

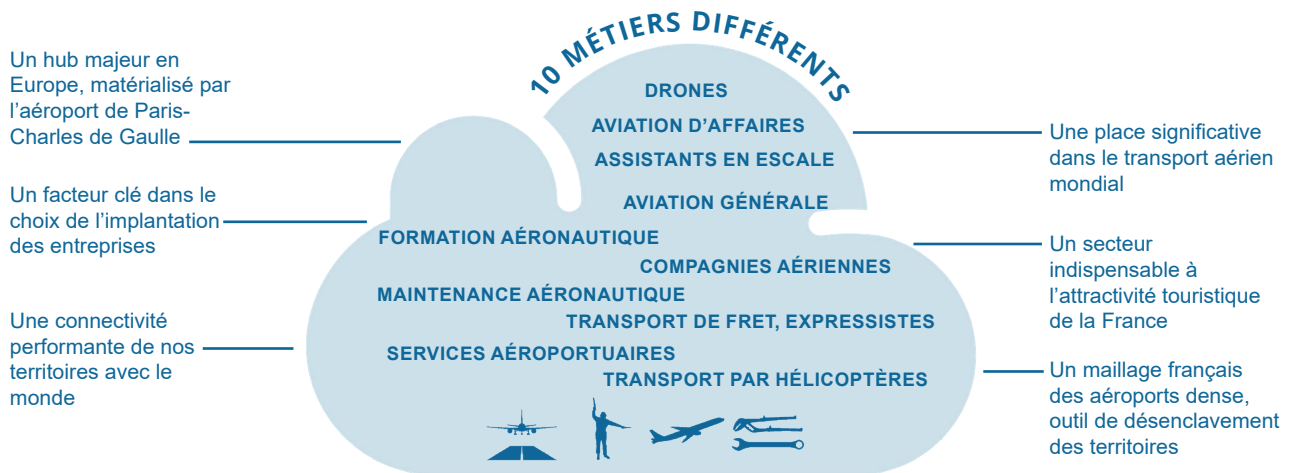
Un secteur clé pour l'économie française Sources : FNAM et IATA (2017)

26 milliards d'euros de chiffre d'affaires cumulé, soit 1% du PIB français en production et jusqu'à 4% en impacts globaux du secteur (direct, indirects, induits et catalytiques)

390 avions commerciaux

26 compagnies aériennes majeures, transportant chacune plus de 10 000 passagers par an

21 aéroports de plus d'1 million de passagers par an, en métropole et en outre-mer



Un marché français dynamique à reconquérir Source : DGAC (2017)

Malgré un trafic passager porteur touchant la France :

- Les compagnies aériennes françaises sont en perte constante de parts de marché depuis 10 ans
- Les compagnies aériennes étrangères captent la plus grande partie de la croissance

Des mesures de productivité interne et un accompagnement du secteur peuvent pourtant permettre d'inverser la tendance

+ 6,1% en 2017 soit 164 millions de passagers annuels

Pavillon français :

- **42,1% de part de marché en 2017**
- **-1 point en moyenne sur 2008-2017**

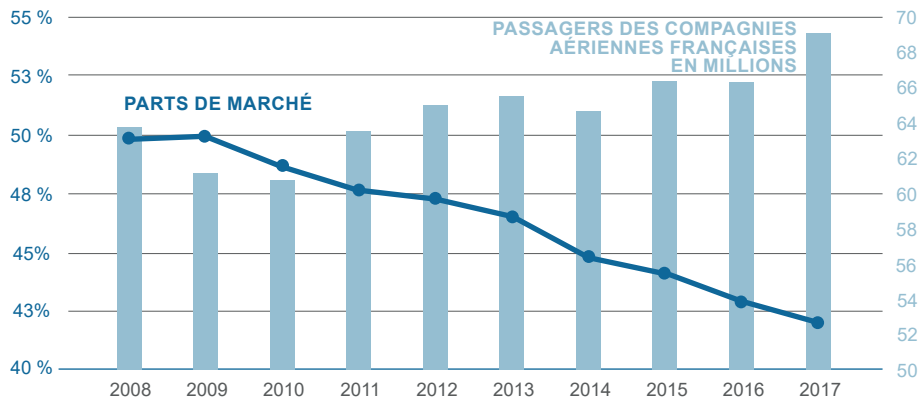
Croissance du trafic passager capté par les compagnies aériennes françaises :

Seulement **15% pour la période 2012-2016**

Mais **30% en 2017**

Evolution du nombre de passagers transportés et de la part de marché des compagnies aériennes françaises

Source : DGAC

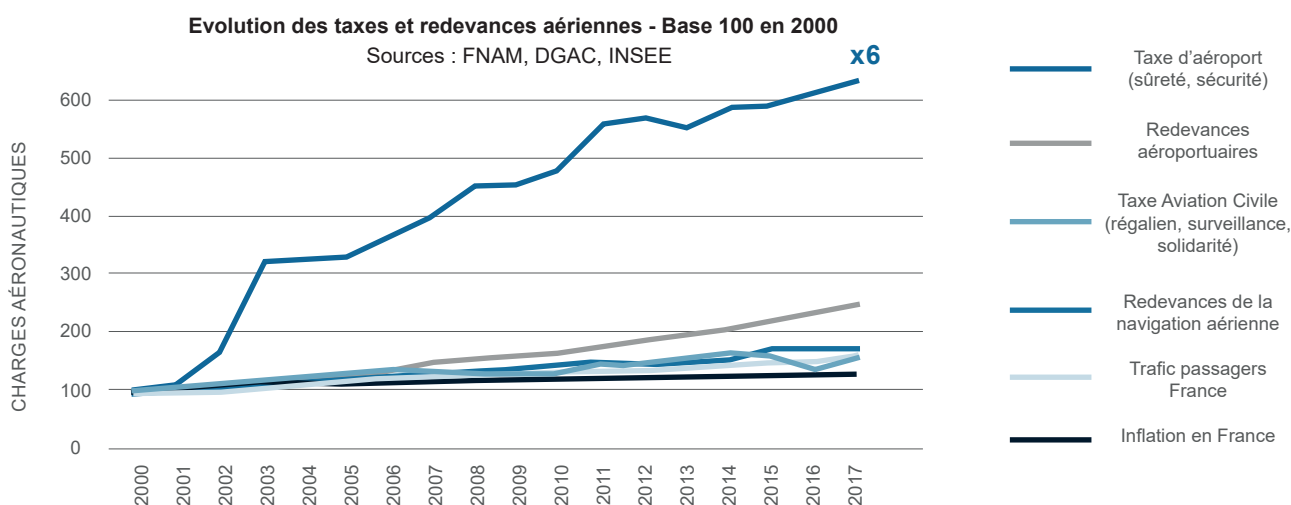


Un poids réglementaire pénalisant pour le secteur Source : DGAC et FNAM (2017)

Plus de **20 taxes**, redevances et prélèvements spécifiques au transport aérien, **soit 4,8 milliards d'euros en 2017**

Des coûts de **sûreté aérienne**, entièrement financés par le secteur, **multipliés par 6 depuis 2000**, pour plus d'1,1 milliard d'euros

Des **recettes des charges aéronautiques** augmentant plus que le trafic conjugué à l'inflation : +130% depuis 2000, soit **+5% par an en moyenne**



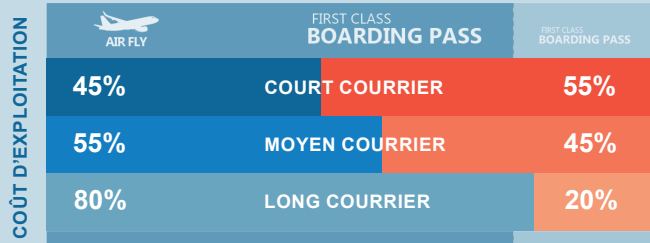
ZOOM SUR

Le détail du prix d'un billet d'avion Source : FNAM (2017)

Les charges aéronautiques – taxes et redevances – représentent une part importante du prix du billet payé par le passager.

Le poids de ces charges aéronautiques en France est un frein majeur à la compétitivité des compagnies aériennes françaises, celles-ci étant davantage exposées à l'accumulation des coûts et contraintes franco-françaises que leurs concurrents étrangers, y compris lorsqu'ils opèrent les mêmes dessertes. En effet, les compagnies françaises subissent ces charges pour tous les vols au départ de leurs bases alors que cela ne représente qu'un pourcentage faible des vols de chacun de leurs concurrents, dont les centres d'exploitation sont à l'étranger.

Le poids des charges aéronautiques est proportionnellement d'autant plus grand que le vol est court.



Sur un vol long-courrier, les coûts directs d'exploitation (carburant, frais de personnel, etc.) augmentent en fonction de la distance, alors que les charges aéronautiques varient beaucoup moins.

Les vols domestiques, court-courrier, en sont d'autant plus pénalisés, notamment les lignes d'aménagement des territoires.

Une telle structure des coûts pèse à la fois sur la rentabilité des compagnies (lors qu'elles internalisent une partie de ces charges) et sur l'attractivité et le développement socio-économique des régions dépendantes du mode aérien (lorsque la répercussion de ces charges renchérit le prix du billet).