



# 10 propositions de la Fnam

pour promouvoir  
un transport  
aérien français  
basé en France



Fédération Nationale de l'Aviation Marchande







# 10 propositions

de la Fnam

pour promouvoir  
un transport  
aérien français  
basé en France

La FNAM, représentante du transport aérien dans toutes ses composantes, souhaite contribuer au débat public et sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle ainsi

que les grands décideurs politiques du pays aux enjeux et aux défis que nous devons collectivement relever. Il s'agit donc d'engager un dialogue constructif, tourné vers l'avenir, sur trois grands chantiers clés.



## LE TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE : DES ACQUIS SOLIDES ET UN POTENTIEL À NE PAS HYPOTHÉQUER

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est aujourd'hui une porte d'accès privilégiée des échanges entre les grandes régions économiques et touristiques mondiales et le principal point de connexion entre les réseaux intercontinentaux et les réseaux intra-européens et domestiques.

Paris-CDG est aujourd'hui le deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et le premier pour le trafic fret et courrier. Proche de la capitale et de la Défense, Paris-Le Bourget est, pour sa part, le premier aéroport d'affaires européen. Il contribue à l'attractivité de la région capitale, notamment pour les sièges sociaux des grands groupes français, ainsi qu'au dynamisme de l'économie francilienne (congrès, expositions, tourisme à haute contribution).

**Pourtant, le transport aérien français se porte mal :** caisse de résonance de la conjoncture économique, de l'évolution du pouvoir d'achat des consommateurs, de la santé des entreprises (imposition sociale, taxation, absence d'harmonisation des règles fiscales et sociales en Europe...), il ne s'est toujours pas remis des difficultés économiques de 2008 et la crise des dettes souveraines éloigne le scénario de reprise. Cette situation est le reflet d'une réalité qui, si elle perdure, verra le transport aérien français reculer dans la hiérarchie internationale. L'enjeu pour le transport aérien français est simple à situer : identifier les réformes à engager pour pouvoir à nouveau créer de la croissance.

### 1/ Le secteur aérien en France représente 331 400 emplois directs et 600 000 emplois indirects<sup>1</sup>.

La seule activité du transport aérien, hors industrie, représente **132 700 emplois**, soit 40% de l'ensemble des emplois directs du secteur aérien. Ce sont des **emplois qualifiés, majoritairement non délocalisables et très majoritairement en CDI<sup>2</sup>**. Le secteur aérien est un puissant vecteur de formation et d'insertion, particulièrement pour les populations riveraines des aéroports, souvent durement touchées par la crise sociale.

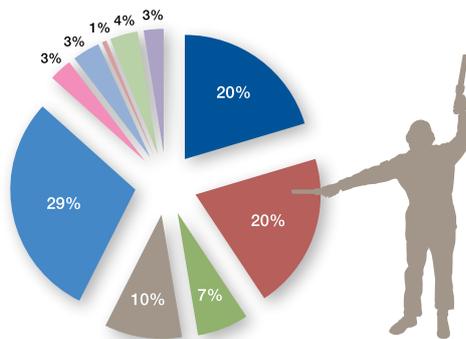
Selon une étude menée par l'AEA (Association des Compagnies Aériennes Européennes), le secteur du transport aérien représente, à l'échelle des 27 pays de l'Union européenne, un total de **1,6 million d'emplois directs et 2,9 millions d'emplois induits**.

En France, on estime l'impact total du secteur à un peu plus de **600 000 emplois**.

Les zones d'activités qui bordent les grands aéroports français témoignent de l'attractivité économique du transport aérien, par la présence de sièges sociaux, de plateformes logistiques, d'infrastructures hôtelières et de restauration, d'entreprises de services).

#### Répartition des emplois dans le secteur aérien

- Équipementier aéronautiques
- Systèmes aéronautiques
- Motoristes
- Agences de voyages
- Compagnies aériennes/ assistance escale
- Sécurité aéroportuaire
- DGAC
- Formation/maintenance
- Aéroports métropole/ DOM-TOM
- Auxiliaires transport fret aérien



# Introduction



La France occupe une place à part dans l'histoire du transport aérien. Elle l'a marqué de son empreinte, a contribué à son développement et s'est forgée un savoir-faire qui, aujourd'hui encore, est mondialement reconnu. Les échanges intercontinentaux et intracontinentaux continueront de se développer et, avec eux, l'offre de transport aérien, dans un environnement concurrentiel ouvert.

### 2/ Le secteur du transport aérien en France : des opportunités à ne pas manquer

Le transport aérien français, bien que très dépendant de la conjoncture économique internationale, doit s'appuyer sur quatre atouts majeurs pour assurer son développement :

- La performance du hub de l'aéroport de Paris-CDG, qui doit permettre de tirer profit du dynamisme économique international et, dès lors, de capter de la croissance ;
- L'attractivité touristique du pays, appuyée sur une rare combinaison de capital culturel, naturel et humain, avec un climat tempéré et varié qui a peu d'équivalents dans le monde ;
- L'attractivité territoriale économique qui, pour des raisons équivalentes, fait de la France la deuxième destination internationale pour les investissements, derrière les États-Unis ;
- Le développement du e-commerce, aussi bien pour les déplacements professionnels, le tourisme de loisir, que pour la croissance de la demande de services de fret express.

**L'ensemble de l'activité et le niveau de l'emploi, bénéficient directement de la mobilité internationale et du développement du commerce international.**

On estime ainsi que, pour l'ensemble des aéroports français :

- **1 million de passagers supplémentaire génère la création de 1000 emplois directs<sup>3</sup> ;**
- **100 000 tonnes de fret supplémentaires génèrent la création de 1100 emplois directs.**

Le trafic aérien international continuera d'augmenter avec des prévisions moyennes de croissance pour les 30 prochaines années de l'ordre de 5% par an.

Une part importante de cette croissance résulte directement du trafic en correspondance : avec une moyenne nationale de passagers en correspondance d'environ 30% et une moyenne nationale de cargo en correspondance de 55%, **le transport aérien capte une croissance extérieure à l'activité nationale et ancre l'emploi dans nos territoires.**

1. Source : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de l'aérien (2009)

2. 96% de CDI (source : enquête emploi ADP - 2009)

3. En moyenne nationale. Pour la seule plateforme de CDG, 1 million de passagers supplémentaire génère 1400 emplois directs.

Le transport aérien est également un outil structurant de la politique d'aménagement du territoire, en contribuant efficacement au développement économique et social des régions enclavées. Le transport aérien domestique rend des services aux territoires que les autres modes, plus lents, ne peuvent assurer. Cette augmentation d'attractivité est particulièrement importante pour les territoires périphériques, à faible PIB, pour lesquels l'accessibilité par route ou fer reste difficile ou lente. La valeur du transport aérien est ainsi très forte dans les métropoles régionales et leur zone de chalandise étendue. De même, l'aérien contribue à rapprocher les frontières d'une Union européenne élargie.

Territoires accessibles en 200 minutes depuis Marseille :



**15%** du territoire  
200 minutes en voiture



**27%** du territoire  
200 minutes en train



**72%** du territoire  
200 minutes en avion

Etude Maporama  
décembre 2011

Enfin, le transport aérien national apporte une contribution significative au rayonnement international de la France : avec plus de 125 millions de passagers transportés dans le monde en 2010, la France occupe une place de choix qu'elle doit conserver. Paris-CDG est le septième aéroport au monde pour le transport passagers et le sixième pour le fret.

### 3/ Un secteur sensible à la conjoncture économique, aux crises politiques, aux pandémies, aux événements naturels...

Le transport aérien est toutefois une industrie fragile, dont la rentabilité est faible. Dans la chaîne de valeur du transport aérien, qui dépend totalement de la capacité des compagnies à trouver des clients qui acceptent de payer le prix proposé, les compagnies aériennes ont la plus faible rentabilité :

- Le transport aérien français est fortement dépendant de la conjoncture économique :
  - Il constitue un baromètre du pouvoir d'achat des ménages et de leur moral, ainsi que des perspectives des entreprises ;
  - Il représente une offre de services qui est systématiquement revue à la baisse par les entreprises en période de crise ;
  - Il pâtit de la mauvaise santé du commerce extérieur français ;
- Le transport aérien est ouvert à la concurrence sur tous ses marchés, alors qu'il cumule des coûts sociaux et fiscaux lourds, qui handicapent sa compétitivité. Dans le même temps, les compagnies étrangères agissent dans un cadre nettement plus favorable (en termes de charges aéroportuaires, de conditions de navigation, de sûreté etc.) ;
- Son activité subit directement et souvent lourdement les conséquences des crises politiques (terrorisme, printemps arabe...) et naturelles (pandémies, volcan islandais...).

Les conséquences d'un recul de l'activité se font sentir mécaniquement sur l'emploi. Aujourd'hui, **20 millions de passagers utilisent l'aéroport de Paris-CDG pour leur transit international. Que se passerait-il sur le front de l'emploi si, demain, les passagers décidaient de passer de plus en plus par d'autres hubs européens ou moyen-orientaux ?** L'évolution de la part de marché du pavillon français sur son propre territoire ne manque pas d'interpeller.

Le risque est réel si l'on considère que les dix dernières années ont été marquées par une intensification de la concurrence et une baisse significative des prix, au bénéfice des consommateurs. Cette concurrence accrue rend difficile un report des coûts et charges du transport aérien sur le prix du billet : **toute augmentation de tarif se traduit par une perte sensible de trafic. Ainsi, une hausse des prix de 5% se traduit par une perte de trafic de 3.5%.**

Dans un contexte de concurrence, mais aussi d'enjeux stratégiques lourds (sûreté, sécurité, développement durable, coût de l'énergie...), la fragilité des indicateurs économiques et le manque de visibilité des entreprises appellent un discours et un plan d'actions d'urgence : **à moyen terme, les réformes à engager généreront croissance et emploi. À court terme, elles seules peuvent préserver l'emploi et limiter les plans sociaux.**

“

Le transport aérien français est à la croisée des chemins et traverse certainement l'une des plus graves crises de son histoire.”

Pour répondre au défi de la compétitivité et rétablir les bases d'une concurrence équitable, le transport aérien doit conclure avec l'Etat un contrat reposant sur trois piliers :

1. Restaurer la compétitivité économique des compagnies et acteurs français pour renouer avec la croissance ;
2. Faire de la France la porte d'entrée de l'Europe, en prenant pleinement en compte la forte concurrence existant entre les plateformes et les systèmes aéroportuaires et en garantissant les capacités et l'accessibilité des infrastructures ;
3. Faire du développement durable un atout de compétitivité.

# Restaurer la compétitivité économique

des compagnies  
et acteurs français  
pour renouer  
avec la croissance



**L**e transport aérien français, complètement ouvert à la concurrence internationale illustre, plus que tout autre secteur, la problématique de la compétitivité : en France, la moitié du marché est opérée par des compagnies étrangères (compagnies européennes, des pays du Golfe, des pays émergents...). Or, les charges et les coûts de production pesant sur les entreprises françaises les rendent moins compétitives que leurs concurrents européens et mondiaux. L'absence totale d'harmonisation fiscale et sociale en Europe fragilise d'autant plus leurs positions<sup>1</sup> :

- Les compagnies françaises sont en concurrence avec des compagnies européennes qui paient leurs charges sociales dans des pays où celles-ci sont beaucoup plus faibles, en raison de modèles sociaux différents, avec une protection sociale financée par l'impôt plutôt que par les cotisations employeurs. Dans ce contexte, il paraît indispensable de parvenir à un minimum d'harmonisation fiscale. A cet effet, l'augmentation sans aucune compensation de 5,5 à 7% de la TVA applicable sur le transport domestique ne doit pas bénéficier à des opérateurs non basés qui en seraient dispensés ;
- La différence de régime social et fiscal entre la France et ses principaux partenaires européens montre un différentiel de **4 à 6 points de chiffre d'affaires<sup>2</sup>** (soit 750 millions d'euros si Air France était installée à Amsterdam) ;
- Les impôts sur la production et taxes exigibles en France (Contribution Economique Territoriale, taxes assises sur la masse salariale, taxe versement transport, fonds national d'aide au logement...) **ne sont pas dus par nos concurrents non basés en France**. Or l'ensemble de ce champ représente 170 millions d'euros pour une compagnie comme Air France, 16 millions d'euros pour une compagnie comme KLM, basée aux Pays-Bas, soit 1 point de marge ;
- Contrairement à d'autres modes de transport, **le secteur aérien et ses clients, payent une part significative de leurs coûts d'infrastructure** au travers des charges aéronautiques (TAC, TAP<sup>3</sup>, redevances de navigation, de route et redevances réglementées), ou contribuent concrètement aux objectifs de solidarité complètement extérieurs au transport aérien (taxe de solidarité). Les charges aéronautiques (4 milliards en 2010) ont bondi de 90% entre 2000 et 2010, quand le trafic passagers progressait de seulement 21 % ;
- Les « coûts de touchée » comparés des aéroports régionaux font apparaître un fort différentiel de compétitivité au détriment des aéroports français, lié principalement au niveau des coûts de sûreté/sécurité et à leur prise en charge par le client final : **la sûreté reste 2 fois plus chère en France que sur les aéroports européens comparables<sup>4</sup>**.

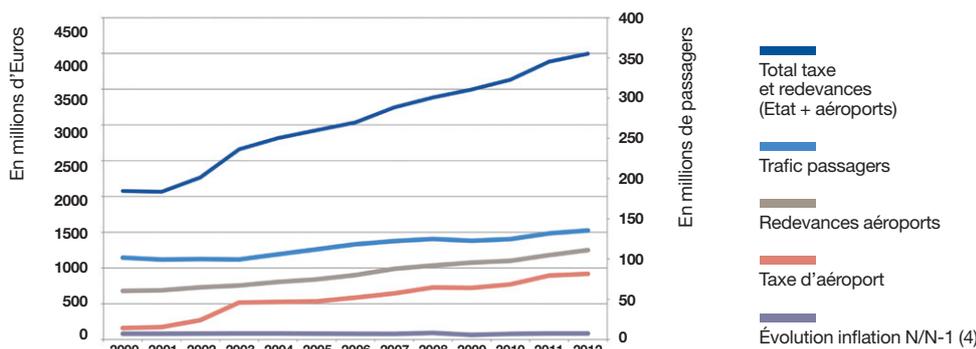
Face à une concurrence et une exposition mondiale de notre secteur, dans un contexte de crise sans précédent, **nos entreprises subissent plus durement encore le recul de la compétitivité et de l'économie française**, sans réelle possibilité de diversification des risques économiques.

Ces problématiques recouvrant à la fois le champ économique et le champ social, il nous faut agir simultanément sur ces deux leviers.

## Notre positionnement :

- Notre déficit de compétitivité représente un manque à gagner pour l'économie nationale et l'économie de nos territoires, **alors que le transport aérien devrait être un moteur de la croissance ;**
- La France doit pouvoir **bénéficier des dividendes de la mondialisation** et de la croissance du trafic aérien mondial : la compétitivité économique de la France et sa place dans les échanges mondiaux dépendent pour partie de notre capacité à développer notre trafic ;
- L'Etat, en soutenant un transport aérien basé en France, favorisera la création **d'emplois majoritairement non délocalisables ;**
- **Les conditions d'une concurrence loyale et d'une réciprocité entre les acteurs doivent être garanties**, pour retrouver un transport aérien français compétitif au niveau européen et mondial ;
- **La « reconquête du dédouanement » à l'importation** est un élément crucial pour rendre la France plus compétitive. Il faut que les produits consommés en France soient importés via des ports ou aéroports français, et que la part des recettes fiscales afférente revienne effectivement au budget national.

Evolution des charges aéronautiques : + 92% en 12 ans, + 470% pour la seule taxe d'aéroport (sûreté)



1. Dans son rapport de mars 2011 « Les prélèvements fiscaux et sociaux en France et en Allemagne », la Cour des Comptes a relevé le désavantage compétitif qui pèse sur les entreprises françaises en comparant notamment les taxes sur la production. Ainsi, **les taxes sur la masse salariale**, qui n'existent pas en Allemagne, s'élèvent à **24,7 milliards d'euros en France**.

2. Etude AT Kearney - juin 2010.

3. Taxe de l'aviation civile, Taxe d'aéroport.

4. Etude Arthur D. Little - novembre 2011

# Propositions

**1/ Diminuer le coût du travail** par un déplacement de l'assiette des cotisations sociales sur d'autres prélèvements fiscaux et par un dispositif d'abattement des charges patronales, notamment pour les travailleurs mobiles (navigants).

**2/ Favoriser l'insertion des jeunes** par les entreprises fortement utilisatrices de main d'œuvre, en pérennisant les dispositifs incitatifs existants (exonération de charges pour les contrats en alternance, dispositif zéro charge la 1<sup>ère</sup> année pour une embauche supplémentaire dans les PME...).

**3/ Baisser significativement le poids des taxes sur l'entreprise et le client**, notamment la taxe afférente aux coûts de sûreté/sécurité afin de se rapprocher des bonnes pratiques européennes en la matière.

**4/ Améliorer la compétitivité par la simplification de la gestion fiscale :**

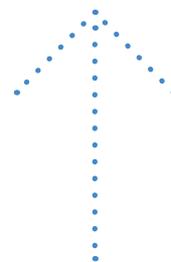
- Simplifier la perception des taxes appliquées au secteur du transport aérien et clarifier les conditions dans lesquelles la TVA est déclarée, collectée et contrôlée;
- Redonner de la compétitivité et rendre attractives les plateformes de fret françaises en généralisant l'auto-liquidation de la TVA à l'importation.

**5/ Garantir un cadre réglementaire européen compétitif face à la concurrence internationale :**

- Préserver la compétitivité des transporteurs aériens européens de toute nouvelle réglementation ayant pour conséquence d'augmenter leurs coûts externes par rapport à leurs concurrents internationaux (maintien d'un système d'allocation des créneaux horaires compatible avec les règles internationales édictées par IATA, révision du règlement 261/2004 sur le droit des passagers afin de rendre son application raisonnable et cohérente en particulier dans les cas de circonstances exceptionnelles, absence d'introduction de nouvelles taxes sur le transport aérien, financement public des mesures additionnelles de sûreté);
- Garantir les conditions d'une concurrence juste et équitable tant au sein du marché communautaire (aides d'Etat au bénéfice de certains transporteurs à bas coûts ou de modes de transport concurrents) qu'avec certains transporteurs aériens majeurs établis dans d'autres régions du monde bénéficiant d'aides substantielles de la part de leur Etat d'origine;
- Permettre le déploiement rapide du Ciel Unique Européen, en lui garantissant une part de financement public.



# Faire de la France la porte d'entrée de l'Europe



en prenant pleinement en compte la forte concurrence existant entre les plateformes et les systèmes aéroportuaires et en garantissant les capacités et l'accessibilité des infrastructures

**L**a France dispose d'un maillage riche de plateformes aéroportuaires, qui sont autant d'atouts pour la région capitale, comme pour les pôles régionaux. Mais la compétitivité du transport aérien ne peut s'entendre sans la compétitivité de ses infrastructures et de leurs capacités de développement.

C'est l'attractivité de la destination France et de nos plateformes qu'il s'agit de défendre, dans un contexte de forte concurrence où les flux de trafic peuvent facilement se déplacer d'un pays à l'autre. Ainsi, Paris-CDG n'est pas seulement un grand aéroport :

- C'est aussi la plate-forme de correspondance (hub) la plus puissante d'Europe : 30% des passagers, soit presque 20 millions par an, et 55% du fret sont en correspondance. **Au total, Paris-CDG offre près de deux fois plus de connexions que Francfort, 2<sup>e</sup> hub européen ;**
- La performance de ce hub permet de **connecter Paris et nos régions aux principales villes de la planète**, même sur des destinations à faible trafic. Le hub permet également d'augmenter les fréquences et d'accueillir des avions de grande taille ;
- Tous les résidents et les entreprises françaises bénéficient de la densité des réseaux passagers et fret de Paris-CDG. C'est un atout déterminant pour les entreprises exportatrices de la région Ile-de-France, mais aussi pour celles qui sont établies dans les territoires. Cette contribution à l'aménagement du territoire permet de ne pas perdre la connectivité avec le marché mondial. **Il ne faut pas seulement défendre le hub, il faut aussi le rendre conquérant, en allant chercher l'activité dans les nouvelles métropoles extra-européennes.**

## 20 millions de passagers en correspondance à Paris-CDG chaque année

De leur côté, d'autres places en Europe et dans le Golfe développent leur attractivité et se donnent les moyens de concurrencer Paris-CDG sur le trafic en correspondance. **Si la position géographique de la France et ses infrastructures de transport restent des atouts forts, aucune position n'est acquise. Ce qui est en jeu, c'est près d'un tiers de l'activité de Paris-CDG et, par effet mécanique, un tiers de la richesse et de l'emploi.**

Au niveau territorial, nos aéroports représentent un maillon essentiel de l'offre de transport en France. Ils assurent environ la moitié du trafic passagers et contribuent au développement des territoires, à leur attractivité et à leur aménagement. Les aéroports d'affaires, notamment Paris-Le Bourget et Lyon-Bron, contribuent à l'attractivité économique des territoires. L'existence des aéroports français, leurs performances et la préservation de leurs capacités de développement conditionnent la croissance des territoires, sur les plans économiques, touristiques et culturels.

D'un point de vue général, l'attractivité du site France est nécessaire au tourisme, mais aussi à l'implantation d'entreprises sur notre territoire (dynamisation des investissements étrangers, implantation de sièges sociaux...). **63% des entreprises font de la qualité des infrastructures de transport et de logistique le premier critère dans la décision d'investir et de s'implanter dans un pays<sup>1</sup>.** Les entreprises veulent pouvoir compter sur des infrastructures et un service de qualité, et être reliées au monde entier en un minimum de temps, y compris la nuit.

**Le trafic aérien international ne passant pas par les aéroports français, principalement Paris-CDG, ne bénéficiera pas aux autres modes de transport en France (rail, route) : il profitera aux autres aéroports intercontinentaux.**

### Notre positionnement :

- Faire du transport aérien une priorité pour renforcer l'attractivité de la France en lui permettant de conforter les activités génératrices d'emplois (tourisme, implantation de sièges sociaux régionaux ou même mondiaux...), en déployant des clusters à vocation mondiale, nationale ou régionale en fonction des plateformes, **capables d'assurer la promotion, la valorisation et le potentiel de développement de nos aéroports à l'international ;**
- Préserver la capacité des aéroports français à opérer des vols durant la nuit. En effet, **la programmation des vols nocturnes, notamment par les opérateurs de l'industrie express, ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité.** L'offre de service « juste à temps » (J+1), demandée et plébiscitée par les entreprises, leur permet de limiter les stocks (en pièces de rechange par exemple) et les immobilisations de trésorerie, tout en ayant la garantie d'être livrées du jour au lendemain. Elle leur permet également de livrer leurs clients partout dans le monde depuis n'importe quelle ville de France en l'espace de quelques heures. **73% des entreprises françaises verraient leur activité pâtir substantiellement d'une suppression des services de livraison express en 24 heures<sup>2</sup> ;**
- L'ensemble des acteurs du transport aérien est engagé dans **une démarche d'amélioration permanente de la qualité de service** (accueil en aéroport, poste inspection filtrage, accessibilité des personnes à mobilité réduite ...) : **la compétitivité et le niveau d'attractivité des plateformes aéroportuaires en dépendent ;**

1. Etude Ernst & Young de 2011 sur l'attractivité de l'Europe.

2. Etudes Oxford Economics sur l'impact économique de l'industrie de l'express en Europe - novembre 2011.

- La qualité de service ne peut se dissocier d'une desserte efficace ville-aéroport<sup>1</sup>. **Les passagers et les salariés de la plateforme en bénéficieront en priorité**, dans une logique de développement durable. L'accessibilité aéroportuaire encourage également l'implantation des entreprises : **un territoire congestionné n'est pas attractif**. La problématique de l'accessibilité regarde également les passagers lorsqu'ils entrent sur le territoire français : les moyens mis en œuvre par l'Etat au contrôle des frontières doit être à la hauteur de l'attractivité touristique et économique de la France ;
- Contribuer aux travaux de la Commission stratégique pour l'avenir de l'aéroport d'Orly en réaffirmant son positionnement géographique, et en soutenant un développement harmonieux ;
- **Valoriser le réseau aérien domestique métropolitain**. La fluidité des transports favorise les échanges et la création de valeur en région, et contribue ainsi à l'aménagement du territoire : **le transport aérien domestique métropolitain participe ainsi pour 9,7 milliards d'euros à l'économie locale, soit :**

**0,5%** du PIB<sup>2</sup>.

1. À titre d'exemple, 70% des passagers et 90% des 86 000 salariés accèdent à l'aéroport par la route. Il s'agit donc prioritairement d'accélérer le déploiement du projet « CDG Express », qui reliera Paris-Est à Paris-CDG en 20mn.  
2. Etude Maporama - décembre 2011.

## Propositions

**6/ Préserver la capacité de croissance des aéroports français et maintenir les vols de nuit, en corrélation avec la poursuite des politiques de réduction des nuisances sonores et avec la préservation du principe communautaire de l'approche équilibrée.**

**7/ Faire de l'amélioration de l'accès aux plateformes aéroportuaires parisiennes (route et rail) une priorité de la politique d'aménagement du Grand Paris.**

**8/ Rappeler l'engagement de l'Etat, pris le 28 janvier 2008 dans le cadre du Grenelle de l'environnement, de favoriser l'accessibilité des plateformes régionales en soutenant « les interconnexions TGV/aéroports et les dessertes villes/aéroports en transports collectifs ferrés ».**

# Faire du développement durable un atout de compétitivité

**L**a FNAM s'est fortement impliquée pour faire progresser la prise de conscience environnementale et la mise en œuvre d'actions par l'ensemble de la profession. Il s'agit pour les entreprises adhérentes de la FNAM de favoriser un développement harmonieux du transport aérien, fondé sur les trois piliers du développement durable :

- **Le pilier économique** : il s'agit de favoriser la croissance et le développement du transport aérien, dans un contexte de concurrence forte entre aéroports européens et entre compagnies aériennes ;
- **Le pilier social** : cette croissance doit bénéficier au plus grand nombre, et créer des emplois ;
- **Le pilier environnemental** : les opérateurs économiques

doivent prendre en compte l'impact de leur activité sur l'environnement et les populations riveraines, et s'efforcer de le réduire.

De 2008 aux rencontres du Grand Roissy en janvier 2011, la FNAM a activement participé à la concertation organisée, à l'initiative du Président de la République<sup>1</sup>, sur le développement durable de la plate-forme de Paris-CDG, avec un résultat très positif :

- Nouvelles conditions d'exploitation, notamment retrait des avions les plus bruyants du Chapitre 3 entre 22 heures et 6 heures dès 2014 ;
- Pilotage des actions emploi/formation et sollicitations des pouvoirs publics en matière d'insertion des populations non qualifiées ou défavorisées ;
- Engagement d'une réflexion sur les objectifs du développement économique du territoire et sur un projet de promotion à l'internationale.

L'engagement de l'ensemble de la filière aérienne française en faveur du développement durable conjugue ainsi **responsabilité environnementale, engagements pour les populations riveraines des aéroports et réponses aux besoins de mobilité des personnes et des biens.**

## Notre positionnement :

• Le transport aérien français veut faire du développement durable un atout de compétitivité et un atout commercial. Il s'est investi depuis de nombreuses années dans une démarche de développement durable, cohérente et ancrée dans le tissu local :

- **D'importants renouvellements de flottes ont été opérés**, avec l'acquisition d'avions modernes, à la fois moins bruyants, moins polluants et permettant une meilleure rentabilité ;

- **Une maîtrise drastique des nuisances sonores et des émissions de CO<sub>2</sub> depuis plus de 20 ans**, résultant de l'investissement dans le renouvellement des flottes et dans de nouvelles procédures de navigation (relèvement et optimisation des trajectoires, descente continue). En 2003, un indicateur de volume de bruit, appelé IGMP (Indicateur Global Mesuré Pondéré) a été mis en place à Paris-CDG pour définir l'enveloppe de bruit produite annuellement par le transport aérien à ne pas dépasser. A ce sujet, il convient de rappeler que **le nombre de personnes touchées par le bruit des avions est très inférieur à celui des personnes touchées par le bruit urbain, routier ou ferroviaire<sup>2</sup>** ;

- **Le transport aérien finance l'insonorisation des logements et des bâtiments accueillant du public** (écoles...) via la TNSA, taxe sur les nuisances sonores aériennes : depuis 2000, ce sont plus de 375 millions d'euros qui ont été prélevés sur le transport aérien. Ils ont par exemple servi à financer l'insonorisation de 7016 locaux situés autour de l'aéroport de Paris-Orly depuis 2005, pour un montant de 66 millions d'euros ;

• Le transport aérien français a pris ses responsabilités pour répondre aux enjeux du **Grenelle de l'Environnement** et signé avec le Ministère de l'Ecologie, le 28 janvier 2008, la **Convention d'engagement des acteurs du transport aérien**, visant notamment à :

- Informer le passager sur l'impact environnemental du transport aérien.

- Moderniser les flottes et améliorer les procédures d'utilisation des aéronefs et de la circulation aérienne ;

- Améliorer la performance environnementale de nos entreprises et réduire l'impact du transport aérien français sur l'environnement (cf Charte et baromètres Observatair sur les trois piliers du développement durable, bilan carbone de la profession en 2012 – [www.observatair.fr](http://www.observatair.fr)).



• La profession a pris acte de la décision de l'Union européenne de mettre en œuvre un système d'échange de quotas d'émissions CO<sub>2</sub> (EU-ETS) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Conformément aux engagements pris le 28 janvier 2008, la profession soutient le principe d'une meilleure performance environnementale du secteur, rappelle la nécessité de la mise en place d'un dispositif global : toutefois, elle considère que **le dispositif EU-ETS ne doit ni constituer un facteur de distorsion de concurrence, ni porter préjudice à la compétitivité des compagnies qui y seront soumises** ;

• En contrepartie de ces engagements et des efforts considérables engagés par le transport aérien en faveur du développement durable, la profession demande **une stabilité de la réglementation, et notamment celle relative à la fiscalité environnementale** (déjà intégré via l'EU-ETS) : notre industrie repose sur un modèle économique fragile dont la viabilité ne saurait être altérée par un empilement de taxes ;

• Réaliser systématiquement une étude d'impact de la réglementation en vigueur avant d'envisager de nouvelles mesures<sup>3</sup>.



Calculateur CO<sub>2</sub> du MEDDR, disponible sur [observatair.fr](http://observatair.fr), issu des travaux conjoints et du partage de données entre la DGAC et la FNAM.

## Propositions

9/ Réinvestir le produit du système d'échanges des quotas d'émission EU-ETS dans la performance environnementale du secteur (ex : SESAR, création d'un dispositif d'aide au renouvellement des flottes).

10/ Préparer les grandes évolutions énergétiques en investissant dans la recherche et le développement sur les biocarburants de nouvelle génération.

1. Discours du Président de la République du 26 juin 2007 (inauguration du satellite S3 de CDG).

2. Le service d'Ecologie Urbaine de la Ville de Paris a développé une cartographie du bruit routier. Son exploitation montre qu'un million de parisiens sont exposés à un bruit supérieur ou égal à 61 dBA considéré comme le seuil de gêne sonore, soit la moitié de la population. Moins de deux mille riverains de l'aéroport subissent une exposition équivalente. Le constat est fait par Bruiparif ([http://carto.bruitparif.fr/carte\\_grandpublic\\_allège/flash/](http://carto.bruitparif.fr/carte_grandpublic_allège/flash/)) : à Paris, la population qui habite le long de l'ensemble des axes routiers est soumise à un niveau de bruit situé entre 70 et 75 dBA. Aucun riverain de Paris-CDG n'est exposé à un indice moyen aussi élevé ni de jour ni de nuit.

3. Conformément aux dispositions de la directive 2002/30/CE.

# Conclusion



Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

Les performances de l'industrie aéronautique européenne sur les marchés internationaux ne doivent pas masquer la réalité : pour les compagnies aériennes, pour les aéroports français comme pour l'ensemble de la chaîne du transport aérien français confronté à un contexte économique difficile, le manque de compétitivité est patent et rien n'est acquis. La capacité de la chaîne du transport aérien français à résister aux turbulences économiques et à capter, à l'avenir, la croissance internationale poussée par les trafics en correspondances, dépend de l'engagement de trois chantiers fondamentaux :

- 1. Restaurer la compétitivité économique des compagnies et acteurs français pour renouer avec la croissance ;**
- 2. Faire de la France la porte d'entrée de l'Europe, en prenant pleinement en compte la forte concurrence existant entre les plateformes et les systèmes aéroportuaires et en garantissant les capacités et l'accessibilité des infrastructures ;**
- 3. Faire du développement durable un atout de compétitivité.**

Ces enjeux doivent être appréhendés dans leurs dimensions économique, environnementale, sociale et sociétale : un peu plus de 600 000 emplois, un maillon indispensable à l'activité et à l'attractivité économique française, une contribution significative au commerce extérieur, une maîtrise de notre empreinte environnementale, une gestion à la fois équilibrée et dynamique du territoire.

Vecteur indispensable à la croissance française, le transport aérien constitue un outil structurant de la politique d'aménagement du territoire et apporte une contribution significative au rayonnement international de la France. Plus que beaucoup d'autres, ce secteur d'activité est sensible à la conjoncture économique, aux crises politiques, aux pandémies ou aux événements naturels. Il est, en outre, totalement ouvert à la concurrence alors qu'il assume des coûts (particulièrement en France) qui handicapent sa compétitivité.

Parce qu'elle représente le transport aérien dans toutes ses composantes, la FNAM souhaite contribuer au débat public et sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle et les grands décideurs politiques du pays, aux enjeux et aux défis que nous devons collectivement relever. Par ces propositions, la FNAM souhaite engager un dialogue constructif et tourné vers l'avenir, sur chacun de ces trois chantiers.



28, rue de Châteaudun • 75009 Paris  
Tél : +33 1 45 26 23 24 • Fax : +33 1 45 26 23 95  
E-mail : info@fnam.fr  
SIRET 394 382 089 00024 • APE 9412Z

[www.fnam.fr](http://www.fnam.fr)  
[www.observatair.fr](http://www.observatair.fr)

