



La FNAM, créée en 1990, est une organisation professionnelle dont l'objet est de participer au développement de l'aviation commerciale et d'assurer l'information de la profession, la promotion et la représentation de ses intérêts sur les questions économiques, sociales et techniques. Ses objectifs prioritaires sont de faire valoir le poids économique et social du secteur français dans les décisions prises, en favorisant un dialogue constructif avec l'ensemble des partenaires du secteur.

En ce sens, la FNAM :

- veille à une évolution maîtrisée des charges et au renforcement du partenariat dans la fixation des coûts externes : redevances d'usage des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne, fiscalité affectée (sécurité, sûreté, bruit, péréquation, etc.).
- s'attache à garantir un développement optimal de l'environnement des entreprises, et tout particulièrement l'accroissement des capacités d'infrastructure aéroportuaire et de navigation aérienne, comme l'amélioration de la qualité de service qui y est rendue.
- oeuvre en faveur de la sécurité du transport aérien, dans le cadre d'une harmonisation technique européenne (EASA, Eurocontrol) qui tient compte des intérêts économiques et sociaux de ses membres.
- s'attache, dans son rôle de partenaire institutionnel du dialogue social à l'échelle de la branche, à contractualiser les rapports sociaux et à faire évoluer, au travers de la négociation, les accords collectifs relatifs aux conditions d'emploi et de travail.

Au total, dans un secteur dont la production est évaluée à 17 milliards € et qui emploie près de 115 000 salariés, 80% de la flotte et des activités du secteur aérien français sont représentés au sein de la FNAM qui regroupe deux cent vingt entreprises.

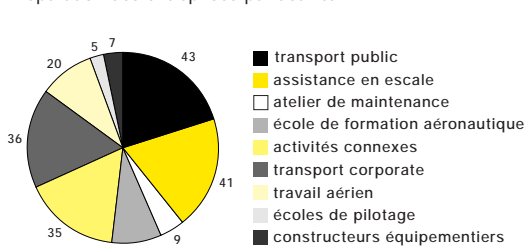
La FNAM est adhérente du MEDEF via le Groupement Interprofessionnel du Transport et de la Logistique (GITL) et exerce de nombreux mandats de représentation de la profession au sein d'organismes ou commissions officielles.



#### Composition

- La Chambre Syndicale du Transport Aérien [CSTA]
- La Compagnie Air France, membre associé CSTA
- La Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale [CSAE]
- Le Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien [GPMA]
- L'European Business Aviation Asssocation [EBAA-France]
- Le Syndicat National des Industries et professionnels de l'Aviation générale [SNIPAG]
- Le Syndicat national des Exploitants d'Hélicoptères [SNEH]

Répartition des entreprises par activité



Quel que soit le pays dans lequel il évolue, le transport aérien continue de renvoyer l'image d'un secteur élitiste, à l'accessibilité restreinte, tant pour les citoyens (haut niveau de compétences) que pour les consommateurs (moyen de transport coûteux). Cette perception largement nourrie par le secteur aérien lui-même (haute technologie, statut des pilotes, prix du billet) s'est, dans l'esprit des clients, modifiée au fil de la démocratisation de ce moyen de transport et des revers qu'il a enregistré en se heurtant aux exigences et aux contraintes de l'économie de marché. Il conserve cependant l'image d'un secteur économique nanti, s'adressant à une clientèle aisée, entretenant ainsi le mythe d'une vigueur économique sectorielle que rien ne peut ébranler.

Mais cette vision parcellaire du transport aérien cache une situation beaucoup plus complexe que les professionnels du secteur souhaitent aujourd'hui mettre en lumière. Le secteur sort à peine de cinq années de crises successives, qui se sont traduites par près de 60 défaillances d'entreprises en France et la suppression de 7000 emplois (compensés seulement pour moitié par la croissance des autres entreprises).

L'année 2005 marque une reprise très sensible de la demande. Toutefois, la rentabilité du secteur reste obérée par un accroissement excessif des coûts de carburant et des charges aéronautiques. Au surplus, ces activités s'exercent dans un environnement concurrentiel très dur et insuffisamment régulé pour assurer des conditions de marché équitables.

Le premier objectif de ce livre blanc est donc de donner du secteur de l'aviation marchande une image qui soit en phase avec ses réalités. Le transport aérien est créateur de valeurs pour la collectivité nationale et il répond à des besoins profonds des citoyens et du monde économique. C'est toutefois une activité d'une extrême fragilité dont la pérennité économique n'est pas durablement assurée.

Au-delà d'une représentation fidèle du secteur et de ses enjeux, ce livre blanc vise en outre à fédérer les acteurs publics et privés autour de 4 objectifs d'action et 44 propositions concrètes de nature à créer les conditions du rebond de la profession et favoriser ainsi activement le développement d'un secteur vital pour l'ensemble de l'économie française et très fortement catalyseur de la création d'emplois.

Les chiffres cités sont extraits des cahiers techniques publiés par la FNAM et annexés au présent document. Sources principales : FNAM, BT Consulting, KPMG Consulting France, DGAC

## a Le transport aérien est fortement créateur de valeur

a Dans une économie de plus en plus globalisée, le transport aérien constitue un outil essentiel pour notre société en répondant aux besoins de mobilité exprimés à la fois par les entreprises et les ménages.

a Le transport aérien moderne est devenu un bien de consommation intermédiaire dont les performances contribuent à la vitalité de notre économie.

– Il s'agit de la 4<sup>e</sup> branche la plus dynamique de l'économie française, fortement créatrice de valeur : la valeur ajoutée de la branche transport aérien en 2001 (5,6 milliards €), a connu 7,4 % de croissance par an sur la période 1992/2001.

– Le transport aérien génère des multiples emplois directs, indirects et induits - 4 emplois indirects ou induits pour 1 emploi direct créé -. Le secteur (compagnies, aéroports et assistance aéroportuaire, services de l'aviation civile) emploie directement plus de 115.000 personnes. Ces emplois sont majoritairement hautement qualifiés et plus productifs, en moyenne, que les emplois nationaux, chacun d'entre eux générant une valeur ajoutée de 80.000 € par an contre 50.000 € pour un emploi moyen français.

– De plus, le transport aérien produit des effets catalyseurs dans les branches consommatrices de transport aérien qui sont généralement également des branches motrices du dynamisme économique national. Certaines d'entre elles sont extrêmement dépendantes du transport aérien. Les chocs économiques subis par le transport aérien (contraintes sur l'offre, hausse des prix) ont de lourdes répercussions sur ces branches, fortement créatrices de valeur.

a Le transport aérien répond aux besoins de mobilité des citoyens. Les gains de productivité du secteur qui ont été transférés sur la durée, pour l'essentiel, au consommateur ont permis une véritable démocratisation de l'accès au transport aérien.

a Le transport aérien est une branche motrice dans l'internationalisation croissante des échanges, susceptible d'en bénéficier directement et de générer des effets indirects et induits positifs pour l'économie, la localisation et le nombre des emplois en France.

a Parce qu'indispensable sur les distances supérieures à 500 Km, le transport aérien est le mode de transport privilégié de l'intégration économique et citoyenne au sein de l'Europe élargie.

a C'est un outil puissant de l'aménagement des territoires en établissant notamment les connexions vitales avec les marchés et en favorisant ainsi la localisation pérenne des activités économiques dans les régions.

a C'est aussi le moyen de transport contribuant le plus directement au désenclavement des pays en voie de développement, à leurs échanges économiques, touristiques et culturels.

a Enfin, le transport aérien apporte une contribution significative au rayonnement international de la France. Avec plus de 100 millions de passagers transportés de et vers la France soit 6 % des passagers transportés dans le monde, la France occupe

une place importante dans le transport aérien international quand elle produit 4 % du PIB mondial et abrite seulement 1 % de la population du globe. Aux composantes, transport et aéroports s'ajoutent les grands groupes internationaux de construction aéronautique et leurs équipementiers qui placent la France parmi les leaders mondiaux du secteur aéronautique.

## a La viabilité économique du secteur n'est cependant pas assurée

a Le transport aérien, facteur déterminant de la compétitivité de la France, est néanmoins un secteur très sensible dont le niveau d'activité est tributaire de la demande, donc des cycles économiques, d'un contexte géopolitique de plus en plus incertain, et qui ne dégage pas sur une longue période, donc structurellement, des marges opérationnelles suffisantes pour assurer sa croissance.

a En outre, le secteur, après 5 années de crises successives, et en dépit d'une reprise significative de la croissance de l'activité en 2005, voit toujours sa rentabilité sévèrement compromise par la hausse des coûts du pétrole qui atteignait 60% entre mars 2004 et février 2005.

a Sauf à compromettre son développement sur le long terme, il est tenu, dans le même temps, de prendre en compte des facteurs majeurs tels que :

– L'intensification des préoccupations environnementales.

– Le renforcement des exigences de sûreté en raison de la résurgence des tensions géopolitiques.

– Une offre d'infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne contrainte en capacité qui doit s'adapter à la croissance de la demande et répondre de façon compétitive aux exigences de qualité requises par les clients.

– Le renchérissement de ses coûts, le plus souvent exogènes comme ceux du carburant, mais aussi ceux des missions régaliennes que les Etats impécunieux mettent à la charge des opérateurs économiques et de leurs clients.

## a Un secteur caractérisé par une intensification de la pression concurrentielle...

a Celle-ci est favorisée par un cadre réglementaire qui, en Europe, a supprimé pour l'essentiel les obstacles à l'accès au marché, poussé le développement des accords bilatéraux dits de « ciel ouvert » et imprimé une orientation d'essence libérale des relations multilatérales régissant les échanges aériens entre les grandes zones économiques du monde.

a Dans cet environnement dérégulé, les consommateurs disposent désormais d'un choix très large d'offres de transport dont l'accès, notamment via l'Internet, a été grandement facilité. Dans ces conditions, le critère du prix le plus bas, à défaut d'être exclusif, est déterminant aux yeux des consommateurs qui, au surplus, ont désormais comme référence les offres tarifaires les plus basses des opérateurs low costs et du TGV. Sur le marché intérieur, le développement de ce dernier, soutenu par les finances

publiques (les transferts financiers de la collectivité vers RFF et la SNCF sont de l'ordre de 10 milliards € par an), marginalise le transport aérien sur les liaisons de moins de 3 heures. Fort du soutien public et pratiquant une politique tarifaire agressive, le TGV détenait, en 2004, 80% du trafic domestique contre seulement 20% pour l'aérien.

a Sauf à sortir du marché, les entreprises n'ont en conséquence pas d'autre choix que de réduire significativement leurs coûts.

#### a ... et par une augmentation sans précédent de ses charges externes

a Les augmentations successives de charges supportées par le transport aérien et ses clients pèsent sur la demande de transport, génèrent des distorsions de concurrence avec le rail et les transporteurs aériens non soumis aux mêmes contraintes et, in fine, réduisent le potentiel de création de valeur des transporteurs français.

a Près de trois milliards € de charges aéronautiques sont prélevés en France sur les entreprises de transport aérien et sont consacrées, principalement, au développement et à l'usage des infrastructures de transports, à contrôler la sécurité, à garantir la sûreté, à intervenir pour la desserte des territoires les plus enclavés, à protéger et indemniser les populations riveraines des aéroports. En regard de ce chiffre, le secteur aérien français génère une production annuelle de 17 milliards € et une valeur ajoutée de l'ordre de 6 milliards €. L'efficacité des services et missions rendus à ce titre et la maîtrise de l'évolution de ces dépenses sont, à n'en pas douter, des facteurs clés pour la compétitivité du secteur. Or celles-ci, pour répondre notamment mais pas exclusivement au financement des mesures de sûreté, se sont accrues entre 1996 et 2003 de 1121 millions € soit, en rythme annuel, de l'ordre de 8 % par an.

#### a Des évolutions lourdes qui pèsent sur la cohésion sociale du secteur

a L'intensification de la concurrence, la pression sur les coûts, les mutations réglementaires, technologiques et organisationnelles affectant le contenu, la localisation, le nombre des emplois, sont des facteurs potentiels d'instabilité sociale. Or, le transport aérien, métier de services par définition, se doit d'assurer au mieux une nécessaire cohésion sociale.

a A cet égard, force est de constater que les opérateurs aériens sous pavillon étranger à moindres exigences sociales occupent une part de plus en plus significative du marché aérien français.

– Les opérateurs low-costs, dont aucun ne bat pavillon français, transportent aujourd'hui 11 millions de passagers de et vers la France, représentant près du quart des parts de marché intra européennes au départ de la Métropole.

– La desserte des pays du bassin méditerranéen souffre quant à elle de la concurrence des compagnies basées en bout de ligne. Jusqu'en 2003, le trafic des compagnies françaises à destination de cette zone géographique s'est régulièrement étioilé jusqu'à atteindre à peine plus du quart des parts de marché (26%).

– Au total, le pavillon français a ainsi chuté, à l'international, de 42,7 % à 37,4 % entre 1996 et 2004.

a L'absence d'harmonisation sociale en Europe constitue une réalité qui pèse fortement dans le jeu concurrentiel (les rémunérations et charges des transporteurs traditionnels représentent entre 25 et 30 % de leurs coûts) or les perspectives d'harmonisation n'apparaissent pas envisageables de façon réaliste à brève échéance, alors même que l'Europe a procédé à son élargissement.

a Au surplus, ces distorsions existent et parfois de façon encore plus accentuée avec des pays fortement producteurs de transport aérien, notamment en Asie et de façon plus récente mais très ambitieuse, avec certains pays du golfe arabe (comme les Emirats Arabes Unis qui disposent d'un faible marché naturel mais dont la situation géographique leur permet de participer au grands flux d'échanges entre l'Europe et l'Asie du Sud-Est).

a Dans ce contexte, il est fondamental que l'application des règles du pays d'accueil en cas d'établissement de l'entreprise ou de détachement de salariés, ne soient plus contournées ou ignorées faute d'en avoir défini le contenu, voire faute de volonté ou de moyens pour en assurer le contrôle.

a Par ailleurs, le maintien d'un juste équilibre - que ce soit dans un cadre bilatéral ou multilatéral - des droits aériens français en terme d'opportunité de desserte et de capacité, espace de souveraineté de plus en plus partagé avec la Commission de l'UE, constitue un enjeu fondamental.

a A défaut d'une politique volontariste dans ces domaines, la situation de l'emploi, et notamment des navigants français, en sera affectée de même que la pérennité de leur caisse de retraite, élément clé de la cohésion sociale.

#### a Cependant des atouts certains, qu'il est vital de conforter

a La France dispose avec Air France - KLM (leader mondial du secteur en termes de chiffre d'affaires) et le hub de Roissy Charles de Gaulle d'atouts maîtres pour le développement économique et le rayonnement international de la France. Leur réussite est déterminante pour tout un tissu d'entreprises concourant à l'exploitation aérienne ou tirant profit des opportunités créées par les flux de passagers et de marchandises traités par ces acteurs. Renforcer l'attractivité de hub de CDG et la position concurrentielle de Paris sur le continent constitue un enjeu majeur face aux plates-formes de Francfort, Londres, Amsterdam et dans une moindre mesure Madrid.

a Le développement de marchés porteurs au bénéfice des opérateurs français devrait être un axe majeur de la politique de transport aérien française. Depuis 2004, l'ensemble des segments de marché (à l'exception notable du trafic domestique) a en effet retrouvé une belle vigueur. Sur certains d'entre eux, cette croissance profite essentiellement aux pavillons concurrents. Ce constat révèle que de réelles potentialités de développement existent pour les acteurs français positionnés sur ces marchés :






– Le court / moyen courrier à vocation loisir et/ou ethnique (essentiellement représenté dans sa composante concurrentielle française par les compagnies Corsair, Star Airlines, Air Horizon, Aigle Azur et Air Méditerranée) est un secteur en forte croissance, cependant notoirement sous développé lorsqu'on le compare à celui de nos proches voisins européens.

– Le transport aérien régional (représenté par les compagnies Régional CAE, Britair, Airlinair, Chalais, Twinjet, Hexair...) dont l'une des fonctions majeures est d'assurer la desserte des territoires français et européens, est un secteur dynamique mais fragile soumis à la forte concurrence des opérateurs lows-cost sur l'Union Européenne.

– Le segment du long courrier à destination des DOM-TOM, spécificité nationale en forte reprise de croissance, constitue un vecteur fort du développement du long-courrier en France ces dernières années. Au côté des opérateurs métropolitains desservant l'outre-mer (Air France, Corsair et Star Airlines) se sont développées des compagnies basées dans les régions ultra marines (Air Austral, Air Calédonie International, Air Caraïbes, Air Tahiti Nui...) dont l'envolée, encore fragile, est à conforter.

– L'aviation d'Affaires, segment dynamique portée par le constructeur Dassault, leader mondial de ce segment, est cependant confrontée à un environnement concurrentiel international très dur.

– Un large ensemble d'activités connexes constitué de plusieurs centaines d'entreprises sous-traitantes est tiré par la vitalité du transport aérien.

   a Enfin, le pays doit encourager les activités non françaises, néanmoins basées et créatrices de valeur ajoutée et d'emplois pour la France, à s'établir sur le territoire. La société Fedex est emblématique de cette catégorie d'activités, et illustre l'absolue nécessité de développer l'attractivité du territoire national afin de maximiser les retombées du transport aérien pour le tissu social et économique français.

#### **a Pour une politique plus active de soutien à la compétitivité du secteur aérien**

Dans ces conditions, face à l'ensemble de ces défis et obstacles au développement durable de leur activité, les professionnels de l'aviation marchande en appellent aux pouvoirs publics pour rechercher, dans la concertation, les moyens qui permettront au secteur de préserver son dynamisme et de continuer à apporter une contribution active au développement des entreprises, des territoires et de la mobilité des citoyens (et donc au développement de l'économie nationale).

A cette fin, plusieurs pistes de réflexion sont présentées dans ce document, identifiant des objectifs à atteindre dans un esprit de partenariat entre les différentes parties prenantes à la chaîne de valeur du transport aérien.

## Ceux-ci sont au nombre de 4 :

- 1** Veiller au maintien d'un cadre concurrentiel équitable entre opérateurs français et étrangers sur le territoire national
- 2** Développer le partenariat public / privé dans une démarche de compétitivité globale
- 3** Renforcer l'attractivité de la France « Porte d'entrée » de l'Europe au travers d'une offre aéroportuaire et de transport aérien performante
- 4** Développer l'influence de la France dans l'élaboration de la politique européenne des transports et y promouvoir le mode aérien

Tournés vers l'action, ces 4 objectifs sont déclinés en 44 propositions concrètes sur lesquelles la profession souhaite que s'engage un débat avec les pouvoirs publics et ses partenaires.

Ces propositions visent à éliminer les obstacles au dynamisme et à favoriser la compétitivité du transport aérien français. Elles sont sous-tendues par quelques principes directeurs auxquels sont profondément attachés les professionnels du secteur :

- a Faire partager une vision plus stratégique du secteur, procéder à des priorités qui tiennent compte de l'ensemble des impacts positifs du secteur. Dans le même temps être en mesure de comprendre ces besoins et de répondre aux attentes d'une profession très diversifiée.
- a Eviter ou minimiser la fragmentation de la chaîne de valeur du transport aérien et rechercher un meilleur équilibre dans la répartition de cette valeur.
- a Procéder à des priorités claires dans l'allocation des ressources issues de l'aviation marchande : maintien d'un haut niveau de sécurité et de sûreté, développement des infrastructures corrélativement avec la prise en charge des exigences environnementales (à l'exclusion, donc, des missions dites d'intérêt général dont le financement est de la responsabilité des Etats).  
**Au surplus, les ressources prélevées sur le transport aérien doivent rester affectées à ses besoins. Il convient par conséquent de :**
- a Rechercher un meilleur rapport coût/efficacité de la dépense publique dans le secteur comme facteur déterminant de la compétitivité.
- a Voir s'imposer de nouvelles formes de régulation pour les activités de tutelle et de contrôle technique ainsi que pour les services d'infrastructure de navigabilité aérienne et aéroportuaire, sans rien sacrifier à l'objectif d'un haut niveau de sécurité et de sûreté : introduire la culture de la performance, les concepts d'objectifs de services, de prix plafonds, de gain de productivité et ce en ayant le souci permanent de se conformer aux meilleures pratiques existantes.
- a Associer plus étroitement la profession à la planification des besoins et au suivi des objectifs, à la définition des indicateurs de performance.

a Systématiser les études d'impact avant d'adopter de nouvelles réglementations.

a Assurer la cohérence, la convergence des intérêts nationaux dans l'élaboration des politiques européennes et internationales (OACI notamment).

Le secteur aérien, dont l'accès au marché est profondément libéralisé est par ailleurs soumis à une réglementation très stricte notamment en matière de sécurité, sûreté, protection de l'environnement, droits des passagers, concurrence, etc.

Ces initiatives et le lieu d'élaboration de la règle se situent désormais, pour l'essentiel, au sein des institutions européennes et de leurs agences (telles que Eurocontrol), à l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne et à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Loin de gommer la nécessité de promouvoir et de défendre des intérêts nationaux, ceci renforce la nécessité d'une meilleure concertation et coordination entre les acteurs publics et économiques, ainsi que le besoin d'une représentation forte et influente du transport aérien français auprès des instances européennes.

La profession appelle par conséquent de ses vœux la création d'une maison de l'Aviation Civile à Bruxelles rassemblant, dans leur diversité, l'ensemble des intérêts publics et privés de l'aviation civile.

a 4 Objectifs  
au service  
du dynamisme  
du secteur

a 44 propositions  
et actions  
pour améliorer  
la compétitivité  
du secteur aérien  
français

## Veiller au maintien d'un cadre concurrentiel équitable entre opérateurs français et étrangers sur le territoire national

### a Constats et enjeux

Le transport aérien est une industrie de réseau, présentant de faibles barrières à l'entrée, dans laquelle il est possible de fournir un service de transport aérien géographiquement déconnecté de la demande du marché en raison de la possibilité de déplacer les capacités de production.

a Le transport aérien français affronte la rude concurrence des opérateurs étrangers sur tous les secteurs, et du train à grande vitesse sur le réseau domestique :

- Le marché domestique, historiquement « réservé » aux compagnies aériennes françaises, s'ouvre à de nouveaux acteurs et se dégrade fortement, tant en parts de marché qu'en niveaux de trafic ;
- Le transport aérien français s'affaiblit significativement sur l'intra européen, tandis que malmené depuis plusieurs années sur le bassin méditerranéen, il y retrouve une certaine vigueur ;
- A l'international, le transport aérien français perd plus de parts de marché sur le court/moyen-courrier qu'il n'en gagne sur le long-courrier.

a L'attractivité de la France est grande en matière de transport aérien, avec un marché domestique de plus de 60 millions d'habitants, une population concentrée autour de quelques pôles, dont la région parisienne où se focalisent les richesses et le pouvoir, et des destinations touristiques les plus recherchées.

a D'importantes opportunités de croissance se présentent au transport aérien français :

- Le « hub » de Paris Charles de Gaulle est un atout majeur à consolider ;
- Il existe des marchés porteurs à développer au bénéfice des opérateurs français (court/moyen-courrier loisir et ethnique, dessertes long-courrier et notamment des DOM/TOM, desserte régionale du territoire) ;
- Les activités d'opérateurs étrangers, établis en France, sont porteuses de développement pour l'économie nationale.

a Le transport aérien, fortement créateur de valeur dans une économie ouverte, génère d'autant plus de retombées pour le tissu social et économique français que les activités afférentes y sont établies : une compagnie aérienne possédant un établissement en France peut y contribuer en ce sens jusqu'à 2 fois plus qu'un transporteur opérant de simples escales.

### a Objectif 1

## 7 propositions pour veiller au maintien d'un cadre concurrentiel équitable entre opérateurs français et étrangers sur le territoire national

a Créer les conditions d'un rééquilibrage de la part du pavillon français sur l'ensemble des segments de marché

1 Préserver et rechercher dans les accords multilatéraux et bilatéraux un équilibre des opportunités de droits aériens et des capacités pour le pavillon français.

a Clarifier le cadre juridique applicable aux compagnies étrangères opérant en France

2 Promouvoir l'assimilation de la notion de base d'exploitation à celle d'établissement ; en préciser le cadre juridique de façon à emporter l'application du droit en vigueur dans le pays d'accueil.

3 Définir les lois de police applicables en la circonstance ; renforcer le contrôle de leur application sur le terrain.

4 Renforcer la transparence et la communication sur cette activité de contrôle par la publication de rapport d'activités périodiques.

5 Assimiler l'exercice d'activités basées « hors établissement » à la notion de travail illégal (par voie d'amendement au projet de loi en faveur des petites et moyennes entreprises).

6 Faire du critère d'établissement, une fois clarifié, un préalable à l'éligibilité aux droits de trafic entre la France et les pays hors UE des compagnies communautaires ayant une base d'exploitation sur le territoire national.

a Favoriser l'employabilité des salariés du secteur ; pouvoir et savoir travailler en anglais

7 Autoriser l'utilisation de l'anglais professionnel, notamment dans le domaine de l'exploitation aérienne. Limiter le champ d'application de la loi Toubon aux relations avec le client final.

## Développer le partenariat public / privé dans une démarche de compétitivité globale

### a Constats et enjeux

Malgré des niveaux de trafics et une production de nouveau en croissance, les marges des entreprises françaises de transport aérien - soumises à un contexte concurrentiel très dur et à l'alourdissement persistant de leurs charges externes - continuent à se réduire.

a Tandis qu'Air France poursuit son développement, principalement sur le long-courrier à l'international, un nombre important de compagnies aériennes et de prestataires de services français ont cessé leur exploitation ou été placés en redressement judiciaire. Les entreprises positionnées sur les segments court et moyen courrier du marché sont très exposées à la concurrence notamment des compagnies low-costs ou du TGV.

a En 2004, deux groupes de travail présidés par la Direction des Transports Aériens, comprenant des représentants de la DGAC et des compagnies aériennes, ont rendu leurs rapports et leurs recommandations sur la compétitivité du transport aérien français et sur le transport régional, restés sans suite à ce jour.

a Les difficultés des compagnies aériennes françaises peuvent avoir plusieurs explications, au nombre desquelles figurent notamment les questions de capitalisation des entreprises, de gestion, de salaire, de charges sociales, de charges fiscales et de « charges de nature aéronautique ».

a En France, les charges de nature aéronautique sont constituées d'une accumulation de taxes et de redevances qui renchérissement considérablement le coût du transport aérien. Le niveau de ces charges dépend largement de la puissance publique, soit en tant que prestataire, soit en tant que régulateur.

a Sur la période 1996-2003, la poussée des charges de nature aéronautique acquittées par les compagnies aériennes en France (+72%) est largement supérieure à la hausse cumulée du trafic (effet volume : +27,7%) et de l'inflation (effet valeur : +9,1%).

a L'évolution sur les dernières années des charges de nature aéronautique en France est affectée par la prise en charge, par le secteur du transport aérien, du financement des missions d'intérêt général comme la continuité territoriale, la sûreté des vols et des personnes et les mesures de protection de l'environnement.

a Les efforts vers l'adoption d'une tarification compétitive des redevances d'usage des infrastructures doivent permettre de renforcer l'attractivité des plates-formes françaises, tout en visant une meilleure intégration de l'activité aérienne dans son environnement.

a Les contraintes fiscales appliquées au transport aérien affectent la compétitivité des compagnies aériennes françaises :

- L'impôt sur les sociétés défavorise les entreprises résidentes fiscales en France par rapport à leurs concurrentes européennes, malgré quelques dispositions favorables en matière de financement d'actifs onéreux que sont les avions ;
- La taxe professionnelle, assise sur les actifs et actuellement en cours de refonte, est sans équivalent en Europe où, lorsqu'elles existent, les taxes locales professionnelles sont généralement assises sur les bénéfices.



## a Objectif 2

### 19 propositions pour développer le partenariat public / privé dans une démarche de compétitivité globale

a Mettre en œuvre les recommandations des rapports sur la compétitivité du transport aérien français et sur le transport régional (DGAC / juin 2004) et en particulier

8 Instaurer la déduction de la TVA sur les dépenses de sûreté des aéroports.

9 Soumettre les redevances aéronautiques au taux réduit de TVA.

10 Ramener les coûts facturés par Météo France dans la moyenne européenne.

a Obtenir, dans le contexte de la réforme de la Taxe Professionnelle en cours d'élaboration, des évolutions favorables au transport aérien en France

• Dans la perspective d'une taxation majoritairement assise sur la Valeur Ajoutée

11 Exclure du calcul de la Valeur Ajoutée la part relative aux aéronefs et à leur conduite (salaires et charges des navigants ; amortissements, loyers et frais financiers des aéronefs), mesure cohérente avec ce qui se pratique dans les modes routier et maritime, et ayant un coût limité pour l'Etat.

12 Obtenir, à minima, une taxation assise sur la seule Valeur Ajoutée produite en France.

• Dans le cadre du régime actuel, si la réforme devait être abandonnée

13 Maintenir le principe de l'abattement du tiers pour les immobilisations situées sur les sites aéroportuaires ; inclure les aéronefs dans le champ d'application de cette mesure.

• Et en tout état de cause

14 Promouvoir le principe d'un taux de Taxe Professionnelle national ou, à minima, un encadrement des taux locaux.

15 Tenir compte de la dépréciation des immobilisations en ne se référant plus à leur valeur historique mais à leur valeur nette comptable.

a Favoriser l'attractivité du territoire en matière douanière

16 Ouvrir la possibilité d'un crédit d'enlèvement unique valable pour tout le territoire national, quelque soit le nombre de points de dédouanement existants.

a Mieux hiérarchiser l'affectation des richesses produites par le transport aérien en assurant en priorité le financement de ses infrastructures et, en second lieu, les politiques territoriales de développement durable

17 Veiller à ce que l'évolution des charges aéronautiques et notamment d'infrastructure reste inférieure à celle des recettes générées par la croissance du trafic.

18 Renforcer la consultation des usagers et les attributions de la Commission consultative aéroportuaire créée par la loi relative aux aéroports, afin qu'elle puisse pleinement jouer un rôle d'arbitrage et de régulation des conflits entre opérateurs et gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires.

19 Développer la planification des investissements et autoriser le cas échéant des ajustements aux plans pluriannuels prévus par la loi relative aux aéroports, afin de concilier le besoin de visibilité à long terme du gestionnaire d'infrastructure et le besoin de souplesse et de réactivité en réponse aux fluctuations du marché.

20 Pérenniser la contribution de l'ensemble des activités de l'aéroport qui tirent leur existence de l'activité aérienne au développement des infrastructures et à la diminution des redevances aéroportuaires (principe de la caisse unique).

21 Impliquer l'ensemble des acteurs bénéficiaires de l'activité aéroportuaire dans le financement de la TNSA par un élargissement de son assiette et les associer à l'éligibilité et au suivi des projets financés par cette taxe.

22 Promouvoir une péréquation territoriale plus importante des ressources prélevées sur l'activité économique (Taxe Professionnelle, 1% logement, formation, versement transport). Affecter ces ressources à un fond de développement territorial.

a Réintégrer progressivement dans le budget de l'Etat les dépenses relatives aux missions régaliennes qu'il fait supporter au secteur du transport aérien

23 Réintégrer dans le budget de l'Etat les coûts destinés à financer la péréquation en matière de sûreté aéroportuaire, la continuité territoriale, le soutien à l'aviation non-marchande. Abaisser en conséquence le taux unitaire de la Taxe de l'Aviation Civile d'un tiers de son montant.

24 Faire en sorte que l'Etat continue de garantir sur ses ressources la retraite de ses fonctionnaires, sans en faire supporter le coût aux entreprises du secteur.

a Optimiser le rapport coût/efficacité des gestionnaires d'aéroports et de l'autorité dans ses fonctions de prestataire de services et de régulateur

25 Engager une démarche de benchmark indépendante sur les performances comparées des autorités de l'Aviation Civile en Europe.

26 Définir en commun avec les acteurs économiques du secteur des indicateurs de performance pour les gestionnaires d'infrastructure et la tutelle.

## Renforcer l'attractivité de la France « Porte d'entrée » de l'Europe au travers d'une offre aéroportuaire et de transport aérien performante

### a Constats et enjeux

Le transport aérien, plongé depuis 2000 dans une crise sans précédent, connaît depuis début 2004 un redressement significatif de son trafic, notamment en France. L'ensemble des prévisionnistes s'accorde pour anticiper une forte reprise de la croissance pour les années à venir, dans toutes les régions du monde. Elle est estimée, à l'échelle mondiale, entre 5% et 6% pour les 5 prochaines années.

a En Europe, la France occupe une situation privilégiée de carrefour : elle se positionne comme l'un des 4 pays européens pouvant espérer avoir un « hub » majeur (Paris), avec l'Angleterre (Londres), les Pays-Bas (Amsterdam) et l'Allemagne (Francfort, voire Munich).

a L'attractivité du transport aérien repose sur l'adéquation, tant qualitative que quantitative, des infrastructures aéroportuaire aux besoins des compagnies aériennes, dans un contexte concurrentiel accru entre plates-formes européennes.

a La France dispose d'un outil aéroportuaire performant, qu'il convient de préparer à affronter les enjeux de la prochaine décennie, alors que le secteur aéroportuaire est en pleine mutation : transformation d'ADP en société anonyme, lois sur les aéroports régionaux et décentralisation :

- La qualité de service au passager et la maîtrise des coûts de passage aéroportuaire apparaissent comme facteurs de promotion des trafics, notamment en correspondance, dans une logique de compétition entre « hubs » européens et régionaux ;
- La sûreté est plus que jamais une priorité et a vu ses normes - et les coûts induits - renforcés, suite aux attentats du 11 septembre 2001, aux tensions géopolitiques et au risque accru d'actes illicites en découlant.

a Au-delà de l'activité dans l'arrière-pensée aéroportuaire, le transport aérien est un enjeu pour l'ensemble de l'économie française :

- L'ensemble des activités économiques exercées par les entreprises de transport aérien domiciliées en France représente près de 17 milliards € en 2004, soit environ 1% de PIB ;
- L'impact économique global du transport aérien serait, selon l'IATA, 4,25 fois supérieur à son impact direct et un trafic d'un million de passagers par an générerait en moyenne, selon l'ACI Europe, 4000 emplois totaux associés au secteur aérien ;
- Echanges extérieurs et transport aérien sont intrinsèquement liés, les premiers favorisant la croissance du mode aérien, le second soutenant, en tant que vecteur, l'ensemble des échanges extérieurs de la France ;
- Le transport aérien est devenu un facteur clé de compétitivité et de succès pour les entreprises, en favorisant les échanges et les liens entre les acteurs. Il structure la chaîne logistique et pèse sur les choix d'implantation.

### a Objectif 3

a 10 propositions pour renforcer l'attractivité de la France « Porte d'entrée » de l'Europe au travers d'une offre aéroportuaire et de transport aérien performante

a S'assurer d'une offre aéroportuaire en adéquation avec les besoins du marché

27 Développer les capacités en aéroports en prenant en compte les besoins de différenciation de services en fonction des souhaits des opérateurs aériens, sans créer de distorsion de concurrence entre eux.

28 Relancer les études sur les besoins, à moyen/long terme, en capacités aéroportuaire pour tenir compte de la croissance prévisionnelle de l'activité dans le cadre du développement durable du secteur.

29 Optimiser les ressources aéroportuaire existantes là où la demande du marché existe.

a S'assurer de coûts de passage aéroportuaire compétitifs par rapport aux grandes plates-formes européennes concurrentes

30 Etablir une grille comparative des coûts d'usage comparés des principales plates-formes européennes.

31 Maintenir ou atteindre, selon les types d'aéronefs considérés, un avantage compétitif par rapport aux principales plates-formes aéroportuaire européennes.

32 Gommer les différences de tarification entre plates-formes aéroportuaire pour les passagers en correspondance, sans transfert de charges vers les autres passagers.

a Maintenir un haut niveau de sûreté tout en recherchant un meilleur rapport coût / efficacité

33 Mettre le plus rapidement possible en œuvre les mesures de facilitation des circuits (Contrôle Unique de Sûreté, biométrie, ...) et en établir le calendrier de déploiement.

34 Mettre en place, pour 2006, une charte « Sûreté » permettant de mesurer les performances opérationnelles et financières de l'activité de sûreté.

a Accélérer les processus et les démarches de qualité de service

35 Poursuivre la démarche « Qualité en aéroports » portée par l'Ucgega, en partenariat avec les opérateurs aériens et les prestataires d'assistance en escale : définir les référentiels qualité, les indicateurs et mettre en place les processus de certification.

36 Engager plus activement la participation des services publics (Contrôle aérien, Douanes, Police) qui contribuent à la qualité de la chaîne de transport aérien.

## Développer l'influence de la France dans l'élaboration de la politique européenne des transports et y promouvoir le mode aérien

### a Constats et enjeux

L'intégration accrue de l'espace économique européen génère des besoins croissants de déplacements et induisent une demande croissante de dessertes entre les différents pays de l'Union Européenne. Le transport aérien permet le développement de cet espace économique commun, dans un espace géographique étendu ou de nombreuses liaisons ne sauraient être assurées autrement.

a Le seul instrument d'intégration économique et citoyenne est l'avion :

- Le transport aérien est indispensable sur les distances de plus de 500 km, lorsque les infrastructures ferroviaires n'existent pas ou ne permettent pas d'économies de temps substantielles ;
- Le transport aérien présente une plus grande flexibilité au niveau des infrastructures et une plus grande adaptabilité des lignes aux besoins, en particulier lorsque les trafics sont peu importants.

a Le transport aérien français a un rôle capital à jouer dans l'avenir du transport européen, de par les caractéristiques de son marché d'une part, et la réussite, la renommée et le savoir-faire des entreprises animant l'ensemble du secteur aéronautique en France, d'autre part.

a Le transfert du pouvoir réglementaire vers les instances européennes rend nécessaire de faire entendre la voix de la France au travers d'une profession organisée à l'échelle communautaire.

- En matière de régulation économique, le rôle de la Commission Européenne s'affirme ;
- En matière de réglementation technique et opérationnelle, les compétences des Etats membres de l'Union Européenne sont progressivement transférées vers la Commission Européenne et l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (EASA) ;
- La convergence européenne est en cours, selon un échéancier à court-terme qui vise à gommer rapidement les disparités dans l'application des réglementations communes définies par les Joint Aviation Authorities (JAA), par leur transposition en règlements communautaires.

a Au niveau européen, les projets de modifications des taxations existantes (TIPP, TVA, etc.) ou de création de nouvelles taxations (à vocation humanitaire), sont des menaces pour le transport aérien qui risquent de déstabiliser encore un secteur fragile tout en créant des conditions de distorsion de concurrence.

### a Objectif 4

a **8 propositions pour développer l'influence de la France dans l'élaboration de la politique européenne des transports et y promouvoir le mode aérien**

a Renforcer, conjointement avec la profession, la capacité de lobbying à l'échelle européenne

- 37 Porter la création d'une Maison de l'Aviation Civile française à Bruxelles.
- 38 Associer étroitement les professionnels du secteur aux travaux préparatoires du Conseil des Ministres des Transports de l'UE.
- 39 Veiller à une mise en œuvre stricte et harmonisée des référentiels réglementaires.
- 40 Pousser le principe de la prise en charge des coûts de sûreté par les Etats, de façon à réduire le désavantage concurrentiel dont souffrent les opérateurs français et européens par rapport à leurs concurrents nord américains.
- 41 Préparer, en lien avec la profession, les négociations d'accords aériens dont les mandats sont confiés à la Commission européenne ; être associé au pilotage du processus d'attribution des droits qui en découlent.

a S'assurer de la prise en compte des intérêts du transport aérien français dans le cadre des projets de taxation supplémentaire : taxe environnementale, taxe humanitaire, instauration de la TVA sur les vols intracommunautaires

- 42 Maintenir le principe des dispositions actuelles en matière de territorialité de la taxation de la TVA.
- 43 Prendre en compte les préoccupations environnementales en militant en faveur de la participation des compagnies aériennes à un marché ouvert de permis d'émissions. Veiller aux intérêts français dans la définition de ses caractéristiques. Associer les professionnels à sa mise en oeuvre.
- 44 Etendre à l'ensemble de l'activité économique toute idée de prélèvement supplémentaire non spécifique au transport aérien.

