

***Propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat :
un impact majeur sur une filière d'excellence française***

- **Baisse de trafic à hauteur d'au moins -19%**
 - **PIB : perte de 6 milliards d'euros**
- **Perte d'emploi : - 150 000 emplois directs et indirects au minimum**

Le transport aérien et le tourisme sont des secteurs de première importance pour la France et une fierté nationale. Ils contribuent à sa souveraineté, à l'économie, à l'emploi ainsi qu'à la rencontre des peuples et au rapprochement des cultures.

La France est, avec les États-Unis et la Russie, l'un des rares pays à posséder l'ensemble de sa filière aéronautique, secteur d'excellence de la construction d'avions et d'équipements au transport aérien.

Le secteur aérien travaille depuis de nombreuses années à réduire son empreinte environnementale. Cette ambition a été renforcée par la crise du COVID-19. Aussi, le secteur partage pleinement avec la Convention Citoyenne pour le Climat le constat de l'urgence climatique et la nécessité de tout mettre en œuvre pour réaliser sa transition durable.

Le transport aérien, qui représente environ 2% des émissions mondiales de CO₂ en valeur absolue, a été le premier secteur à se doter dès 2010 d'une trajectoire de réduction de son empreinte environnementale. Il a pris un engagement de réduction de ses émissions à l'échelle mondiale de 50% en 2050 par rapport au niveau de 2005. Cet engagement est cohérent avec celui des accords de Paris de limiter le réchauffement climatique à significativement moins de 2 degrés par rapport à l'ère préindustrielle.

En attendant la disponibilité de technologies de rupture comme « **l'avion vert** » **annoncé pour 2035**, le secteur déploie des solutions concrètes pour diminuer son empreinte environnementale :

- **Le renouvellement des flottes par des appareils de nouvelle génération.** Chaque nouvel appareil génère 25% de moins d'émissions que celui qu'il remplace.
- **L'utilisation progressive des biocarburants** qui permet d'ores et déjà une réduction de 80% des émissions de CO₂ à la source.
- **La compensation des émissions** (volontaire, ETS et CORSIA).
- **L'optimisation des opérations** aéroportuaires
- **L'intermodalité.**

La Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) avance certaines propositions qui auront des conséquences négatives majeures pour les passagers, les entreprises et l'emploi, **sans impact notable sur les émissions de CO₂** à l'échelle internationale. Les propositions ignorent les enjeux de connectivité du pays et les impacts sur l'économie française.



En matière d'aviation de loisirs, d'aviation d'affaires ou des hélicoptères, les impacts pour ces filières ne sont pas considérés alors même que les emplois associés sont décentralisés et influencent le PIB des régions françaises ainsi que la mobilité des Français.

Le secteur aérien fait face à la pire crise de son histoire. Cette crise a conduit à la fermeture des aéroports, au quasi arrêt du trafic aérien, générant des pertes considérables pour le secteur depuis plusieurs mois et des conséquences importantes sur l'emploi malgré les aides de l'Etat. Aujourd'hui, la reprise s'annonce très lente et **le secteur lutte toujours pour sa survie.**

Ainsi, certaines mesures de la Convention Citoyenne pour le Climat apparaissent en contradiction avec le plan de relance du gouvernement qui prévoit de créer 160 000 emplois et de faire du secteur aéronautique français le leader de l'aviation verte de demain (15Md€).

À elle seule, la proposition SD-E1 visant à adopter une éco-contribution kilométrique renforcée (majoration de la taxe de solidarité) coûterait au transport aérien français environ **4,2 milliards d'euros (voir annexe)**. Une charge insupportable pour un secteur qui joue actuellement sa survie, d'autant que cette proposition s'ajoute à la majoration de la Taxe de Solidarité qui devait déjà coûter 180M€ aux compagnies françaises (Loi LOM novembre 2019 - chiffres trafic 2019).

Aviation Commerciale

Cette mesure représente une hausse de l'éco-contribution de :

- **1 900% pour un vol long-courrier en classe économique**
- **2 122% pour un vol long-courrier en classe affaires**

Aviation d'affaires

L'impact sur un vol A/R Paris Bordeaux (< 2 000km) est une augmentation de 83,5% du prix du vol et représente pour un A/R Paris-Istanbul une majoration de 90,3% du prix du vol. Ces niveaux d'augmentation correspondent à un doublement du prix du vol, et entraîneraient la destruction du pavillon français des opérateurs d'avions d'affaires. Ce secteur représente 117 850 emplois directs et indirects.

Les hélicoptères

Si, par extrapolation, on interdit aussi la création de nouvelles hélistations, le transport sanitaire indispensable pour les hôpitaux sera fortement pénalisé. L'éco contribution renforcée sera synonyme de mort annoncée du transport public et des vols touristiques.

Globalement, la proposition SD-E1 aura pour conséquence :

- une perte de trafic sur le domestique et sur l'international,
- un risque pour le hub de CDG,
- un risque pour la desserte des territoires avec un impact fort sur le tissu industriel et fort problématique pour les relocalisations d'entreprises dans les régions sans connectivité si arrêt de liaisons
- un risque pour les urgences sanitaires



À ceci s'ajoute la mesure C2.2 : Réguler la publicité pour limiter fortement les incitations quotidiennes et non-choisies à la consommation – Sous-mesure sur l'interdiction des avions publicitaires

Ce secteur d'activité représente 40 TPE/PME, emploie 100 personnes directement et génère plus de 1 000 emplois indirects. Plus largement, de nombreuses entreprises d'aviation générale, secteur représentant plus de 21 000 emplois. Ces avions publicitaires fonctionnent grâce à l'AVGAS, un carburant extrêmement raffiné et générant très peu de microparticules.

La FNAM souligne qu'une transition énergétique réussie ne sera possible qu'avec une coopération de l'ensemble des acteurs (concepteurs, opérateurs et mainteneurs d'avions, gestionnaires des infrastructures aéroportuaires, services du contrôle aérien, etc.) dans le cadre de politiques publiques nationales et locales responsables et incitatives, mobilisant les ressources financières nécessaires. La réduction marginale des émissions de GES si les propositions venaient à être adoptées est sans commune mesure avec l'impact sur la perte de 150 000 emplois français.

La vision du secteur du transport aérien n'est pas d'opposer les modes de transport mais d'en exploiter et développer les complémentarités en fonction de la pertinence de chacun. Cette intermodalité permettra ainsi aux générations futures de continuer à voyager dans le respect total de notre planète.

A propos de la FNAM* - Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

La FNAM, principale organisation professionnelle du secteur aérien, représente plus de 95 % du transport aérien. Au travers de 8 groupements professionnels dont la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) et la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale), elle fédère 10 métiers et représente plus de 370 entreprises (soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 emplois dans les compagnies aériennes et 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports). Par ailleurs les autres secteurs comptent pour près de 20 000 emplois.

Contacts :

FNAM – Brigitte Barrand, Directrice de la communication et des Affaires Publiques –

Tél : 06 08 71 82 59 – brbarrand@fnam.fr

Agence GroupExpression (Bureau de presse FNAM) – Perrine Hauet

Tél : 06 86 72 94 35 – perrine@groupeexpression.fr

- Plus d'informations sur www.fnam.fr -

- ANNEXE -

Convention Citoyenne : Annexe chiffrée

En sus de la fiscalité classique des entreprises, le transport aérien et ses passagers financent l'ensemble de ses infrastructures. En effet, le financement des missions régaliennes (sûreté, sécurité, contrôle économique et technique) et des services (contrôle du trafic aérien, services rendus par les exploitants d'aéroports) dont il bénéficie est financé via des taxes et des redevances qui lui sont spécifiques. Le transport aérien français finance donc l'intégralité de ses externalités négatives, sans aucune contrepartie sur ses externalités positives.

Chiffres clés :

- A) **Montant proposé par la CCC pour l'éco-contribution**, pour rappel au 1^{er} janvier 2020 une première contribution avait été instauré en sous la forme d'une majoration de la Taxe de solidarité. Les fonds récoltés via cette majoration sont attribués au financement de l'AFITF

	Court et Moyen	Long
Eco	1,5€ ==> 30€ <i>Soit une augmentation de 1900%</i>	3€ ==> 60€ <i>Soit une augmentation de 1900%</i>
Business	9€ ==> 180€ <i>Soit une augmentation de 1900%</i>	18€ ==> 400€ <i>Soit une augmentation de 2122%</i>

Avec cette version de la taxe le coût est estimé à 4,2Md€ toutes compagnies confondues (base trafic 2019).

B) **Impacts économiques de la nouvelle éco-contribution :**

- -6Md€ de PIB
- Perte de 150 000 emplois au moins
- -19% de trafic

Taxes et redevances du transport aérien en France 2019/2020

Redevances/taxes	Descriptif	Base de calcul	Chiffrage
Taxe de l'aviation civile	Alimente le budget DGAC	Nombre de passagers	468M€ en 2019
Taxes de solidarité et majoration	Financement du fonds de solidarité et de l'AFITF	Nombre de passagers	252M€ en 2019 (pré-majoration) Le surcoût de la majoration avait été estimé à 180M€.
Taxe d'aéroport	Financement des infrastructures de sureté	Nombre de passagers	1 028M€ en 2019
Taxe sur les nuisances sonores aériennes	Aide au financement des travaux d'insonorisation aux riverains des aérodromes	Nombre de décollages	49M€ en 2019
Redevances pour services publics aéroportuares	Paiement contre services rendus par les gestionnaires des aérodromes	Nombre de prestations	1 661M€ en 2017



Redevances de navigation aériennes	Paiement contre services rendus pour la navigation aériennes (autour des aérodromes et en route)	Nombre de décollages et distance parcourue	1 593M€ en 2019
Redevances de surveillance et de certification	Paiement contre service rendu pour surveillance et délivrance de certificats/agréments	A l'acte	30M€ en 2019