haute saison pour optimiser l'utilisation des appareils en face de programme de vols très chargés. Il y a aussi la nécessité de mettre en ligne un appareil en remplacement d'un autre rendu indisponible. Bien entendu, la compagnie essaye de façon privilégiée et prioritaire d'affecter les avions défiscalisés conformément aux décisions d'agréments délivrées. En cas d'annulation, modification ou suspension d'un programme d'utilisation d'un appareil, le bénéficiaire de l'agrément a une obligation d'en informer la Direction générale des impôts, et une discussion s'engage où la Direction générale des impôts appréciera la portée de ces modifications et leurs impacts éventuels sur l'agrément délivré. »

Défiscalisation en loi Girardin : mode d'emploi

Les compagnies aériennes peuvent faire le choix de réaliser elles-mêmes le montage financier en défiscalisation (comme Air Tahiti et Air Tahiti Nui par exemple) ou de faire appel au service d'un intermédiaire, un cabinet métropolitain spécialisé qui rassemble un pool d'investisseurs via une banque. De l'autre côté, les sociétés métropolitaines soumises à l'IS souhaitant réduire leur résultat imposable s'adressent à des groupes bancaires qui entrent en contact avec ces intermédiaires ou traitent en direct avec les compagnies aériennes ultramarines.

Dans sa négociation avec le cabinet spécialisé ou le groupe bancaire, la compagnie aérienne cherche à s'assurer le meilleur taux de rétrocession – soit un financement de 30% à 35% de l'investissement total – en fonction du taux de l'impôt sur les sociétés de l'année (voir encadré). Cette part fiscale apportée par les investisseurs métropolitains représente l'économie de la compagnie sur le prix de l'avion neuf.

SCHÉMA 1 - LA DÉFISCALISATION LOI GIRARDIN



Sous réserve d'un agrément de principe obtenu auprès de la direction générale des impôts, l'acquisition et l'exploitation d'un avion en défiscalisation suivent généralement le déroulement suivant (voir schéma 1).

1. Achat de l'appareil par la compagnie aérienne

1.1 **Le bien productif, l'avion, est choisi et négocié** en termes de conditions d'achat et de paiement avec le constructeur par la compagnie aérienne.

1.2 **Négociation d'un prêt bancaire par la compagnie aérienne** dont le montant équivaut au prix d'achat du bien diminué de l'apport des investisseurs métropolitains (entre 30 % et 40 %) et des fonds propres de l'entreprise utilisatrice.

1.3 **Paiement du prix de l'avion** au constructeur par la compagnie aérienne.

2. Rachat de l'avion par la SNC

2.1 **Apports de fonds dans la Société en Nom Collectif** par les investisseurs métropolitains (sociétés) via une banque métropolitaine. La SNC métropolitaine permet les rentrées et sorties d'argent, rendant possible la défiscalisation.

2.2 **Revente de l'avion à la SNC** avant toute mise en service et immatriculation. Le contrat prévoit la sortie de la location à partir de cinq ans ainsi qu'une option d'achat pour un montant défini dans le contrat.

2.3 **Paiement du prix hors taxe de la SNC à la compagnie aérienne** par virement cash à concurrence des apports des investisseurs métropolitains et compensation à concurrence du crédit vendeur consenti par la compagnie aérienne à la SNC.

3. Location de l'avion pendant les cinq années d'exploitation

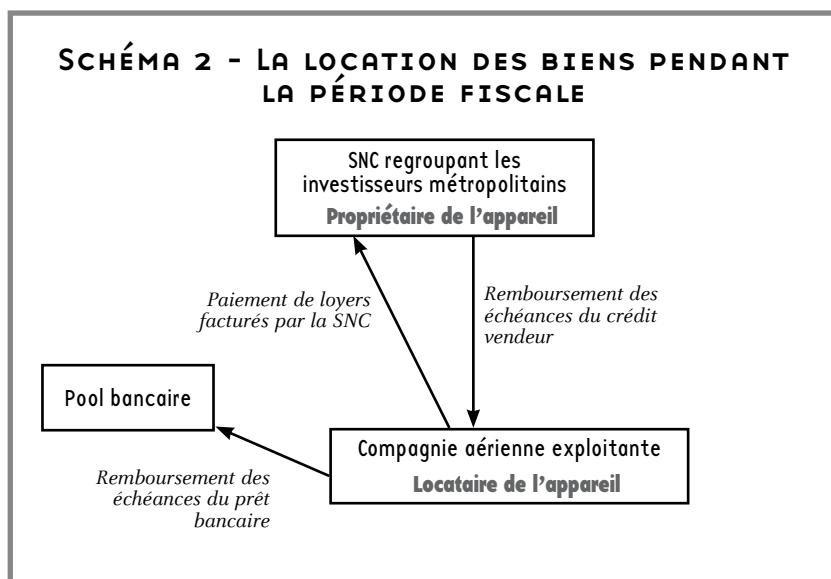
3.1 **Location du bien à la compagnie aérienne par la SNC.** Par un contrat locatif, la SNC métropolitaine loue l'appareil à la compagnie aérienne pour un loyer fixé par le contrat. Pendant un minimum de cinq années d'exploitation, la compagnie aérienne locataire a l'entière jouissance du matériel et doit l'exploiter, l'assurer, l'entretenir, assumer tous les frais et risques qu'elle assumerait si elle était propriétaire.

INVESTISSEURS MÉTROPOLITAINS : UN AVANTAGE FISCAL NET D'ENVIRON 8 %

Selon l'article 217 undecies du code général des impôts métropolitain, les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent déduire de leurs résultats imposables une somme égale au montant des investissements productifs, qu'elles réalisent outre-mer pour l'exercice d'une activité éligible. La déduction peut être opérée sur le résultat de l'exercice au cours duquel l'investissement est réalisé ou reporté sur les cinq années d'exploitation. La déduction d'impôt est donc égale au taux de l'impôt sur les sociétés de l'année. Le propriétaire de l'investissement doit rétrocéder 75 % de l'avantage fiscal au locataire (la compagnie aérienne) sous forme d'une diminution de loyer ou d'une diminution du prix de cession du bien. L'avantage fiscal net est donc de 25% x taux de l'IS de l'année (entre 33 et 34%), soit environ 8,4%.

Exemple : une société métropolitaine a un résultat imposable de 400 millions d'euros. Elle investit 100 millions d'euros via une SNC dans un bien productif outre-mer. Elle peut donc déduire 100 millions d'euros de son résultat imposable qui passe à 300 millions, lui apportant une économie d'impôt de 33,33 millions d'euros au taux de l'IS à 33,33%. Cette économie d'impôt devant être rétrocédée à 75% à l'investisseur outre-mer, l'avantage fiscal net pour l'investisseur métropolitain est donc de 25% de 33,33 millions soit 8,3 millions d'euros.

SCHÉMA 2 - LA LOCATION DES BIENS PENDANT LA PÉRIODE FISCALE



Elle s'acquitte d'un loyer à la SNC qui, au titre du crédit vendeur octroyé, lui rembourse des échéances. Les échéances de loyers hors taxes correspondent aux échéances de remboursement du crédit vendeur. Elles peuvent également se régler par compensation sans donner lieu à des flux financiers (voir schéma 2).

3.2 Remboursement du prêt bancaire. L'exploitant (la compagnie aérienne) rembourse le prêt bancaire contracté à l'achat de l'avion.

4. Rachat de l'avion par la compagnie aérienne (facultatif)

Au terme de la durée du contrat de location, l'entreprise utilisatrice peut racheter les biens pour un montant correspondant au capital restant dû par la SNC sur le crédit vendeur à la date du rachat. Le règlement se fait donc à hauteur du montant HT par compensation, permettant à l'entreprise de recouvrer la propriété des biens et à la SNC d'éteindre sa dette.

SCHEMA 3 - EXEMPLE DE MONTAGE FINANCIER EN DÉFISCALISATION POUR L'ACHAT D'UN AVION

FONDS PROPRES COMPAGNIE AERIENNE : 10 % à 15%

Correspondant à l'option d'achat, représentant la valeur comptable de l'appareil

CREDIT VENDEUR : 20 %

Crédit vendeur d'environ 20 % du prix d'achat de l'avion, sous forme de prêts de la part de la compagnie aérienne à la société de défiscalisation, soit sur fonds propres, soit sur crédit à la banque.

POOL BANCAIRE : 30% à 35%

Crédit bancaire contracté par la compagnie aérienne auprès de banques nationales ou locales. Généralement, environ 30 %, en fonction du taux de rétrocession.

PART FISCALE : entre 30% et 35%

Investisseurs métropolitains investissant en défiscalisation loi Girardin. Selon les montages, la part fiscale (la partie de l'avantage fiscal rétrocédé par les investisseurs métropolitains) est généralement comprise entre 30 et 35 %.

Ce modèle-type de financement peut varier selon les compagnies aériennes, les montages envisagés et les négociations entre les différents acteurs partenaires de l'opération.

Christian Vernaudon, Air Tahiti :

« La défiscalisation permet de réduire le prix du billet d'avion de 5 % »

Depuis la création de la compagnie locale en 1986, la quasi-totalité de la flotte (sauf un appareil), soit plus de vingt ATR, a été acquise grâce aux mécanismes de défiscalisation métropolitains. En 2006, un nouvel ATR-72 rejoignait la flotte et deux ou trois devraient arriver d'ici 2008. Manureva a rencontré le PDG d'Air Tahiti.

Quelle est la politique du groupe Air Tahiti en matière de défiscalisation ?

Christian Vernaudon : « Pour leurs projets d'investissements en défiscalisation, les sociétés du groupe Air Tahiti fonctionnent par appel d'offre auprès des grandes banques nationales. Nous ne travaillons pas avec les cabinets spécialisés à l'exception de certains petits investissements (Twin Otter d'Air Moorea par exemple). Les ATR et les Dornier passent en direct par les banques métropolitaines – BNP-Paribas, Caisse d'épargne, Crédit agricole-IndoSuez, Société générale, CCF – qui traitent ces investissements selon un modèle de défiscalisation à l'impôt sur les sociétés. Nous choisissons la banque qui nous fait l'offre la plus favorable en termes de taux de rétrocession et avec elle, nous déposons ensemble le dossier d'agrément auprès de la direction générale des impôts. »

Quel est le taux de rétrocession moyen ?

Christian Vernaudon : « Le taux de rétrocession est la conséquence de deux choses. Le taux de rétrocession de base pour 100 % d'assiette agréée, systématiquement supérieur à 40 %, est multiplié par l'assiette de l'investissement agréée qui est variable selon plusieurs critères d'environnement du dossier. Le taux final d'avantage fiscal

rétrocédé pour la compagnie aérienne s'est établi en moyenne à hauteur de 32 % ces dernières années. » (Voir le glossaire page 21.)

Comment négociez-vous la partie bancaire ?

Christian Vernaudon : « La partie bancaire est systématiquement traitée avec le pool de trois banques locales : Socredo, Banque de Tahiti, Banque de Polynésie. Nous ne négocions pas avec les banques extérieures pour nos prêts bancaires. Nous ne contractons qu'un seul prêt bancaire et amenons

des fonds propres sous forme de dépôt non rémunéré et de prêts bancaires à la SNC propriétaire. Pour Air Moorea, une filiale d'Air Tahiti, Air Tahiti intervient dans le financement soit au travers d'une augmentation de capital soit par le biais d'un prêt de la maison mère. »

Quelle est la politique de renouvellement de la flotte des ATR ?

Christian Vernaudon : « Au cours des vingt dernières années, notre politique de renouvellement de la flotte nous conduit à remplacer nos ATR en moyenne à huit ans. C'est la défiscalisation qui nous a permis d'envisager ce renouvellement relativement rapide. En huit ans dans l'environnement polynésien, les avions ont déjà bien servi. C'est le bon moment pour

« Sans défiscalisation, nous ne pourrions jamais renouveler nos avions si vite, nous aurions des flottes plus vieilles et des prix plus chers ! »



les revendre. L'âge moyen de la flotte d'Air Tahiti est de moins de quatre ans, ce qui est très jeune. »

A quoi peut-on imputer le refus du dernier Twin Otter d'Air Moorea ?

Christian Vernaudon : « Le refus de défiscalisation du dernier Twin Otter reconditionné d'Air Moorea correspond à une évolution de la jurisprudence de la DGI qui rendait possible ce type d'opération et qui a évolué. Ce n'est maintenant plus possible d'obtenir d'agrément pour des avions d'occasion. Il en est de même pour les moteurs supplémentaires. »

Que représente la défiscalisation dans le prix d'un billet Air Tahiti ?

Christian Vernaudon : « Pour Air Tahiti, sans défiscalisation, le prix de revient serait majoré de 5 %. Toutes choses égales par ailleurs, les billets d'avion seraient 5 % plus chers, pour obtenir le même résultat. Nous faisons donc bénéficier nos clients des avantages de la défiscalisation. Sans



Le dernier ATR 72 arrivé en 2006, couronné à l'occasion de son baptême, vient grossir la flotte d'Air Tahiti qui depuis 1986 a acquis une vingtaine d'avion en lois de défiscalisation métropolitaine. Photo Air Tahiti.

défiscalisation, nous ne pourrions jamais renouveler nos avions si vite, nous aurions des flottes plus vieilles et des prix plus chers ! »

De quelles aides fiscales bénéficiez-vous localement ?

Christian Vernaudon : « L'aide fiscale à l'exploitation a remplacé le régime

des bénéfices réinvestis. Lorsque l'on démontre que l'on a investi dans l'acquisition de nouveaux avions, nous pouvons déduire notre apport en fonds propres (soit 25 % de l'investissement, comprenant 10 % de dépôt et 15 % de prêt à la SNC) de l'assiette sur laquelle nous calculons notre impôt sur les sociétés. »

FINANCEMENT CLASSIQUE D'UN ATR (SUR UNE BASE 100)

10 % Dépôt non rémunéré d'Air Tahiti
15 % Prêt d'Air Tahiti à la SNC propriétaire sur sa trésorerie, donnant lieu à des remboursements avec intérêts
32 % Investisseurs fiscaux nationaux
43 % Emprunt bancaire auprès du pool des trois banques locales

Défiscalisation locale : les nouvelles dispositions

Alors que le dispositif en loi Girardin permet de défiscaliser une partie de l'investissement productif lors de l'achat de l'appareil, le code des impôts de Polynésie française ne prévoit pas l'éligibilité du secteur aérien au titre du Crédit d'Impôt pour l'Investissement (ancienne loi Flosse). Cependant, depuis 2004, l'aide fiscale à l'exploitation qui accorde un crédit d'impôt aux compagnies aériennes exploitantes, complète le dispositif métropolitain, une fois l'investissement en exploitation.

Localement, l'aide fiscale à l'exploitation (AFE) propose des crédits d'impôt et avantages fiscaux à hauteur de 30% du montant hors taxe de l'investissement productif dans les domaines agréés (immobilier, hôtellerie, transport, activités portuaires et aéroportuaires, environnement, golf, aquaculture, charter nautique...)

Au titre des dispositions particulières du chapitre II de l'aide fiscale à l'exploitation, sont éligibles les entreprises ayant pour objet « le transport interinsulaire, lagonaire et international », donc les compagnies aériennes locales (Air Tahiti, Air Moorea, Air Archipels et Air Tahiti Nui), ainsi que celles « en charge d'un service public de réalisation, gestion et/ou exploitation d'une plate forme portuaires ou aéroportuaires ».

L'agrément, soumis à l'avis de la commission consultative des agréments fiscaux, requiert divers documents : comptes prévisionnels, justificatifs d'achat, étude d'impact, trois derniers résultats clos...

La commission, présidée par le vice-président et composée par des membres du gouvernement nommés par le conseil des ministres, prend en compte les avantages et inconvénients de l'investissement en matière d'emploi, de développement durable, d'environnement et d'opportunité économique et budgétaire. Ce crédit d'impôt bénéficie à la société demandeuse, mais également aux sociétés qui sont actionnaires dans son capital, avec pour objectif d'inciter les entreprises locales à réinvestir localement. Air Tahiti peut donc en bénéficier au titre des investissements réalisés par Air Archipels et Air Moorea.

Les entreprises ayant obtenu l'agrément peuvent bénéficier des avantages suivants, à hauteur de 30% du montant hors droits et taxes de l'investissement :

- Exonération des droits d'enregistrement, de transcription et des taxes sur les formalités hypothécaires ;
- Exonération d'impositions directes : impôt foncier, impôt sur les transactions ou sur les sociétés, à compter de la délivrance de l'agrément pour les entreprises bénéficiant de la défiscalisation métropolitaine ;
- Aides à l'emploi et à la formation professionnelle liées au projet d'investissement.

LE RÉGIME PARTICULIER DES BÉNÉFICIAIRES RÉINVESTIS (RPBR) : DISPOSITIF MODIFIÉ

Depuis 2004, le régime des bénéficiaires réinvestis (RPBR) ne s'applique qu'aux sociétés tierces qui investissent dans le projet de la société exploitante ayant obtenu l'agrément à l'aide fiscale à l'exploitation (AFE).

Auparavant, lorsque le code des investissements s'appliquait, la société exploitante, une fois agréée au code des investissements, en bénéficiait directement. Cette mesure était alors plus intéressante, le taux d'impôt sur les sociétés étant modulé entre 35% et 45%. L'exonération correspondante était donc équivalente à ce taux, plus avantageux que le taux du code des investissements, égal à 30%. Aujourd'hui, cette pratique n'est plus admise pour les sociétés exploitantes, comme pour Air Tahiti, qui lorsqu'elles sont agréées à l'AFE pour l'acquisition d'un aéronef, vont bénéficier d'exonérations à hauteur de 30% du montant de leurs investissements HT. En revanche, si une société tierce investit dans son programme, cette dernière pourra bénéficier du RPBR et se verra exonérer d'impôt selon le taux auquel elle est soumise (variable aujourd'hui entre 30% et 40%).

L'avis consultatif du service d'Etat de l'aviation civile

CIRCUIT DE TRAITEMENT D'UN DOSSIER

Selon les cas, les dossiers peuvent être traités par des cabinets spécialisés métropolitains ou en direct par les compagnies aériennes. Les dossiers montés sont déposés au bureau des agréments de la direction générale des impôts à Paris. Ce service dispose de trois mois pour statuer sur les demandes. Le ministère de l'outre-mer est alors saisi et dispose d'un délai de trois mois pour rendre son avis. Le haut-commissariat est ensuite consulté, chargé d'émettre un avis sur l'incidence économique et sociale du projet ainsi que sur son impact sur l'environnement et sa conformité à la réglementation locale en vigueur. Il dispose alors de trois semaines pour faire part de ses observations au ministère de l'outre mer au moyen d'une fiche de consultation type, après avoir interrogé la subdivision administrative géographiquement compétente, la trésorerie générale, l'inspection du travail, les services d'Etat concerné (SEAC) et la Polynésie française. Le SEAC peut être également saisi par la direction générale de l'aviation civile, saisie elle-même par le ministère des transports métropolitain, ou par le gouvernement de la Polynésie française.

Pour les investissements productifs dans le secteur aérien, considéré comme «sensible», l'agrément délivré par la direction générale des impôts est obligatoire dès le premier euro. De nombreux intervenants interviennent dans le cadre de la demande d'agrément. Le service d'État de l'aviation civile (SEAC) de Polynésie française émet pour sa part un avis consultatif.

Pour Francis Sacault, chargé de mission sécurité/coordination/qualité, en charge de traiter les demandes d'avis sur les dossiers de défiscalisation concernant le domaine aérien, la défiscalisation est un véritable atout en terme de sécurité et de qualité de service. « *La défiscalisation offre un renouvellement fréquent des flottes des compagnies aériennes, leur permettant d'exploiter des avions neufs et de ne pas subir des programmes d'entretien lourds. De plus, les appareils disposent des dernières versions d'équipements.* »

L'avis du SEAC peut être sollicité par différents intervenants : le ministère des transports métropolitain, la direction générale de l'aviation civile, le haut-commissariat de la République en Polynésie française via la direction des actions de l'État (DAE), ainsi que par le Pays et le service des transports maritimes et aériens. Depuis 1999, le SEAC s'est prononcé sur dix-sept dossiers concernant les compagnies aériennes Air Tahiti, Air Tahiti Nui, Air Moorea, Air Archipels. L'avis du SEAC a également été sollicité dans le cadre du projet HAOPA, un projet d'élevage de thons à Hao englobant l'utilisation de la piste d'aérodrome pour le transport de la production.

Des critères techniques, économiques et sociaux

Pour formuler ses recommandations, le SEAC établit son analyse en s'appuyant sur divers critères. En premier lieu, des critères techniques liés à la sécurité :

- la possession d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par la DGAC ou les autorités européennes ;
- la capacité de la compagnie à exploiter ce type d'appareil (organisation, qualification du personnel navigant, opérations, entretien, ...) ;
- l'adéquation de l'appareil avec l'état de l'infrastructure aéronautique existante ;
- l'acquisition d'appareils de construction française ou européenne.

Il s'exprime également à titre subsidiaire sur les critères d'ordre économique ou d'intérêt social variés : les emplois supplémentaires induits au niveau de la compagnie aérienne ou de l'aéroport, l'accompagnement du développement économique et touristique, les répercussions au niveau du coût à l'heure de vol, des tarifs aériens, la couverture sanitaire par voie aérienne (pour les vols d'évacuation sanitaire).

Freddy Chanseau, Air Moorea / Air Archipels : « Bientôt des Twin Otter neufs ? »

En 2006, Air Archipels a débuté l'exploitation d'un nouveau Beechcraft et un Twin Otter vient d'être acheté pour Air Moorea. Ces deux appareils ont fait l'objet d'une demande d'agrément de défiscalisation en loi Girardin auprès de la direction générale des impôts. Alors que les Beechcraft d'Air Archipels sont des appareils neufs, les Twin Otter sont pour leur part reconditionnés entièrement (cabine, sièges, moteur, avionique). Seul le dernier Twin Otter acquis, livré en 2006, n'a pu bénéficier de la loi Girardin. N'étant plus fabriqués depuis près de vingt ans, ces appareils doivent obligatoirement être achetés d'occasion, à moins que la production reprenne... Freddy Chanseau, directeur général d'Air Moorea et Air Archipels, revient pour Manureva sur la défiscalisation des appareils de la flotte des deux sociétés polynésiennes de desserte aérienne interinsulaire.

Pourquoi avez-vous essuyé un refus pour la défiscalisation du dernier Twin Otter de la flotte Air Moorea ?

Freddy Chanseau : « En 2000, la loi précisait que si plus de 50 % du prix de revient de l'appareil était constitué de pièces neuves, l'investissement était éligible à la défiscalisation métropolitaine. C'est ainsi que nous avions racheté notre Twin Otter de numéro de série 603 à l'armée française en

2000. Les textes actuels n'interdisent pas la défiscalisation du matériel d'occasion, mais notre demande, malgré le respect de cette règle des 50 %, via le cabinet spécialisé Star Invest a essuyé un refus verbal. La politique actuelle de la DGI, dans le cadre des dernières dispositions de juillet 2003, serait différente et n'autoriserait plus

Air Archipels exploite actuellement trois Beechcraft 200. Freddy Chanseau, directeur d'Air Archipel et Air Moorea, devant le dernier Beechcraft 200 acquis en 2006.

cet investissement. Faisant partie du groupe Air Tahiti, nous ne nous sommes pas battus, pour ne pas froisser la DGI. Nous ne voulions pas par exemple mettre en péril la défiscalisation d'un ATR pour un montant plus important. »

Pour les investissements futurs de Twin Otter, qu'envisagez-vous ?

Freddy Chanseau : « Nous allons tenter de les faire refabriquer, ce qui est une gageure ! De Haviland, le constructeur des Twin Otter, racheté par Bombardier en 1992 en a cessé la production il y a 18 ans. Depuis un an, la société canadienne Viking a racheté les droits de fabrication des pièces et de commercialisation sur une série d'avions Twin Otter du DHC2 au DHC7, comprenant le DHC6, le type de Twin Otter utilisé par Air Moorea. Après une conférence au Canada, à Victoria, chez Viking Air, il serait





La flotte d'Air Moorea est constituée de trois Twin Otter basés à Tahiti. Le petit dernier vole aux couleurs de « Tahia Collins », chaîne de bijouterie spécialisée dans la perle de Tahiti.

question de reconstruire les Twin Otter, des années après l'arrêt de la chaîne qui en a fabriqué 844 au total. Celui des Marquises est le numéro de série 815. Viking recherche actuellement des clients, ils ont les plans et sont prêts à le fabriquer de nouveau. Nous pourrions alors commander cet avion et bénéficier de la défiscalisation. »

D'autres avions sur le marché pourraient-ils faire l'affaire ?

Freddy Chanseau : « La ligne Tahiti-Moorea est complexe à rentabiliser en raison de la distance très courte entre les îles et des exigences d'exploitation propres au transport aérien. Il n'existe pas vraiment d'autre avion adapté. Le problème en Polynésie est la longueur des pistes, plus courtes qu'en Europe. Pour notre marché primaire, Tahiti – Moorea – Tahiti, il nous faut un

appareil qui puisse tourner sans arrêt, se poser, couper les moteurs et repartir dans les cinq minutes, comme le Twin Otter. Le Dornier 228, par exemple, acheté par Air Moorea, ne correspon-

« ... pour la desserte de Moorea, il nous faut un avion qui puisse tourner sans arrêt, se poser, couper les moteurs et repartir dans les cinq minutes... »

dait pas à cet usage. Il a besoin d'une escale minimale de vingt minutes, avec deux pilotes à bord alors que nous pouvons voler en monopilote avec le Twin Otter. Ce qui est évidemment intéressant économiquement. Il y a des avions plus petits comme le CESNA Caravan, doté d'un seul moteur – un problème en cas de panne – et d'une capacité trop restreinte de neuf passagers. »

Quels sont les avantages de la défiscalisation ?

Freddy Chanseau : « Le mécanisme de défiscalisation avec la revente du matériel cinq ans et demi après l'achat nous permet d'exploiter en permanence des avions neufs, un avantage en termes de coûts de la maintenance, même si il n'y a pas de différence au niveau de la sécurité car le protocole oblige à changer les pièces au fur et à mesure. Un avion ancien est donc quasiment l'équivalent d'un neuf lorsque les pièces sont changées. C'est un avantage économique. Le coût des pièces détachées fait qu'il est plus avantageux d'acheter un appareil que les pièces séparées. »

Peut-on quantifier la part de la défiscalisation dans le prix du billet d'avion ?

Freddy Chanseau : « Pour une utilisation de 800 heures de vol par an, on peut évaluer l'économie à environ 10 % du prix de l'heure de vol.

Il est vrai que sans ce mécanisme de défiscalisation, la rentabilité de l'exploitation serait compromise. Pour Air Archipels, sur un chiffre d'affaires de 300 millions, une différence de 30 millions ferait que la compagnie serait déficitaire. Il faut absolument préserver cette aide pour ne pas augmenter le prix du service, répercuté directement sur les passagers pour Air Moorea et la CPS, pour Air Archipels, principalement vouée aux Evasans, donc les contribuables. »

Quelles sont les contraintes de la défiscalisation ?

Freddy Chanseau : « L'obligation est de ne pas revendre l'avion avant cinq ans et demi, la durée de l'amortissement de l'appareil. La seconde contrainte est de bien affecter l'appareil à son objet principal, la desserte interinsulaire. La desserte d'une île et d'une autre n'est pas précisée, mais

cela doit rester dans le cadre du transport public. »

D'autres matériels peuvent-ils faire l'objet de défiscalisation ?

Freddy Chanseau : « Oui, la loi

« ... sans ce mécanisme de défiscalisation, la rentabilité de l'exploitation serait compromise... »

Girardin le prévoit pour d'autres matériels. La contrainte est de prévoir l'investissement à l'avance. Air Moorea et Air Archipels, qui sont de petites sociétés, investissent le plus souvent au fur et à mesure des besoins. Nous allons certainement le faire pour un véhicule de piste que nous essaierons de défiscaliser. »

La desserte aérienne Tahiti-Moorea est confrontée à la concurrence du

bateau, secteur éligible également au titre de la loi Girardin. Comment la compagnie Air Moorea fait-elle pour rester compétitive ?

Freddy Chanseau : « La desserte Tahiti-Moorea par bateau représente un trafic de plus de 1,58 millions de passagers par an, contre environ 180 000 pour Air Moorea. Il nous faudrait grossir en termes de capacités pour être vraiment concurrentiel. Nos frais fixes sont importants avec soixante personnes pour Air Moorea. Si nous avions plus de clients, bien entendu, nous pourrions amortir plus facilement les frais fixes. Notre argument de vente principal est la fréquence des vols, plus que la durée du vol (sept minutes), le bateau étant de plus en plus performant avec trente minutes de traversée. Nos vols de nuit sont également intéressants, notamment pour la clientèle touristique. »

AIR ARCHIPELS, UNE FLOTTE TRÈS JEUNE

Air Archipels, qui a débuté son exploitation le 27 juillet 1996 avec un bi-turboprop Cessna 441, exploite actuellement trois Beechcraft 200, dont deux réceptionnés en 2005 et un en 2006. En 1997, la société exploitait sous mandat de gestion avec la société SNC Air Invest son premier Beechcraft B200. En octobre 1999, Air Archipels prenait livraison de son deuxième Beechcraft B 200 en remplacement du Cessna 441. La moyenne d'âge de la

flotte d'Air Archipels est d'une année.

La flotte d'**Air Moorea** est constituée pour sa part de trois Twin Otter basés à Tahiti (septembre 2000, et le dernier en octobre 2006 et un le F0DBN loué à Air Tahiti) et un appartenant au Pays exploité aux Marquises pour le compte d'Air Tahiti, dans le cadre d'une convention passée avec le Pays. Trois Britten Norman, dont l'activité a cessé en 2000, ont été revendus en 2003 et janvier 2004.

Equipements aéroportuaires : en attente de concession

Selon les dispositions de la loi Girardin, « les investissements réalisés dans le cadre des activités de manutention aéroportuaire ou portuaire (matériels nécessaires au chargement ou au déchargement des marchandises dans l'enceinte des ports et aéroports) » ainsi que, sous certaines conditions, « des investissements productifs réalisés dans le cadre de concession de service public », ouvrent droit à l'aide fiscale métropolitaine. Jusqu'à présent, en l'absence de concession longue durée entre l'Etat et la société d'économie mixte en charge de l'exploitation de l'aéroport, les investissements en équipement de l'aéroport ont été financés sans ce mécanisme.

La SETIL Aéroport, société d'économie mixte en charge de la gestion de l'aéroport de Tahiti-Faa'a depuis 1966, a bénéficié jusqu'en 1996 d'une concession d'exploitation de trente années, prorogée jusqu'en juin 2001. Depuis cette date, des autorisations d'occupation temporaire (AOT), régime d'autorisation unilatérale limité dans le temps, de six à dix-huit mois, permettent de poursuivre l'exploitation. Renouvelée d'année en année, cette pratique était justifiée par l'attente de la conclusion d'une nouvelle concession sur la base des cahiers des charges issus du décret de 1997 plus adapté à la gestion actuelle des aéroports. Ce dispositif permet également d'évaluer le potentiel de l'exploitant aéroportuaire pendant la préparation de la convention de concession et l'adaptation du nouveau cahier des charges au contexte des aérodromes de Polynésie française. Il a cependant pour conséquence de limiter la visibilité financière de l'exploitant dans un contexte où des investis-

LA TONTOUTA : SOUS CONCESSION DEPUIS 2004

L'aéroport international de Nouvelle-Calédonie, La Tontouta, situé à 50 km au nord de Nouméa, est géré depuis 1968 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nouméa. Il relie la Nouvelle-Calédonie aux principaux aéroports de la région : Paris, Tokyo, Sydney, Auckland, Brisbane, Osaka, Papeete, Fidji, Wallis, Port-Vila.

Dans un premier temps sous le régime de l'arrêté d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) renouvelée tous les ans, il fait l'objet depuis le 1^{er} janvier 2004, d'une concession de quinze ans dont le cadre est fixé par le cahier des charges applicable aux concessions aéroportuaires.

L'octroi d'une concession d'aussi longue durée à un gestionnaire témoigne de la confiance de l'Etat dans les perspectives de développement de la Nouvelle-Calédonie et dans la capacité de gestion de la CCI. Par rapport à l'ancienne formule juridique, une plus large autonomie est donnée au gestionnaire dans sa prise de décisions,

contrepartie d'une gestion assurée à ses risques et d'une responsabilité plus étendue. Cette convention définit l'emprise foncière de la concession, sa durée, l'assiette des biens la composant, les garanties financières apportées par l'Etat en fin de période, les investissements prévus par le gestionnaire ainsi que les nouvelles missions qui lui sont confiées : le service sécurité incendie et sauvetage et l'entretien du balisage, et les missions de sûreté qui seront transférables ultérieurement. Elle permet aujourd'hui de lancer un vaste programme d'investissements appuyé sur la défiscalisation en loi Girardin. La CCI de Nouvelle-Calédonie a fait une demande de défiscalisation pour le réaménagement / extension de son aérogare, portant au total sur un montant, net de subventions, de 73 millions d'euros, en attente d'agrément au moment de la rédaction de cet article. En revanche, la compagnie Air Calin a obtenu en 2006 l'agrément pour la défiscalisation de l'extension de son hangar de maintenance. L'aérogare actuelle de l'aéroport de Pointe-à-Pitre avait également fait l'objet d'un montage en défiscalisation en 1993.

sements souvent très importants nécessitent des amortissements qui s'étendent normalement sur quinze ou vingt ans.

269 millions en 2005

Des investissements importants ont été réalisés en 2004 et 2005 dans le cadre de l'amélioration de la capacité de traitement des vols internationaux et notamment le lancement des lignes New-York et Sydney par la compagnie Air Tahiti Nui, permettant ainsi de traiter simultanément plusieurs vols. La SETIL Aéroports a ainsi ajouté quatre comptoirs d'enregistrement, avec la création d'une troisième zone d'enregistrement. Elle a également rénové et agrandi les équipements de convoyage de bagages post-enregistrement et renforcé le contrôle de bagages de soute de tous les passagers, qui se fait désormais par des équipements performants complétés par une inspection manuelle en cas de besoin. Le coût de l'ensemble des réalisations, 269 millions Fcfp (2,2 millions d'euros), a été financé en partie par l'Etat, dans le cadre du FIATA (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien) et par les fonds propres de la SETIL Aéroports.



Des discussions sont en cours avec l'Etat pour la signature d'une concession de quinze ans et l'étude d'un vaste schéma directeur de développement de la plate-forme aéroportuaire. Photo Cécile Flipo.

Nouvelle concession pour l'aéroport de Tahiti-Faa'a

L'Etat a cependant pour objectif d'accorder, fin 2007, une concession de longue durée (quinze ans) au profit de la SETIL Aéroports. Cette nouvelle donne apportera la visibilité suffisante et les conditions économiques satisfaisantes au concessionnaire pour qu'il engage les investissements nécessaires à l'accompagnement des besoins des usagers et à la réfection des chaussées aéronautiques. Cela suppose également que la SETIL Aéroports renforce rapidement son assise financière pour garantir le bon accomplissement de ses missions. Selon Guy Besnard, Directeur général de la SETIL Aéroports, il est pour l'instant impossible de défiscaliser les investissements tant que les droits sur le domaine public ne sont pas réels. « *La question se posera lorsqu'une concession de domaine public sera accordée. Mais, pour l'instant, nous ne pouvons pas compter dessus pour notre développement.* » Des discussions sont en cours avec l'Etat pour la signature de la concession de quinze ans et l'étude d'un vaste schéma directeur de développement de la plate-forme aéroportuaire. Selon Michel Maman, (direction générale de l'aviation civile), en charge des dossiers de défiscalisation, « *l'attribution d'une concession de longue durée à la SETIL sera effectivement favorable à la mise en oeuvre des possibilités de défiscalisation, sous réserve des conditions d'éligibilité...* » L'éligibilité des investissements dépendra quant à elle de la nature des travaux : une extension de chaussée aéronautique pourrait être éligible tandis qu'une réfection aurait moins de probabilité d'en bénéficier...

GLOSSAIRE

Pour mieux comprendre les termes utilisés dans ce dossier....

Assiette fiscale

Montant ou base imposable sur lequel s'applique un taux d'imposition ou de taxation.

Agrément

Autorisation délivrée par la direction générale des impôts préalable aux investissements productifs réalisés outre-mer par des investisseurs métropolitains et ouvrant droit à une aide fiscale. Le seuil général d'agrément obligatoire est de 300 000 euros. Les secteurs pour lesquels le respect de la réglementation communautaire le rend nécessaire (transports, agriculture, pêche maritime et aquaculture) font l'objet d'un agrément au premier euro, de même que, compte tenu de leurs particularités, les investissements relatifs à des concessions de service public local ou à des opérations de rénovation/réhabilitation hôtelière ou enfin, à l'acquisition de bateaux de plaisance destinés à la location.

Crédit vendeur

Appellation communément employée pour désigner les conditions de paiement consenties au repreneur d'un bien (ici la SNC propriétaire de l'avion) par le vendeur (ici la compagnie aérienne).

Domiciliation fiscale en métropole

Sont considérées comme ayant leur domicile fiscal en France les personnes :

- qui ont en France leur foyer ou le lieu de leur séjour principal ;
- ou qui exercent en France une activité professionnelle, salariée ou non, à moins qu'elles ne justifient que cette activité y est exercée à titre accessoire ;
- ou qui ont en France le centre de leurs intérêts économiques.

Impôt sur les sociétés (IS)

L'impôt sur les sociétés taxe les bénéficiaires des sociétés. Toutes les sociétés ne sont cependant pas obligatoirement redevables de l'IS. Seules les SA (sociétés de capitaux), les SARL et les EURL dont l'associé unique est une personne morale (sociétés mixtes) y sont assujetties de plein droit.

En revanche, les SNC (sociétés de personnes) et les EURL dont l'associé unique est une personne physique n'y sont assujetties que sur option. Leur régime de plein droit est celui de l'impôt sur le revenu des personnes physiques.

Impôt sur le revenu des personnes physiques (IRPP)

Y sont soumises toutes les personnes physiques. L'impôt sur le revenu est dû chaque année, sur la base des revenus que le contribuable réalise ou dont il dispose.

Personne morale

Personne « créée » comme le sont les sociétés, par opposition à une personne physique (un individu).

Secteur éligible

Domaine d'activité économique ouvrant droit à l'aide fiscale. L'éligibilité des investissements à la défiscalisation est devenue la règle quasi générale avec la loi Girardin. Seules certaines activités, en nombre limité, demeurent exclues du dispositif parce que relevant d'un secteur où le bénéfice de l'aide serait difficile à justifier au regard des obligations communautaires (commerce, activités financières, navigation de croisière,...) Les secteurs particulièrement soutenus sont le tourisme, le logement, les énergies renouvelables et le financement des entreprises.

Taux de rétrocession

Dans cet article, le taux de rétrocession signifie :

- Au sens large, la part fiscale qui rentre dans le financement d'un avion (entre 30 et 35 % du financement).
- Pourcentage de l'avantage fiscal dont bénéficient les investisseurs métropolitains qui est « rétrocédé » (reversé) à la société exploitante (la compagnie aérienne). Il est fixé à 75 % pour des sociétés soumises à l'impôt sur les sociétés en métropole.

Calcul du taux de rétrocession

L'article 95 U du Code général des Impôt métropolitain précise que le taux de rétrocession, d'un minimum de 75 % de l'avantage en impôt, est calculé par le rapport existant entre :

Investissement HT – Subvention publique – Charges locataire
Economies d'impôt – Déficit de location – Moins-value de cession

Au numérateur, la différence entre, d'une part, le montant hors taxes de l'investissement diminué de la fraction de son prix de revient financée par une subvention publique et, d'autre part, la valeur actualisée de l'ensemble des sommes mises à la charge du locataire lui permettant d'obtenir la disposition du bien et d'en acquérir la propriété au terme de la location ;

Au dénominateur, les économies d'impôt sur les sociétés procurée par la déduction fiscale pratiquée au titre de l'investissement, l'imputation du déficit procuré par la location et la moins-value lors de la cession.