

Position FNAM* représentant 95% du transport aérien français

Clôture des Assises du transport Aérien (21 mars 2018 – 8 mars 2019)

« Tout ça que pour ça »

Assises du transport aérien, un diagnostic partagé mais des conclusions différentes entre le gouvernement et les acteurs économiques

Aucune des mesures adoptées ne rétablira vraiment le différentiel concurrentiel entre les compagnies aériennes françaises et leurs concurrents directs que la FNAM* estime à environ 700 millions d'euros annuels.

Paris, le 8 mars 2019 – La ministre des Transports Elisabeth Borne vient d'annoncer la conclusion des Assises du transport aérien.

« Les mesures proposées méritent d'être examinées mais ces dernières ne sont pas à la hauteur des enjeux et de l'urgence. Aucune de ces mesures ne rétablira vraiment le « level playing field » pour le transport aérien français », selon Alain Battisti, Président de la FNAM et de Chalair aviation. **« Même les mesures sans impact budgétaire et non précisées sont reportées ultérieurement aux travaux du CSAC ».**

Les objectifs initiaux étaient de se doter d'une stratégie, de redéfinir un équilibre fiscal, social ; les ambitions étaient de restituer de la compétitivité aux entreprises françaises confrontées à des concurrents conservant les avantages de leur pays d'origine, y compris sur le marché français afin de rétablir une dynamique positive permettant la création d'emplois et de richesse économique, et la reconquête de parts de marché par les transporteurs français.

DES MESURES INSUFFISANTES POUR RÉDUIRE LE DEFICIT DE COMPÉTITIVITE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS PARMIS LESQUELLES :

- Réduction de la taxe d'aéroport à 0,90 euro par passager contre 1,25 euro par passager,
- Augmentation de 5 à 20 millions d'euros de la dotation en faveur des liaisons d'aménagement du territoire,
- Augmentation de l'abattement passant de 40% à 65% de la taxe sur les passagers en correspondance (loi de finance 2019 – Amendement du Sénateur Vincent Capo-Canellas, co-Président du thème « Performance économique » des Assises du Transport aérien),
- Renforcement de l'indépendance et des pouvoirs de l'Autorité de supervision indépendante de régulation économique des aéroports - ASI, issue de la transposition en droit français de la directive 2009/12/CE du Parlement



Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

européen et du Conseil du 11 mars 2009. Cet amendement voté par le Sénat, est en cours de discussion à l'Assemblée Nationale (loi pacte).

Pas de véritable choc de simplification

- Le CSAC se voit confier la mission de suivi continu de la mise en œuvre de la Stratégie nationale du transport aérien particulièrement sur les questions réglementaires.

Aujourd'hui, le transport aérien français va continuer à accumuler ses surcouches réglementaires : les textes français, le référentiel européen. La FNAM demandait simplement la mise en application des règlements Européens sans réécriture, ni dispositions nationales spécifiques - dispositions à coût nul pour l'État.

Un rendez-vous manqué

C'était un **acte** politique fort qui se termine par des propositions insuffisantes pour redynamiser notre secteur confronté à des concurrents conservant les avantages de leur pays d'origine, y compris sur le marché français. C'est pourquoi, depuis 10 ans, le transport aérien français n'a réussi à capter que 10% du marché français qui est pourtant le second en Europe.

Après un an de co-construction, une forte mobilisation des représentants de l'État et des entreprises au travers de près de 200 heures de débats, 13 groupes de travail soit 37 réunions et 14 colloques, les opérateurs que nous représentons, n'obtiennent que des mesures qui ne contribueront pas à améliorer véritablement et significativement la compétitivité du secteur. Pourtant, la FNAM* rappelle qu'une entreprise française basée crée 4 fois plus d'emplois sur notre territoire, qu'une entreprise étrangère pour le même nombre de passagers transportés.

Les Assises du transport aérien étaient une occasion unique pour soutenir les efforts des compagnies françaises pour figurer parmi les compagnies les plus puissantes au monde, pour contribuer à l'économie du pays et à la création d'emplois sur le territoire français.

A propos de la FNAM*

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 94 000 emplois dont 69 000 emplois dans les compagnies aériennes et 25 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports. Par ailleurs les autres secteurs comptent pour 40 000 emplois.

www.fnam.fr

Contacts :

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

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

Agence GroupExpression (Bureau de presse FNAM) – Laure Marsac– Léa Neuville

Tél : 01 58 01 01 30 – laure@groupeexpression.fr | lea@groupeexpression.fr

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

ANNEXE : Taxes et redevances spécifiques du transport aérien en-sus de la fiscalité classique

La France est sans doute l'un des rares pays au monde où le transport aérien finance plus que ses coûts. Sur un Paris-Nice, les taxes représentent, aujourd'hui, plus de 50% du prix du billet.

- Plus de 20 taxes, redevances et prélèvements spécifiques au transport aérien, soit **4,8 milliards d'euros en 2017**,
- Des charges aéroportuaires, conjuguées à l'inflation, qui augmentent plus que le trafic, +130% depuis 2000, soit +5,7% par an en moyenne, là où le trafic a augmenté en moyenne de 3% par an,
- Des coûts de sûreté aérienne, entièrement financés par le secteur, multipliés par 6 depuis 2000, pour plus d'1,1 milliard d'euros.

En millions d'euros	2017
Redevances de la navigation aérienne	1 665
Taxe d'aéroport (Sûreté)	1 022
Redevances aéroportuaires	1 661
Taxe Aviation Civile	437
TOTAL	4 785

Le transport aérien français finance aussi : **les aides aux pays du sud par le biais de la taxe de solidarité** sur les billets essentiellement payé par la France. Montant collecté en France en 2017 : 224,6 M€ (source DGAC) plafonné à 210 M€ (défini en 2014) - le surplus est reversé au BACEA (Budget Annexe du Transport Aérien), mais aussi **l'insonorisation des logements des riverains des aéroports (TNSA)** : montant collecté en 2016 : 48,3 M€ plafonné à 55 M€ - le surplus est reversé au budget de l'Etat, et également **son administration centrale (la DGAC) ainsi que la navigation aérienne.**

Taxe Carbone européenne

Depuis 2013, les compagnies aériennes françaises de la FNAM* payent **entre 7 et 10 millions d'euros par an** au titre du Système d'Echange de Quotas d'Emission de gaz à effet de serre (EU-ETS) mis en place par l'Union Européenne, https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_fr, pour tous les vols domestiques et intra-Europe.

Début 2019, la première phase du **CORSIA**, système mondial de compensation des émissions de l'aviation de l'OACI**, est entré en vigueur ; le coût de la compensation carbone payée par les compagnies aériennes au niveau monde **pourrait atteindre 2,2 milliards en 2025, et 8,9 milliards en 2035**. A ce jour, 76 pays se sont manifestés pour l'appliquer volontairement dès 2021, représentant ainsi plus de 75% des émissions de l'aviation internationale.