



AVEC LE SOUTIEN DE LA DGAC



Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

LA COMMISSION AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES DE LA FNAM

PUBLIE

LA PREMIÈRE ÉTUDE SUR LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES EN FRANCE

APPROCHE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE

40 400

pilotes d'avion
(hors élèves)

91%

des aéronefs immatriculés en France
appartiennent à l'Aviation Générale

8 100

aéronefs d'aviation
générale immatriculés
en France

68 700

licenciés bénévoles
d'aéroclubs

2,054 Md€
de production cumulée*

9 650

emplois directs*

1 417 aéroclubs
recensés par l'Autorité

1 865 000

heures de vol annuelles

660 aérodromes

20 900

emplois totaux*

11 213

ULM disposant
d'une carte
d'identification valide

4,140 Md€
d'impact économique total*

À ces impacts s'ajoutent
ceux de la construction aérienne
qui représentent 585 M€
de valeur commerciale.

Cette synthèse présente les principaux résultats de l'étude aviation
générale. Les chiffres et données portent sur l'année 2010.

* Hors construction aérienne.

L'aviation générale et d'affaires se définit comme
toute forme d'aviation, à l'exclusion des activités militaires
et des activités de transport aérien commercial.

OCTOBRE 2013



Souvenir des pionniers, symbole de haute technicité, d'évasion et de liberté, l'aviation générale et d'affaires n'en demeure pas moins un secteur d'activité encore méconnu. Complexe, d'abord, par sa définition et son périmètre, qui ne peuvent s'envisager qu'en creux, par exclusion du transport aérien de ligne. Protéiforme, ensuite, par la diversité de ses métiers et activités, de l'associatif aux travaux aériens, des activités au sol aux opérations en vol.

Pour la première fois, une étude nationale approfondit notre connaissance empirique de l'aviation générale et d'affaires. Elle l'objective de données chiffrées globales. Elle complète ainsi, pour la France, « l'agenda pour un développement durable de l'aviation générale et d'affaires » établi à l'échelon européen par la Commission Européenne.

Elle a mobilisé, pendant plus de 2 ans, de nombreux acteurs, professionnels et associatifs. Je tiens à les remercier de leur implication.

« Tous ensemble, relevons ces défis et contribuons à perpétuer le développement de l'aviation générale et d'affaires en France. »

À travers cette étude, un secteur se découvre, qui est à la fois le terreau et le vivier de l'ensemble de l'aviation en France. L'approche qualitative nous éclaire sur l'utilité sociale et économique spécifique de l'aviation générale et d'affaires, plus particulièrement au profit des emplois et du développement de nos régions. L'approche quantitative dessine, de façon inédite, les activités du secteur, ses impacts, ses emplois.

La démarche est certes perfectible, la science économique imparfaite et les données, éparées, ardues à collecter. Mais les ordres de grandeur sont là !

Près de 1,9 millions d'heures de vol par an, 8 100 aéronefs (toutes catégories) immatriculés en France, plus de 2 Md€ de production cumulée et 9 650 emplois directs. Les impacts économiques totaux sont estimés à plus de 4 Md€ et 20 900 emplois, la plupart en région, attachés aux territoires.

Ces chiffres d'un secteur qui pèse favorablement sur l'économie et l'emploi en France, ne doivent masquer ni les difficultés, ni les challenges à affronter dans les prochaines années. Les défis sont économiques – la croissance, la compétitivité – mais aussi et surtout réglementaires. A l'heure de l'EASA et de l'harmonisation des règles européennes, comment faire de l'approche française un atout ?

Françoise Horiot

Présidente de la Commission aviation générale et d'affaires de la FNAM



Avec le soutien de :



QU'EST-CE QUE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES ?

Définir, de façon rigoureuse, ce qu'est l'aviation générale, en France, n'est pas chose facile, mais il s'agit pourtant d'une étape nécessaire si l'on cherche à la décrire et à mesurer l'importance économique et sociale. Il n'existe, en effet, pas de définition claire, officielle et internationalement admise de l'aviation générale. Pour le sens commun, le terme aviation générale reste imprécis. Un amalgame restrictif est souvent fait entre celle-ci et les activités de formation des aéroclubs avion ainsi que l'utilisation de ces avions par des privés à titre personnel. Le travail aérien est méconnu.

La définition OACI

L'OACI, par la Convention de Chicago et ses annexes, divise le domaine de l'aviation civile en 3 catégories d'opérations : les opérations de transport aérien commercial (« *an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration on hire* »), les opérations de travail aérien (« *an aircraft operation in which an aircraft is used for specialized services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.* ») et enfin, les opérations d'aviation générale (« *an aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation* »). L'aviation générale est définie par exclusion des autres activités, et le travail aérien n'est pas intégré dans l'aviation générale.

La définition de l'autorité française

Pour la DGAC, l'aviation générale est envisagée par l'exclusion de certaines activités de l'aviation civile, ici le transport aérien public et les essais-réceptions. La définition française de l'aviation générale n'inclut pas l'aviation d'affaires, le taxi aérien, etc. qui sont concernés par la réglementation EASA et l'Arrêté de 1997 relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien. Au-delà de ces textes réglementaires, il existe un service spécial transverse à la DGAC chargé de l'aviation générale : la MALGH (Mission aviation légère, générale et hélicoptères).

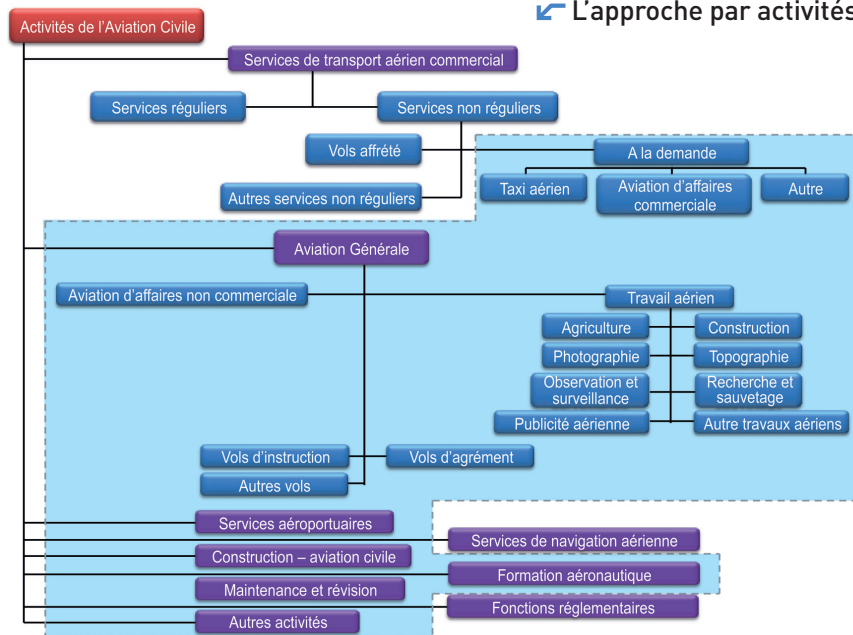
La vision américaine

L'aviation générale et d'affaires englobe la construction et l'exploitation de tout type d'aéronef auquel a été délivré un certificat de navigabilité de la FAA, à l'exception des aéronefs utilisés pour service aérien régulier commercial (compagnies aériennes) ou exploités par l'armée américaine. Elle comprend les aéronefs à voilure fixe, les hélicoptères (gyrovations), les ballons, les dirigeables et les planeurs. Elle englobe ainsi la construction et

l'exploitation des avions équipés de moteurs à turbine ou à pistons, ainsi que les aéronefs non motorisés.

L'aviation générale et d'affaires comprend les vols Business et Corporate de personnes ou de fret, le transport à des fins personnelles (famille), les vols sanitaires et de secours, la formation au pilotage et de nombreuses autres activités spécifiques, telles que la lutte contre les incendies, la surveillance aérienne (pipeline, etc.).

L'approche par activités



La position de la Commission européenne

Concernant l'Europe, « l'expression *aviation générale* et d'affaires désigne des activités très diverses, qui vont de l'aviation de loisirs sans

moteur à l'exploitation d'avions d'affaires spécialisés en passant par les travaux aériens spécialisés. L'élaboration d'initiatives politiques en est rendue plus difficile, celles-ci devant tenir compte de cette diversité ». C'est cette diversité pointée par la Commission européenne, caractéristique de l'aviation générale, qui rend si difficile l'élaboration d'une définition simple et exhaustive.

Une proposition de périmètre et de définition pour l'étude des impacts de l'aviation générale et d'affaires en France

L'aviation générale et d'affaires peut se définir de façon globale comme toute forme d'aviation à l'exclusion des activités militaires et des activités de transport aérien commercial. Encore faut-il donner un sens restreint aux activités de transport aérien commercial : compagnies aériennes régulières, charters, fret express et cargo, low cost, ... Si cette définition de l'aviation générale et d'affaires permet d'être exhaustive, elle reste exclusive (elle dit ce que l'aviation générale n'est pas) et n'est pas caractérisée (elle ne dit pas ce que l'aviation générale est). Dans l'acception de cette étude, il faut d'ailleurs étendre les activités « vol » de l'aviation générale et d'affaires à l'ensemble des activités annexes qui lui sont liées : la maintenance, la gestion des aérodromes, etc. Géographiquement, le périmètre de cette étude est national (France métropolitaine uniquement) : c'est l'ensemble des activités de l'aviation générale étant basées en France et/ou ayant lieu sur le sol français.

En France, l'arrêté du 24.07.1991 prescrit les conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale pour toutes les activités autres que celles couvertes par les arrêtés relatifs aux conditions d'utilisation des avions et des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien, et autre que celle des essais-réceptions.

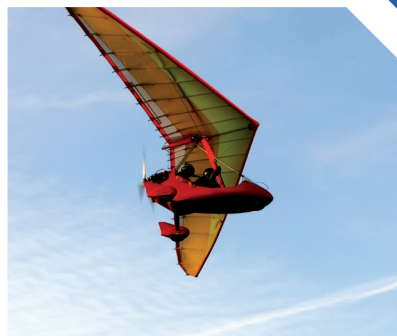
UNE GRANDE DIVERSITÉ L'APPROCHE PAR TYPE D'AÉRONEF



L'Avion est sans aucun doute l'aéronef le plus connu au sein de l'aviation générale. On distingue différentes grandes familles d'avions, selon le type, le nombre et l'emplacement des moteurs, l'emplacement et les caractéristiques de leurs voilures, les caractéristiques de leurs trains d'atterrissage, leurs avioniques, etc. Il existe une multitude d'avions très différents les uns des autres, mais ceux les plus utilisés par l'aviation générale sont des monomoteurs à pistons de faible tonnage. Bien sûr, suivant les activités, on trouvera également des bimoteurs à pistons, mais également des turbines voire des jets.



L'Hélicoptère est un aéronef dont la sustentation et la propulsion sont assurées par des voilures tournantes, couramment appelées rotors, et entraînées par un ou plusieurs moteurs. La majorité des hélicoptères utilise un seul rotor de sustentation. L'hélicoptère possède des qualités de vol qui le rendent indispensables pour certaines applications : vol stationnaire, maniabilité, vol en translation, etc. Par ailleurs, cette maniabilité lui permet d'atteindre des emplacements inaccessibles pour les avions qui, par exemple, nécessitent une piste d'une certaine longueur pour atterrir et décoller.



Les Ultralégers Motorisés,

plus communément appelés ULM, sont des aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés qui répondent à certains critères de masse (ou de volume) et de puissance. Ils sont exemptés de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité valable pour la circulation aérienne. C'est notamment cette caractéristique qui rend leur utilisation si démocratisée. En France, le propriétaire d'un ULM se doit de détenir une carte d'identification. Il est aussi responsable du suivi technique de l'ULM.



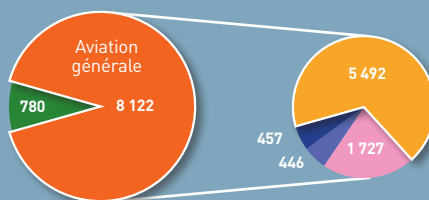
LE SAVIEZ-VOUS ?

1 800 000
heures de vol par an

Toutes les activités de l'aviation générale et d'affaires totalisent plus de 1 800 000 heures de vol par an. C'est 50% de plus que les 1 180 000 heures de vol annuelles réalisées par les avions d'Air France.

EN CHIFFRES

Répartition des aéronefs immatriculés en France entre l'aviation générale et le transport public



Une grande diversité d'aéronefs

91% des aéronefs immatriculés relèvent de l'aviation générale.

- Avion
- Planeur
- Ballon
- Hélicoptère
- Transport public

• ULM non pris en compte car non-immatriculés.
11 213 ULM disposaient en 2010 d'une carte d'identification valide.
• Source : Données OSAC, 2011.



Le Planeur est un aéronef similaire à un avion sur le principe de vol, mais dépourvu de moteur ou bien non entraîné par un moteur. Il existe toutefois des versions dotées d'un moteur d'appoint escamotable appelées moto planeur. La pratique du planeur est appelée vol à voile. L'une des caractéristiques principale du planeur est sa capacité à parcourir une grande distance en perdant un minimum d'altitude. Les planeurs ont de très grandes qualités de vol et utilisent les courants atmosphériques ascendants pour s'élever dans les airs.

L'Aérostат est un appareil qui se maintient dans l'atmosphère grâce à un gaz plus léger que l'air. L'aérostation est une discipline qui regroupe l'utilisation d'aérostats ou plus communément appelés « montgolfière » (ou ballon à air chaud). Parmi les aérostats, on distingue les dirigeables qui ont la particularité d'être équipés d'un moteur à hélices et de dispositifs de pilotage en tangage et en lacet. À noter que l'activité dirigeable est quasiment inexistante en France jusqu'à présent.

USAGES

L'APPROCHE PAR ACTIVITÉ

Contribution à l'activité économique
Impacts en termes d'emplois, de création de valeur ajoutée par les entreprises et de redistribution indirecte des richesses produites.

Services d'intérêt général
Missions d'intérêt général en faveur de la société : vols d'évacuations sanitaires, maîtrise des incendies, surveillance des lignes à haute tension, découvertes éducatives des plus jeunes...

Desserte locale
Renforcement du maillage territorial et de la couverture des dessertes, en lien avec les connexions nationales et internationales.

Développement des loisirs
Développement des activités de loisir et de tourisme, de vols amateurs, de baptêmes de l'air, essentiellement au sein des aéroclubs.

Aménagement du territoire
Implantation d'infrastructures connexes aux activités aéroportuaires (restaurants, hôtels, sièges d'entreprises), bénéficiant à l'aménagement global du territoire.

Pérennité des infrastructures et maintien des capacités aéronautiques
Entretien des infrastructures intra et extra-aéroportuaires contribuant à l'attractivité du territoire et du bassin d'emploi. Maintien du patrimoine historique et technique.

SYNTHÈSE QUALITATIVE DES IMPACTS

Importance relative de ces impacts

		Travail aérien*	Buisness Jet	Transport à la demande	Vol privé
IMPACTS	Contribution à l'activité économique	●	●	●	●
	Contribution à l'emploi	●	●	●	-
	Services d'intérêt général	●	●	●	-
	Desserte locale	-	●	●	●
	Développement des loisirs	●	●	●	●
	Aménagement du territoire	●	●	●	●
	Pérennité des infrastructures et maintien des capacités aéronautiques	●*	●	●	●
ACTIVITÉS	Activités - sol	●	●	●	●
	Activités - vol	●	●	●	●
	Aéroclub	-	-	-	-
	Aérodrome	●	●	●	●
	Pilotes propriétaires	-	-	-	●
	Aviation d'affaires	-	●	●	-

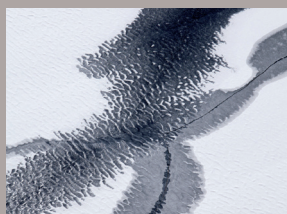
L'aviation générale et d'affaires est la source de l'aviation commerciale. Elle a permis au fil des années le développement et la montée en puissance des compétences de la filière aéronautique. Aujourd'hui, l'aviation générale et d'affaires garde un rôle majeur dans le maintien des services aux populations et dans le développement des territoires locaux. L'aviation générale et d'affaires est le réservoir des futurs professionnels du milieu aérien.

LE SAVIEZ-VOUS ?



Les évacuations sanitaires

Les hélicoptères réalisent des vols sanitaires (EVASAN), interviennent sur des lieux inaccessibles par la route ou de façon très urgente. 42 hélicoptères civils volent pour le SAMU en France en permanence et effectuent plus de 15 000 heures de vol par an. Ils complètent la flotte des hélicoptères rouge et jaune de la sécurité civile.



La thermographie aérienne

Certains aéronefs sont équipés de caméras thermiques afin de visualiser les déperditions énergétiques sur le patrimoine français. Ceci dans le but de pouvoir maîtriser les dépenses d'énergie et de participer activement à la lutte contre le changement climatique.

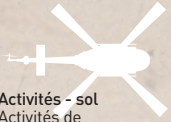
DES USAGES DE L'AVIATION GÉNÉRALE

Mise à disposition d'aéronef	Gestion - Exploitation de plateforme	Maintenance	Formation Instruction	Négoce-Importation-Exportation	Baptême de l'air
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	-	●
●	●	-	-	-	-
●	●	-	●	-	●
-	●	●	●	●	●
●	✕	●	● **	●	●
●	●	●	●	-	●
●	●	-	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●
●	-	●	●	-	-
●	●	●	●	-	-

* lié à l'activité de formation / aéroclub

** lorsque présent sur une plateforme

- Importance très forte
- Importance forte
- Importance significative



Activités - sol

Activités de maintenance, de réparation des aéronefs, de construction aéronautique (aviation générale et d'affaires), de suivi de navigabilité et de formation.

Activités - vol

Activités de transport de passagers, de travail aérien et de formation en vol.

Aéroclub

Structure qui rassemble les activités de vols loisir et de formation des futurs pilotes (non professionnels).

Aérodrome

Tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage ou les manoeuvres des aéronefs, y compris les installations annexes.

Pilotes propriétaires

Pilotes indépendants (non obligatoirement rattachés à un aéroclub) réalisant des vols pour leur compte propre, utilisant et mettant parfois à disposition leur aéronef.

Aviation d'affaires

Activités de transport de passagers à la demande dans un but économique ou industriel sur des aéronefs, en général, de petite capacité, à destination d'un public de professionnels ou de privés.

Elle génère un engouement (notamment auprès des jeunes) grâce aux formations et activités proposées par les aéroclubs, ces derniers ayant une reconnaissance d'utilité publique. Au final, l'aérodrome demeure le point focal de toutes les activités de l'aviation générale et d'affaires. Les plus actifs ont su aménager une pluriactivité sur leur site.

LE SAVIEZ-VOUS ?



100 000 km
de lignes électriques
surveillées et entretenues

Les services et travaux héliportés constituent, au sein d'EDF (RTE), une activité aéronautique propre, dédiée à la construction, la surveillance et l'entretien de 100 000 km de lignes haute et très haute tension. Au total, 9 hélicoptères cumulent plus de 240 000 heures de vol sur 30 ans.

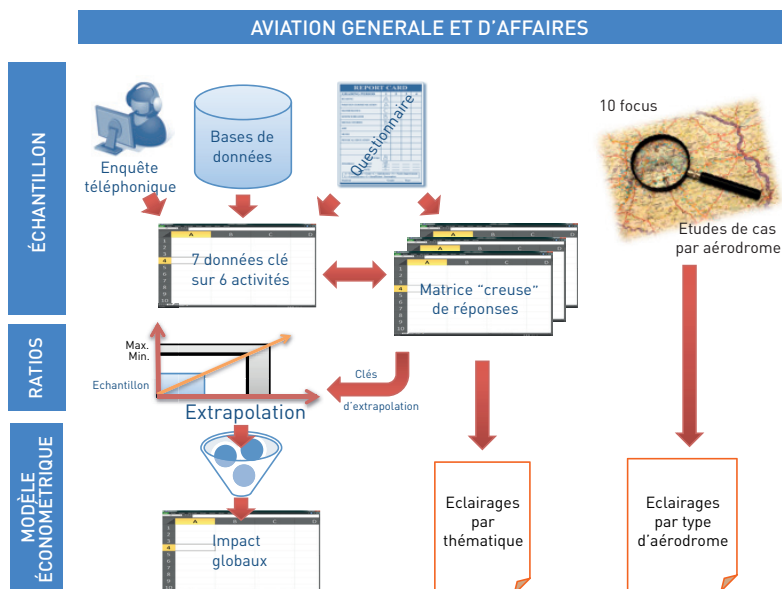


La publicité aérienne

La publicité aérienne est un mode de communication qui utilise comme support une banderole tractée par un avion. Elle est surtout utilisée en été, le long des plages, pour profiter d'une concentration de population et d'une large audience. Près de 10 000 heures de vol sont effectuées annuellement, en avion et en ULM.

DÉTERMINER L'IMPACT DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

La méthodologie de l'étude



La méthodologie de l'étude

Les impacts socio-économiques de l'aviation générale et d'affaires en France ont été déterminés à partir d'une large campagne de collecte de données.

Cette campagne, pendant plus de 6 mois, a visé l'ensemble des acteurs de l'aviation générale et d'affaires : entreprises, associations, aérodromes, pilotes privés... L'analyse a porté sur des échantillons significatifs par activités. Ceux-ci ont été caractérisés à partir de bases de données existantes, de relances téléphoniques ciblées et d'un questionnaire générale sur Internet. Cette analyse a permis, par extrapolation, d'alimenter un modèle économétrique et d'élaborer des éclairages par thématiques.

Dix études de cas ont complété la campagne, fournissant un éclairage selon les différents types d'aérodromes.

Tableau d'entrées-sorties / TES

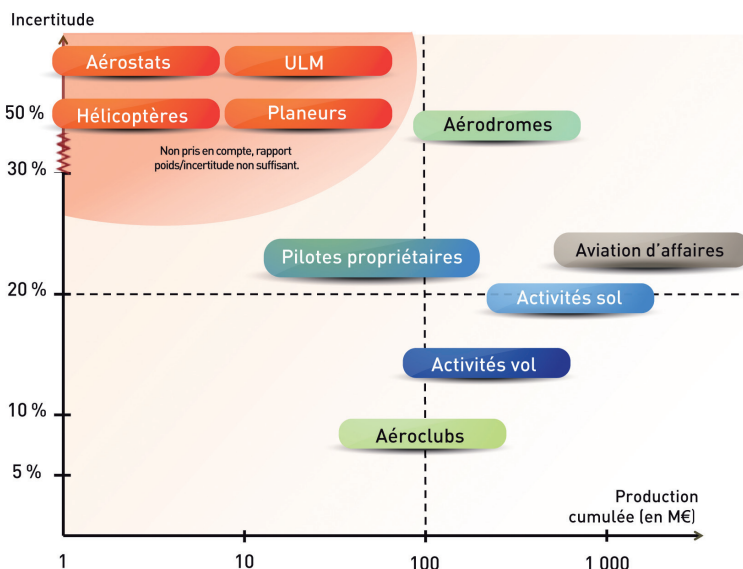
Le tableau d'entrées-sorties (TES) est un des tableaux des comptes nationaux. Le TES s'attache à décrire toutes les opérations sur les biens et services réalisées au sein d'une économie au cours d'une année. Il décrit, notamment, les ressources en biens et services ainsi que les différentes utilisations qui peuvent en être faites. Le TES est un tableau à double entrée qui décrit, en colonnes, les différentes branches de la nomenclature de l'activité économique et en lignes, les produits correspondants. Pour chaque produit, le TES établit l'équilibre comptable ressources-emploi.

Les principales activités de l'aviation générale et d'affaires ont été appréhendées distinctement, pour chacune des 7 données économétriques. Pour certaines activités, le poids relatif faible de la production cumulée, associé à des degrés d'incertitude élevés, n'a pas rendu judicieux leur prise en compte dans la détermination des impacts socio-économiques de l'aviation générale et d'affaires.

Pour les aérodromes, les résultats sont marqués par une grande variabilité ainsi que sur le caractère subventionné d'un grand nombre de petites plateformes.

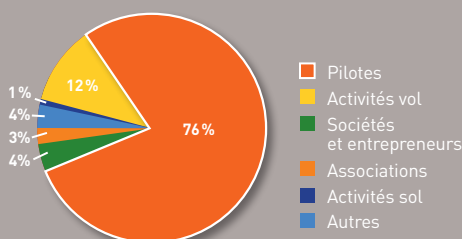
Pour les pilotes propriétaires d'avions, il ne s'agit pas d'une activité économique en soit, mais de consommateurs finaux. Leurs dépenses n'en ont pas moins des impacts sociaux et économiques et les autres secteurs d'activités. Economiquement, elles doivent être considérées comme des impacts indirects et directs.

Productions cumulées et incertitudes des activités



LE SAVIEZ-VOUS ?

Répartition des réponses par type d'activités



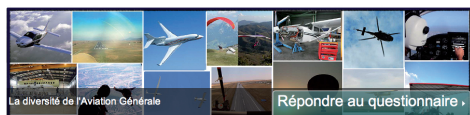
Un questionnaire, pour quoi faire ?

La communication autour de l'enquête par questionnaire a été assurée par voie de presse et relayée par les groupements membres de la commission aviation générale pilotant l'étude.

1 644 réponses et 208 relances téléphoniques. Le questionnaire a permis de recueillir des données descriptives, des indicateurs de volume d'activité, des grandeurs socioéconomiques, des éléments d'appréciation qualitative.

Commission
Aviation Générale
fram

ACCUEIL LE QUESTIONNAIRE CONTACT



LE QUESTIONNAIRE

Des questionnaires ont été conçus pour chaque acteur de l'aviation générale. Néanmoins, ils vous sont présentés sous la forme d'un seul et unique questionnaire dont les questions s'adaptent à votre profil.

Vous pouvez accéder au questionnaire en cliquant ici.

Les membres de la Commission Aviation Générale vous remercieront de votre participation.

PROPOS DE LA COMMISSION GÉNÉRALE

DE LA COMMISSION GÉNÉRALE

Par Françoise Hord, Présidente de la Commission

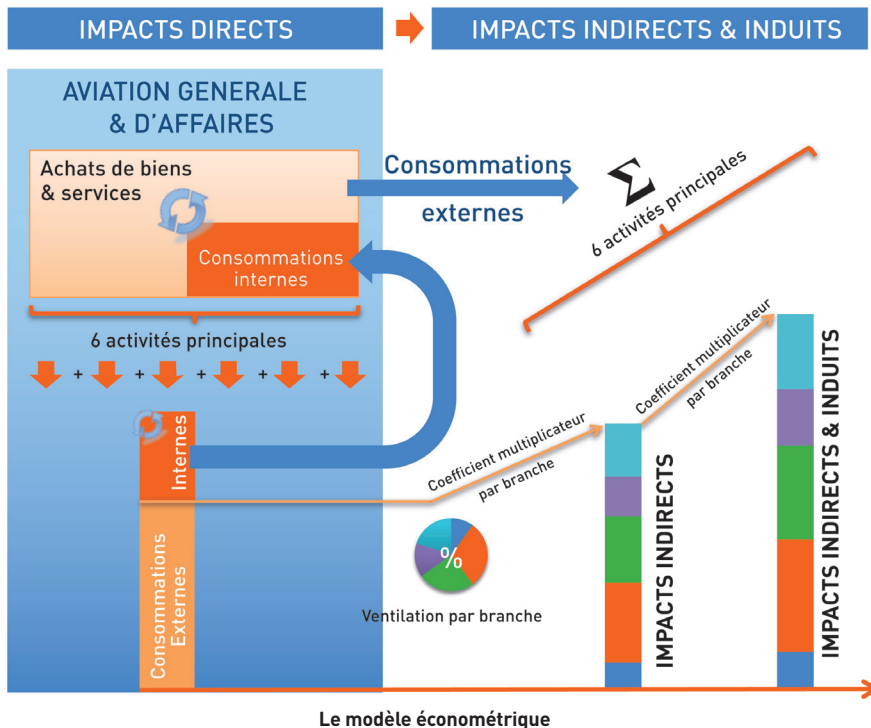
La Commission Aviation Générale a été créée au début de l'année 2010 et regroupe à la fois des organisations professionnelles et associatives.

L'objectif principal de cette Commission est de promouvoir l'aviation générale en traitant des problématiques communes à l'ensemble des acteurs, au-delà de leur diversité.

Logo de la Commission Aviation Générale

Le site Internet de l'étude

MODÈLE ÉCONOMÉTRIQUE



La modélisation économétrique

La modélisation économétrique a consisté à identifier l'aviation générale et d'affaires comme une sous-branche au sein d'un tableau entrées/sorties (TES).

Cette identification, qui n'existe pas dans la nomenclature de l'INSEE, a permis de déterminer les impacts induits de l'aviation générale et d'affaires à partir de ces impacts directs.

Pour chacune des activités, les consommations internes ont été distinguées. Il s'agit des achats de biens et services au sein de l'aviation générale et d'affaires. Elles ne génèrent pas d'impacts indirects et induits dans les autres branches d'activités.

Les consommations externes, ventilées par branche d'activité, ont alimenté la détermination des impacts indirects et induits auxquels ont été ajoutés ceux découlant des dépenses des pilotes privés.

Impact direct

Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées entièrement et directement générés par l'aviation générale et d'affaires. Ces grandeurs économiques concernent l'exploitation et la maintenance. Elles incluent l'entraînement et la formation des pilotes, les achats de carburant, les charges aéronautiques, les pièces détachées...

Impact indirect

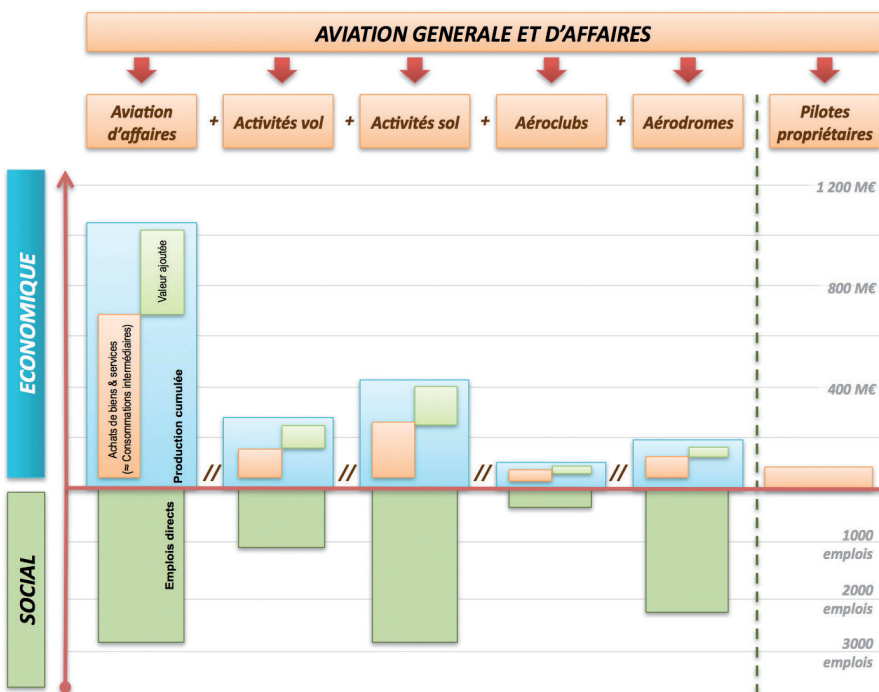
Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées générés par la chaîne de fournisseurs de biens et de services auprès de l'activité directe d'aviation générale et d'affaires. Les acteurs économiques qui bénéficient de la contribution (y compris la maintenance, les aérodromes, les écoles de formation...) achètent des biens et services auprès d'autres branches d'activité, qui génèrent elles-mêmes des impacts. Ces impacts sont dits 'indirects'.

Impact induit

Emplois, chiffres d'affaires et valeurs ajoutées générés par les dépenses des employés des activités directes et indirectes de l'aviation générale et d'affaires. Ces impacts économiques et complémentaires sont dits 'induits'.

Impact totaux

Impacts directs, indirects et induits.



Les impacts directs pour les 6 principales activités - Données 2010

Les 7 données économétriques

- Chiffre d'affaires (en € HT)
- Consommations intermédiaires (en € HT)
- Rémunérations brutes + charges sociales (en € HT)
- Impôts sur la production (taxes, redevances, etc. n'incluant pas l'impôt sur les bénéfices) (en €)
- Subventions éventuelles (en € HT)
- Investissements (achats de biens durables - ex : aéronefs, bâtiments, machines, etc.) (en € HT)
- Part des investissements réalisés auprès d'entreprises localisées en France (en %)

EN CHIFFRES

Impacts directs

2,054 milliards d'euros
de production cumulée
dont 610 millions de consommations internes

9 650 emplois directs

Impacts totaux

4,140 milliards d'euros

d'impacts totaux des activités économiques
dont 0,9 milliard d'euros d'impacts indirects et 1,160 milliard d'euros d'impacts induits

20 900 emplois totaux
dont 6 250 emplois indirects
et 5 000 emplois induits

LES ACTEURS

L'AÉRODROME : UN PÔLE D'EMPLOI DYNAMIQUE

L'aérodrome, un facteur de croissance

Les aérodromes français constituent un réseau dense réparti sur l'ensemble du territoire. Depuis 2005, une réforme de grande ampleur, transférant la propriété de nombreux aérodromes de l'Etat vers les collectivités, a profondément modifié le paysage aéroportuaire français, qui n'avait pratiquement pas changé depuis l'après-guerre.

Ces aérodromes forment un ensemble contrasté, comprenant à la fois des terrains en herbe et des aéroports accueillant plus d'un million de passagers par an. Leur dénominateur commun est qu'ils rassemblent toutes activités d'aviation générale et d'affaires, qu'elles soient privées, professionnelles, de loisir ou sportives.

660

aérodromes

en France servent aux multiples besoins des activités de l'aviation générale et d'affaires.

associées au développement touristique. Certains aérodromes peuvent devenir des niches de biodiversité, grâce à leur mode de gestion adapté, tel que l'aérodrome de Niort-Souché. Son exploitant a intégré un plan de gestion écologique responsable depuis 2010 afin d'associer l'activité écologique à l'activité aéronautique, sans porter atteinte au développement de cette dernière. Des mesures de préservation de la biodiversité sont mises en oeuvre pour favoriser la diversification de la faune et la flore, tel que l'interdiction de pesticide (hormis autour des pistes). Ainsi de nombreuses espèces protégées parviennent à se reproduire et cohabitent sur ce site avec les aéronefs.

Seuls les 12 grands aéroports régionaux bénéficient d'un régime spécifique de société aéroportuaire, restant sous la compétence de l'Etat. Aéroports de Paris est une société anonyme cotée en bourse, dont l'actionnaire de référence est l'Etat.

Aujourd'hui, les aérodromes d'aviation générale et d'affaires sont soit des terrains privés, soit des propriétés de collectivités territoriales (régions, départements, intercommunalités ou communes), avec de larges compétences d'activité organisatrice du service public aéroportuaire. L'exploitation de ces aérodromes est effectuée directement en régie ou par délégation de service public à des tiers. **L'aérodrome d'aviation générale et d'affaires recouvre des réalités bien différentes.**

Des ressources partagées

L'aérodrome est avant tout l'infrastructure centrale sans laquelle l'activité aérienne ne serait pas possible. C'est aussi le catalyseur de la chaîne de valeur de l'aviation générale et d'affaires : il regroupe généralement, sous son emprise, l'ensemble des activités aériennes de l'aviation générale et d'affaires : maintenance, constructions, services aux utilisateurs...

Mais l'aérodrome est une ressource partagée en fonction de sa taille, son usage se répartit entre, d'une part, les différents acteurs de l'aviation générale et d'affaires, d'autre part, les autres usagers aéronautiques, au premier chef desquels le transport commercial de passagers et de fret. Ce caractère confère une grande variabilité aux structures et aux organisations des aérodromes accueillant l'aviation générale ou d'affaires : d'un terrain dédié à une activité (par exemple, le parachutisme) à un grand aéroport commercial pouvant accueillir des vols d'aviation générale.

Il n'est donc pas possible de définir UN aérodrome type mais DES aérodromes d'aviation générale, dont les focus en encadré fournissent une illustration de spécificités, pour des cas typiques.

En termes d'impact socio-économique, la production, les consommations intermédiaires et leur répartition par branche, les effectifs des aérodromes sont affectés de la même variabilité. En outre, leur usage par les acteurs de l'aviation, et significativement les parts de vols d'aviation générale, d'aviation d'affaires et d'aviation commerciale sont très différents d'un terrain à l'autre. Les affectations des effets socio-économiques, en fonction des différentes activités sont difficiles à évaluer, d'autant que pour les petits terrains, l'activité d'aviation générale peut justifier le maintien d'une infrastructure, marginalement utilisée par d'autres acteurs commerciaux.

Le premier aérodrome organisé au monde fut un Port-Aviation, inauguré en 1909 sur le territoire de la commune de Viry-Châtillon (Essonne). Il est l'ancêtre de l'aéroport Paris-Orly.

ANNEMASSE

L'alliance vols privés et aéroclubs

- 30 000 mouvements annuels
- 3 500 mouvements annuels de vols privés et d'affaires
- 65 appareils
- 45 hectares de surface totale
- 1 piste de 1 300 m en bitume
- 3000 m² de hangars pour la société Mont Blanc Hélicoptères
- 1 borne de ravitaillement + services de douanes
- Une centaine de salariés sur la plateforme, dont environ

- 17 pour la société Parachutisme 74,
- 16 pour le Club Aéronautique d'Annemasse, et 12 autres pour la société Mont Blanc Hélicoptères
- Poids économique pour l'activité avion estimée à 1.5 millions d'euros
- Activités pratiquées : transports privés en avion et en hélicoptère, aviation d'affaires, secours de personnes en hélicoptères, maintenance hélicoptère, parachutisme, formation

BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS



Un aérodrome dédié à l'aviation générale et à la maintenance

- 39 000 mouvements annuels
- 47 appareils (avions & hélicoptères)
- 20 planeurs
- 700 usagers
- 86 hectares de surface totale
- 2 pistes de 800m, 16 bâtiments
- 2 écoles de pilotage
- 1 aéroclub (3 salariés et 15 bénévoles)
- 1 station de ravitaillement en carburant

- Gestion par la Communauté de Communes de Montesquieu
- Activités pratiquées : centre de maintenance, aéromodélisme, ULM, vol à voile, vol moteur avec ses différentes composantes : formation, tourisme aérien, voltige, construction amateur, travail aérien (photo aérienne, publicité, remorquage de banderoles)

On entend par « sociétés de vol » les activités de transport publics et de réalisation de travaux aériens. Les « sociétés au sol », quant à elles, regroupent les constructeurs d'aéronefs, les centres de maintenance agréés ainsi que les centres de suivi de navigabilité. Enfin, les centres de formation permettent à ces sociétés de former leurs futurs ingénieurs, mécaniciens, PNC, PNT...

La maintenance aéronautique

La maintenance aéronautique consiste à assurer la navigabilité et l'entretien préventif et curatif des aéronefs, dans le respect d'un cadre réglementaire extrêmement strict, afin de garantir la sécurité des vols. Les activités se partagent entre la maintenance industrielle en atelier et l'entretien et la révision des équipements.

La formation aéronautique professionnelle

Sous ce terme sont regroupés l'ensemble des écoles spécialisées proposant des formations d'ingénieurs, de Personnels Navigants Techniques, de Personnels Navigants Commerciaux, de mécaniciens, etc. Ces centres de formation permettent de constituer le vivier de savoirs et de compétences de la profession aéronautique.

Le travail aérien

Le travail aérien recouvre des activités telles que la publicité aérienne, la photographie aérienne, l'épandage agricole, la lutte contre les incendies, le largage de parachutistes, le transport de charges à l'élingue, dès lors que cette activité utilise un type d'aéronef qui lui est spécifique.

Le transport de biens ou de personnes

Cette activité regroupe les entreprises effectuant du transport de passagers ou de fret. Cette activité, si elle est considérée comme du transport public, se distingue de la « grande » aviation commerciale en ce sens qu'elle n'est pas un transport collectif massifié, mais limitée à quelques passagers, principalement pour motifs touristiques professionnels ou d'ordre privé. Toutefois, ces vols sont soumis aux mêmes exigences de Certificat de Transporteur Aérien que les compagnies aériennes.

LE SAVIEZ-VOUS ?

+ de 50% du chiffre d'affaires

des opérations aériennes de l'aviation générale, hors aviation d'affaires, est réalisé en France par des entreprises exploitant des hélicoptères.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les constructeurs d'aéronefs de l'aviation générale et d'affaires

Seuls quatre avionneurs subsistent aujourd'hui en France : Daher-Socata, Dassault Aviation, Robin Aircraft et Isoire Aviation. De par leur savoir-faire, transmis de génération en génération, ils ont acquis la part de marché la plus importante au niveau européen, 65%, soit plus de 580 M€ de valeur commerciale générée en 2010. (Sources ASD/EGAMA)

En France, Daher-Socata, est à l'aviation générale ce qu'est Airbus à l'aviation de ligne. Pôle aéronautique et défense du groupe DAHER, équipementier européen, intégrateur de solutions « Industrie & Services » qui fête cette année ses 150 ans d'existence, Daher-Socata, est aussi le constructeur du TBM 850, le mono-turbopropulseur civil certifié le plus rapide du monde, et grand spécialiste en modernisation d'avionique, maintenance et réparation pour les avions et hélicoptères de moins de 8,6 t. Daher-Socata représente en volume d'activité près d'un tiers des activités « sol » de l'aviation générale en France.

Le principal constructeur de jets d'aviation d'affaires est Dassault Aviation. Grâce à un bureau d'étude exceptionnel, dont est aussi issu le Rafale, le groupe est un des leaders mondiaux dans la conception et la fabrication d'avions d'affaires. Plus de 2000 Falcon ont été produits, avec aujourd'hui une gamme de très haute qualité comprenant les modèles 900LX, 2000LXS et 2000S avec le cockpit EAS II et, évidemment le Falcon 7X et ses commandes de vols électriques. Le constructeur, implanté aux Etats Unis (Dassault Falcon Jet), est présent mondialement à travers son réseau de distribution de pièces de rechange et de stations-services. Dassault Falcon Service, assure en France sur le site du Bourget, la maintenance des Falcon.

En ce qui concerne la production d'hélicoptères, les Français sont les leaders mondiaux. Avec 5 200 Md€ de chiffre d'affaires (dont 71 % à l'export), et les 29 000 emplois qu'ils génèrent, Eurocopter, Turbomeca et leurs 200 partenaires constituent une filière de taille comparable à l'industrie nucléaire française.

UNSAC

L'Union nationale de syndicats de l'aviation civile (UNSAC) regroupe les opérateurs professionnels de l'aviation civile qui représentent :

- 288 opérateurs d'ULM,
- 301 opérateurs de parachutistes,
- 63 opérateurs d'aérostats.

EN CHIFFRES

Impacts directs

680 millions d'€ de production

3 780 emplois directs

Impacts totaux

1,210 milliards d'€ d'impacts (directs, indirects et induits)

6 685 emplois (directs, indirects et induits)

LES ACTEURS

L'AVIATION D'AFFAIRES

L'aviation d'affaires rassemble les sociétés et les particuliers qui utilisent l'avion ou l'hélicoptère en tant qu'outil de déplacement professionnel, soit en se dotant d'une flotte privée, soit en affrétant des vols auprès d'opérateurs spécialisés, soit encore en faisant appel aux nouvelles possibilités offertes par la propriété partagée. De multiples acteurs contribuent à ce secteur d'activité diversifié : constructeurs, exploitants, loueurs d'avions, aéroports, assistants en escale (handlers), centres de maintenance et de pièces de rechange.

Un impact fort sur l'économie

Afin de pallier l'image trop « élitiste » donnée à l'aviation d'affaires, il importe de rappeler plusieurs points. L'aviation d'affaires est utilisée en majorité par les entreprises, pour lesquelles elle constitue un outil de travail performant. En offrant des services plus adaptés que l'aviation de ligne (flexibilité des horaires, allègement des modalités d'embarquement, choix dans les dessertes), l'aviation d'affaires est un **facteur de développement économique pour les entreprises**. Les aéronefs d'affaires remplissent également de nombreuses missions d'ordre utilitaire, sanitaire ou humanitaire.

Pour les territoires, les plates-formes d'aviation d'affaires représentent des **infrastructures stratégiques** et ce, à plusieurs titres : l'accueil des entreprises et le développement de celles déjà implantées, création d'emplois sur le site et dans la région, vecteur de communication et de dynamisme. Cette pratique, peu connue du grand public, a pourtant une contribution importante à notre économie. En effet, elle représente un impact direct de plus d' 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires, plus de 3 000 emplois directs, ainsi que plus de 2 milliards d'euros d'impacts totaux et 9 000 emplois totaux.

En termes de nombre d'avions d'affaires, les immatriculations par opérateurs français sont en recul face aux immatriculations à l'étranger, en raison d'une plus forte compétitivité fiscale et réglementaire.

EN CHIFFRES

Impacts directs

1,040 milliards d'€ de production directe

3 780 emplois directs

Impacts totaux

2,154 milliards d'€ d'impacts totaux

9 000 emplois totaux

LE SAVIEZ-VOUS ?

Flux principaux des vols affaires en Europe



Les **2/3** des vols européens ont pour origine **le Royaume-Uni, la France, la Suisse et l'Italie**. Les principales routes européennes sont sur l'**axe Londres-Rome**.

+ de **17%** des départs d'**aviation d'affaires européens** sont réalisés en **France**, ce qui la place en tête des pays européens.

70% de l'aviation d'affaires **française** est localisée sur la plateforme du Bourget.

FOCUS

L'aéroport du Bourget, premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe

La plateforme est entièrement dédiée à l'**aviation d'affaires**.

Le Bourget est réservé aux vols de moins de **19 sièges** sauf dérogations et aux vols **non réguliers**.



INFRASTRUCTURES & ACTIVITÉS

- 3 pistes
- 30 000 m² de hangars et 7 500 m² de bureaux
- Activités de transport aérien, d'assistants aéroportuaires, de formation aéronautique, de maintenance et réparation aéronautique
- 80% de l'activité de l'aéroport est orientée vers l'international avec près de 800 destinations
- Environ 68 départs de vol d'affaires sont réalisés chaque jour
- La plateforme accueille également

le Musée de l'Air et de l'Espace et le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, ainsi que l'espace ViParis, rattaché au parcs des expositions de Villepinte

• Dans le cadre des projets du Grand Paris, de nombreux travaux sont à l'œuvre dans la zone côté ville, avec notamment une nouvelle entrée de l'aéroport au centre de la zone d'aviation d'affaires, une esplanade donnant sur un nouveau terminal et le développement du réseau des transports en commun partant du Bourget

LES ACTEURS LES PILOTES PROPRIÉTAIRES

13

Définition

La caractérisation de l'aviation générale et d'affaires, ne dépend ni de la nature de la propriété des aéronefs, ni du type de licence du ou des pilotes. Si la majorité des pilotes volent en aéroclub, dans un cadre associatif, les pilotes propriétaires, constituent une catégorie particulière de l'aviation générale. Elle est d'autant plus difficile à caractériser qu'il s'agit d'individus n'appartenant pas à une filière organisée. Certains même « hébergent » leur avions dans un aéroclub, pour bénéficier de la structure. Ce sont les privilèges de la licence de **Pilote Privé** qui définissent le mieux leur activité : exercer, sans rémunération, les fonctions de pilote d'avion, d'ULM, de planeurs et parfois d'hélicoptères.

EN CHIFFRES

Les pilotes propriétaires en France représentent (estimation) :

1 430 avions immatriculés en France

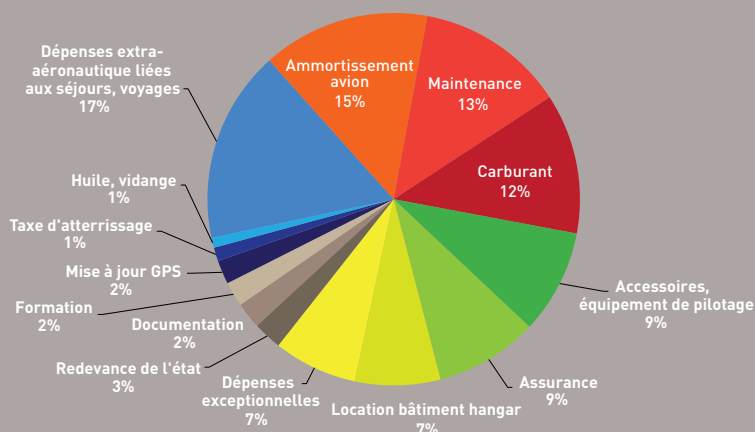
1 110 avions immatriculés à l'étranger (estimation)

+ de **350 000** heures de vol par an

LE SAVIEZ-VOUS ?

Dépenses des pilotes propriétaires

Données 2010 - enquête ESCPJuni Conseil de 2012



LE SAVIEZ-VOUS ?

Près de la moitié des avions privés volant en France sont immatriculés à l'étranger

En première approche, cela s'explique par un marché de l'achat/revente des avions plus important (notamment aux USA), des considérations de change monétaire... Surtout, c'est un cadre réglementaire moins contraignant qui est mis en avant par les propriétaires pour justifier ce choix : entretien et suivi de navigabilité des avions, formation et licences des pilotes...

C'est vrai des USA et de la réglementation FAA, mais aussi paradoxalement de l'Allemagne, qui a pourtant la même réglementation EASA que la France, mais dont l'application est jugée plus pragmatique.

L'AOPA estime à 10 000 le nombre des avions immatriculés aux USA et basés en Europe, en 2010.

Ce seraient près de 1 100 avions pour la France immatriculés à l'étranger, pour moitié aux USA, pour un quart en Allemagne.



L'Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) est présente dans le monde entier. Elle a pour but de servir les intérêts des pilotes propriétaires d'aéronefs, et de promouvoir l'économie, la sécurité, l'utilité des vols de l'aviation générale. AOPA a plus de 400 000 membres. L'AOPA se décline en une organisation nationale : l'AOPA France qui compte 1500 membres.

Des dépenses élevées

Les pilotes propriétaires, bien moins nombreux que les pilotes louant un avion en aéroclub, ont un impact économique proportionnellement plus important. Passionnés, ils investissent dans des avions plus récents, plus performants, plus chers. Ils volent plus souvent. Durant leurs voyages et séjours en avion, leurs dépenses en aménités (hôtels, restaurants, commerces...) se traduisent par 16% en moyenne des dépenses totales de l'échantillon étudié. Le prix de revient est un enjeu important pour les pilotes propriétaires, avec en premier lieu, l'augmentation du carburant. Ce sont surtout les coûts élevés du cadre réglementaire qui apparaissent comme un frein à cette activité en France. Pour certains, cela justifie de plus en plus un référentiel étranger, et une licence de pilote étrangère.

LES CHIFFRES D'ACTIVITÉS

- 2 650 emplois sur le site
- 7 200 emplois (directs, indirects, induits et liés au tourisme)
- 159 000 passagers en 2010
- 58 000 mouvements en 2010
- 600 millions d'euros de valeur ajoutée
- 75 entreprises : 8 assistants aéroportuaires, 15 compagnies aériennes, des entreprises de formation aéronautique, ainsi que des constructeurs et des sociétés de maintenance
- Dassault Falcon Service, emploie environ 550 salariés et réalise un CA de 128 M€ (80% pour l'activité maintenance, 20% pour l'activité vol)
- Embraer Aviation International, emploie environ 170 salariés et réalise un CA de 200 M€ (50% pour

l'activité d'aviation commerciale, 21% pour l'activité d'aviation d'affaires)

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

- L'aviation d'affaires attire une clientèle de cadres, de dirigeants d'entreprises. Beaucoup d'avions appartenant à des privés sont exploités en leasing par les opérateurs de la plateforme, dont la flotte exploitée par Dassault Falcon Service, qui loue chaque avion à l'heure de vol
- L'aéroport génère une valeur ajoutée de 603 M€, dont 306 M€ sont injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de l'aéroport Paris-Le Bourget
- Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de

ces acteurs représentent un impact indirect de 153 M€ en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur l'aéroport et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 131 M€. Enfin, 13 M€ sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté la plate-forme Paris-Le Bourget en 2010

- L'aérodrome génère 7 200 emplois, dont 1/3 est associé directement aux entreprises de l'aviation générale et d'affaires. Les 2/3 restants représentent un peu moins de 4 570 emplois, illustrant l'impact social total généré par l'activité des entreprises de la plateforme
- Eurocopter a choisi de déménager son usine de La Courneuve sur la plateforme du Bourget, ce qui devrait localiser environ 700 emplois à l'horizon 2015

LES ACTEURS

LES AÉROCLUBS

Le Comité National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) regroupe les 9 Fédérations des sports aériens :

- la Fédération Française Aéronautique (FFA),
- la Fédération Française de Planeur Ultra-Léger Motorisé (FFPLUM)
- la Fédération Française d'AéroModélisme (FFAM),
- la Fédération Réseau des Sports Aériens (RSA),
- la Fédération Française de Vol Libre (FFVL),
- la Fédération Française de Vol à Voile (FFV),
- la Fédération Française de Parachutisme (FFP),
- la Fédération Française de Giravation (FFG),
- la Fédération Française d'Aérostation (FFA).

Le CNFAS regroupait environ 130 994 licenciés en 2010.

Depuis plus d'un siècle, les aéroclubs ont dynamiquement contribué à faire de la France une des plus grandes nations aéronautiques au monde. Les champs d'aviation ont fait rêver des millions de personnes et les épopées magiques ont fait la fierté des français. La France représente aujourd'hui la 2^{ème} population de pilotes au monde avec plus de 45 500 pilotes et 18 300 élèves (tous types d'aéronefs confondus) présents dans les aéroclubs.

Des actions sociales et éducatives

Les aéroclubs s'inscrivent profondément dans les préoccupations de la société civile, que ce soit en termes d'environnement, d'économie durable ou des aspects sociaux développés dans toutes les politiques publiques portées par les collectivités territoriales, locales, ou les ministères de tutelle.

Profitant du maillage exceptionnel des aérodromes sur le territoire national, les aéroclubs sont des lieux d'accueil, de partage du savoir aéronautique, de mixité sociale et d'échanges intergénérationnels.

Par des actions éducatives, en collaboration avec le Ministère de l'Education Nationale, plus de 4000 jeunes collégiens et lycéens s'inscrivent au Brevet d'Initiation Aéronautique pour découvrir des notions nouvelles et des perspectives d'avenir.

Infrastructures et moyens dans les aéroclubs dédiés aux avions

Le parc des 2490 aéronefs recensés par la FFA, principalement des biplaces et quadriplaces, fait l'objet d'une gestion eco-responsable afin d'investir dans des appareils de formation de nouvelle génération, plus silencieux, avec des consommations plus faibles. Les dirigeants d'aéroclubs sont soucieux de s'inscrire dans une gestion de long terme et équipent les appareils existants avec des dispositifs adaptés afin d'éviter les nuisances sonores. Les heures de vols en aéroclubs impactent pour plus de 60% de la consommation d'essence aviation, et dans les mêmes proportions l'activité de maintenance de l'aviation légère.

Grâce à des partenariats efficaces avec les collectivités, le tissu associatif local et les gestionnaires, nos aérodromes sont des lieux d'attractivité éducatifs, culturels, patrimoniaux et touristiques.

« L'aviation est un sport fédérateur qui s'appuie sur une forte communauté de bénévoles et qui se décline en de multiples activités »



La Fédération française aéronautique (FFA)

- La FFA a été créée en 1929 et contribue au développement de l'aviation légère et des aéroclubs tout en veillant au maintien des acquis des pilotes
- 606 associations
- 40 113 licenciés
- 2 033 brevets & licences délivrés dans l'année
- 2 490 aéronefs
- 558 730 heures de vol



La Fédération française d'ULM (FFPLUM)

- Cette fédération regroupe l'ensemble des adeptes de l'ULM. Elle participe à la politique de formation des adhérents et au renforcement de la sécurité
- 640 associations
- 165 sociétés
- 13 534 licenciés
- 8 713 aéronefs
- 376 477 heures de vol



La Fédération française de vol à voile (FFV)

- Créée en 1966, la FFV regroupe l'ensemble des pilotes planeurs, les « vélioles »
- 162 associations
- 9 668 licenciés
- 557 brevets délivrés dans l'année
- 2 101 aéronefs
- 247 381 heures de vol



La Fédération française de giravation (FFG)

- La FFG est la représentation nationale et internationale des pratiquants de la giravation sportive et de loisir. Association Loi 1901, elle fédère les associations, sociétés ou personnes physiques qui pratiquent l'hélicoptère à titre de loisir, de travail ou de sport
- 14 associations
- 193 licenciés
- 14 brevets délivrés
- 17 aéronefs
- 3 320 heures de vol

Sources : données fédérales année 2010

FOCUS

Lognes, une plateforme aux portes de Paris dédiée aux aéroclubs

- 83 840 mouvements annuels
- 180 aéronefs basés
- Surface de 87 hectares
- 2 pistes : 1 en herbe de 1 100m et 1 en bitume de 700m
- 1 poste de douane pour accueillir le trafic international
- 15 hangars
- 12 aéroclubs, 2 sociétés de maintenance
- Gestion par Aéroports de Paris
- 5 millions d'euros générés par les aéroclubs
- 50 salariés sur toute la plateforme
- 15 salariés et une centaine de bénévoles au sein des aéroclubs

Source : BIPE pour la FNAF

LE SAVIEZ-VOUS ?

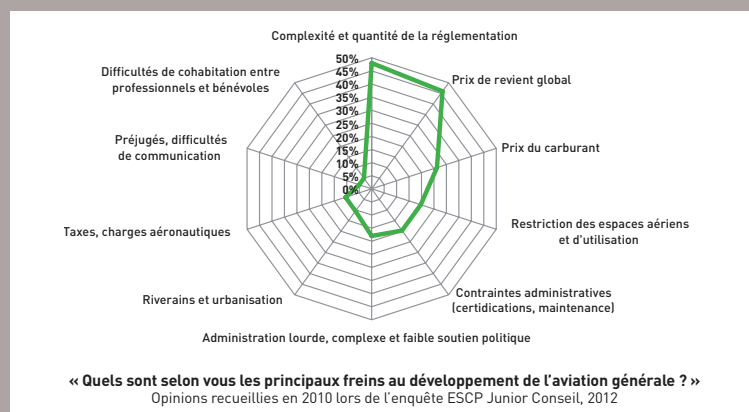
68 700
licenciés bénévoles,

passionnés, professionnels actifs, ou à la retraite, participent de manière indispensable à l'activité des aérodromes. La part associative de l'aviation générale reste très importante. Elle représente plus de 13 300 aéronefs au sein des aéroclubs.

LES ATOUS, LES CONTRAINTES, LES ATTENTES RÉALITÉS ET PERSPECTIVES

15

La réglementation et les coûts, deux difficultés majeures et connexes



Les évolutions réglementaires récentes, avec le transfert du pouvoir réglementaire à l'Europe et à l'EASA, est une préoccupation majeure. L'accumulation des exigences, sans simplification des contraintes nationales, ni apport perçu en matière de sécurité des vols, pèse sur la compétitivité de l'aviation générale française. A ces inquiétudes s'ajoutent principalement le désengagement de l'Etat et des collectivités locales sur les aérodromes, la disparition de moyens et services aéronautiques (fermeture de stations météo, de bureaux de piste, voire de terrains...). Cela se traduit par un sentiment de manque de coordination et de dialogue entre les différents acteurs (Etat, élus, gestionnaires d'aérodromes, autres opérateurs aériens), renforcé par la problématique de la pression foncière et d'une certaine forme d'intolérance découlant de l'urbanisation et des riverains.

« Le maillage du territoire, une communauté de passionnés et une formation de qualité sont le cœur du secteur aujourd'hui »

L'aviation générale et d'affaires bénéficie en France d'un excellent maillage territorial, avec un nombre important d'aérodromes. C'est un atout à la fois pour les activités commerciales - qui bénéficient d'infrastructures densément réparties, au profit des opérateurs et de leurs clients - et pour le secteur associatif - qui peut s'installer au plus proche de son public. De plus, ce maillage territorial permet des missions de sécurité et de santé publique (évacuation sanitaire, SAMU, transport d'organes...).

Au-delà, l'aviation générale et d'affaires est le révélateur de vocations professionnelles aéronautiques : les employeurs considèrent qu'elle participe à la création d'emploi et de solutions de carrières ; c'est une très bonne école de culture générale qui peut servir de base de formation des futurs pilotes et salariés de l'aéronautique.

LES ATTENTES DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

3 axes pour favoriser son développement en France

1. Simplifier et adapter le cadre réglementaire

- Pour préserver la compétitivité de l'exploitation des aéronefs immatriculés en France
- En s'appuyant sur le 'level-playing field' de la réglementation européenne de l'EASA et en supprimant les surcouches nationales
- En s'assurant qu'un même cadre réglementaire compétitif par rapport aux autres régions du monde s'applique à tous
- En recherchant la meilleure efficacité « coût / bénéfice » du cadre réglementaire
- En renforçant le rôle de sponsor de la DGAC sur la scène européenne, pour la défense des intérêts nationaux

2. Garantir la viabilité économique des activités

- En promouvant une meilleure visibilité du secteur, de ses impacts socio-économiques, auprès du grand public, des décideurs et des politiques
- En soutenant, au juste poids de ses retombées dans les territoires, un secteur d'activité à l'importance sous-estimée
- En harmonisant les dispositions fiscales pour éviter les distorsions de concurrence par rapport aux opérateurs étrangers présents sur le territoire

3. Préserver les infrastructures aéronautiques qui sont les atouts de nos régions

- En favorisant l'acceptabilité des activités de l'aviation générale et d'affaires au travers d'une politique de développement responsable
- En développant des projets éducatifs et culturels sur les bases aéronautiques

Pour accompagner ce développement, il reste important de continuer à mieux caractériser l'aviation générale et d'affaires et ses impacts, au travers d'outils de mesure de l'activité, les données disponibles étant aujourd'hui éparpillées et disparates.



Glossaire

AOPA - Aircraft Owners and Pilots Association
ASD - Aerospace and Defence
CNFAS - Comité National des Fédérations Aéronautiques et Sportives
DGAC - Direction Générale de l'Aviation Civile
EASA - Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (European Aviation Safety Agency)
EBAA - European Business Aviation Association
EGAMA - European General Aviation Manufacturer's Association
EVASAN - Évacuation Sanitaire
FAA - Federal Aviation Administration
FFA - Fédération Française Aéronautique
FFG - Fédération Française de Giraviation
FFPLUM - Fédération Française de Planeur Ultra-Léger Motorisé
FFV - Fédération Française de Vol à Voile
GIPAG - Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale
INSEE - Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
MALGH - Mission Aviation Légère, Générale et Hélicoptères
OACI - Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PNC - Personnel Navigant Commercial
PNT - Personnel Navigant Technique
RTE - Réseau de Transport d'Electricité
SAMU - Service Aide Médicale Urgence
SNEH - Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères
TES - Tableau d'Entrées-Sorties
UAF - Union des Aéroports Français
UFH - Union Française de l'Hélicoptère
ULM - Ultralégers Motorisés
UNSAC - Union Nationale de Syndicats de l'Aviation Civile

Remerciements

Commission aviation générale et d'affaires

Françoise Horiot (Troyes Aviation)
Olivier de l'Estoile (EBAA France)
Gérard David (UFH)
Jean-François Georges (Aéroclub de France)
Eric Bazinet (FFA)
Jean- Claude Simon (UAF)
Emmanuel Davidson (AOPA France)
Serge Marolle (UNSAC)
Michel Ziegler (Académie de l'Air et de l'Espace)
Patrick Charrier (AOPA France)
Elisabeth Bouffard-Savary (DGAC)
Thibaut Lallemand (DGAC)
Frédéric Fouchet (FNAM)
Edwige Vinet (FNAM)
Mildred Dauphin (FNAM)
Marlène Prost (FNAM)
Olivier Bougan (FNAM)

Et par ordre alphabétique

Jérôme Arnaud (SNC Lavalin)
Philippe Aliotti (UAF)
Christian Aubert (Maison de l'Air/Aérodrome de Gap-Tallard)

Philippe Ayoun (DGAC)
Georges Bambara (OSAC)
Eric Barbeau (SNC Lavalin)
Denis Beckrich (Aéroclub d'Alsace)
Philippe Belguiral (MA2L)
Fabrice Bos (Aéroclub Bordeaux Léognan-Saucats)
Magalie Bouchard (CSP- Keolis airport)
Fabienne Brogi-Luthar (DGAC)
Nicolas Chabbert (Daher Socata)
Axelle Chambost (UAF)
François Charritat (Aéroports de Paris)
Jean-Marie Chavant (CCI Grenoble)
Maxime Coffin (DGAC)
Martine Corboliou (DGAC)
Olivier Dupont (Aéroport de Niort)
Bertrand Eberhard (UAF)
Corinne Fitzgerald (Icarius Aerotechnics)
François Fournier (Aéroclub Sadi-Lecointe)
Nicolas Gandolfo (DGAC)
Dominique Geraud-Coulon (Association aéronautique du val de Durance)
François Gonnet (Aéroclub d'Annemasse)
Christian Gourin (OSAC)
Charles Hauton (FFA)
Jeannine Lafon
Henri Lanoe (Aérodrome de Laval Entrammes)
Didier Marrant (SDRA - Société de comptabilité de l'aérodrome du Touquet)
Patrick Moreneau (Aéroclub d'Alsace)
Jean-Christophe Martin (Université Montesquieu-Bordeaux IV)
Jean-Michel Ozoux (FFA)
Gérard Pic (GIPAG France)
Jean-Marc de Raffin Dourny (OSAC)
Christophe Rosset (SNEH)
Jean-Pierre Trimaille (Trimaille Aéro Formation)
Omr Saleh (Aéroport St Tropez-La Mole)
Pierre-Hugues Schmit (Aéroports de Paris)
Francis Viaud (CCI de la Vendée)

Sources bibliographiques

AOPA - Données adhérents
ASD - Données constructeurs d'avions
BIPE (pour la Commission aviation générale et d'affaires) - Étude des aérodromes d'aviation générale et d'affaires, au-travers de 10 focus locaux - 2012
Braibant M, Pilarski C : La synthèse du tableau entrées-sorties en année courante base 2000, (2008) CCI de Paris - L'aviation d'affaires et l'aéroport du Bourget Commission Européenne - Un agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires (2008)
CROCIS - L'aviation d'affaires en Île-de-France (2005)
DGAC - Arrêté du 24 juin 2011
DGAC - Base de données AERAL
DGAC - Liste des organismes approuvés pour la formation aux qualifications de type avions (TRTO)
DGAC - Liste des organismes proposant des formations approuvées au vol avion (FTO)
DGAC - RTA 3 - Personnels Navigants

DGAC - Titres aéronautiques valides 2010 - 2011
DGAC - Rapport sur la sécurité aérienne 2011
DGAC - Bearing Point - Étude sur l'importance de l'aviation d'affaires en France et les facteurs clés de son développement
DGAC - Situation, enjeux et perspectives de l'aviation d'affaires (2007)
EASA - Règlement (CE) n° 216/2008 et connexes
EBAA - The role of business Aviation in the European economy (2012)
EGAMA - Données constructeurs d'avions
ESCP Europe Junior Conseil (pour la Commission aviation générale et d'affaires) - Analyse des questionnaires de l'enquête « Aviation générale & d'affaires » - 2012
Eurocontrol - Business Aviation in Europe in 2011
Eurostat - Tableaux d'entrées/sorties nationaux
FFA - Données adhérents
FFA - Structures aéronautiques : Compte-rendu annuel des aéroclubs FFA
FFG - Données adhérents
FFPLUM - Données adhérents
FFVL - Données adhérents
FFV - Données adhérents
FNAM - Enquête adhérents
FNAM / BT Consulting - Améliorer la compétitivité du secteur aérien français (2005)
General Aviation Manufacturers Association : General Aviation's contribution to the U.S. economy (2006)
GIPAG France - Données internes
Grefte des tribunaux de commerce - Données économiques & comptables
INSEE - Base de données : Licences sportives
INSEE - Base de données : Trafic dans les aérodromes
Martin J-C. Université Montesquieu-Bordeaux IV: Multiplicateurs d'impacts directs, indirects et induits
Martin J-C : Les impacts économiques d'une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la région Aquitaine, Thèse Université Montesquieu-Bordeaux IV
OACI - Data Definition Standard: Aviation operations
OSAC - Base de données Aéronefs immatriculés en France avec CDN valide (2012)
OSAC - Répertoire des agréments délivrés par l'Autorité Française (2012)
RTE - Dossier de presse : RTE poursuit sa contribution au plan de relance de l'économie, et engage le renouvellement d'une partie de sa flotte d'hélicoptères (2009)
SNEH - Données internes
UAF - Base de données : Mouvements d'avions commerciaux et non commerciaux des aéroports de la France métropolitaine
UAF - Résultats d'activité des aéroports français (2011)