

Paris, le 4 mars 2022

Lettre aux candidats à l'élection présidentielle

Le secteur du transport aérien qui traverse avec le COVID la crise la plus importante de son histoire n'en reste pas moins un contributeur majeur à l'économie française et à l'emploi, y compris pour les emplois aux premiers niveaux de qualification. Il constitue un actif essentiel pour la France en termes de souveraineté nationale et d'industrialisation du territoire. Le transport aérien, qui conduit la transition écologique de son modèle depuis les années 2000, est pleinement engagé dans l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Au travers de cette lettre, la fnam - qui fédère les activités du secteur aérien en France - propose les mesures ciblées nécessaires afin de préserver des bénéfices économiques majeurs au profit de l'économie nationale dans le cadre d'une transition énergétique ambitieuse, et d'enrayer la tendance de pertes de part de marché du pavillon français constatée depuis plusieurs années. Un transport aérien français et décarboné sera en effet le moyen le plus efficace de répondre aux besoins de déplacement et de continuité territoriale des Français.

Le secteur aérien français constitue un actif de souveraineté indispensable au service de la société et de l'économie nationale. La France offre en effet un réseau et une densité de desserte inégalés au sein de l'Union européenne. Cette spécificité est à préserver. L'aviation civile, construction aéronautique incluse, contribue pour 4,3% au PIB national et génère 320.000 emplois directs. C'est un mode de transport sûr et accessible qui a permis, en 2019, à plus de 210 millions de passagers de voyager au départ et à l'arrivée des aéroports français de métropole et d'Outre-mer et a joué un rôle indispensable au cours de la crise sanitaire pour le rapatriement des Français de l'étranger, les évacuations sanitaires et l'acheminement des vaccins. Le transport de fret aérien s'est également révélé un élément essentiel au maintien de l'activité économique tant en métropole que dans les Départements et Régions d'Outre-mer (DROM) et contribuera à la sortie de la crise sanitaire.

Le secteur concourt également à l'accueil des touristes en France (1/3 des touristes hors Union européenne arrivent en France sur des vols opérés par le pavillon français). Outil de connectivité et d'attractivité, le transport aérien est un contributeur majeur au développement économique et social des régions françaises ainsi qu'à la desserte des territoires éloignés ou enclavés comme les DROM. Il offre aux citoyens comme aux entreprises des liaisons régulières au sein du territoire national, comme vers l'Union européenne ou le reste du monde. Le transport aérien est aussi synonyme de démocratisation des voyages, d'ouverture et permet de connecter le monde, c'est un vecteur indéniable de paix et de progrès.

Le transport aérien est complémentaire des autres modes, chacun dans son domaine de pertinence. Ainsi le mode ferroviaire ne peut se substituer, dans la plupart des cas, à la desserte aérienne. Le transport aérien a par ailleurs un impact limité sur la biodiversité par rapport à d'autres modes de transport. Les acteurs de l'aérien sont prêts à bâtir une complémentarité entre les modes sans enfermer les voyageurs dans des choix contraints.

Les propositions de la fnam s'articulent autour de quatre grands axes. Elles ont vocation à s'intégrer dans une **stratégie nationale** définie en début de quinquennat en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien. L'importance des Transports et du secteur aérien pour l'économie nationale devrait être clairement reflétée dans les priorités gouvernementales.

Dans ce contexte de transition écologique du secteur aérien, les réflexions doivent être menées de façon conjointe et coordonnées avec la filière aéronautique et rester cohérentes avec la vision européenne portée par le « Pacte vert » européen.

Un acteur résolument engagé dans la transition écologique qu'il convient d'accompagner

Le secteur de l'aviation est résolument engagé dans la lutte contre le réchauffement climatique et la mise en œuvre du « Pacte Vert » européen. Différents rapports de référence (« Waypoint 2050 au niveau mondial, « Destination 2050 » au niveau européen et « Décarbonation » au niveau français) - soutenus par l'ensemble des acteurs du secteur (compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale, services de navigation aérienne, constructeurs) – montrent qu'une croissance du transport aérien respectueuse de l'environnement et permettant d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050 est tout à fait possible sachant que le secteur aérien n'émet aujourd'hui qu'environ 2,5% des émissions de CO₂ d'origine humaine à l'échelle mondiale et qu'un avion de nouvelle génération ne consomme aujourd'hui que 2 litres par passager par 100 km.

Ces rapports soulignent tous la nécessaire coopération entre l'industrie, l'union européenne, et les gouvernements nationaux pour mettre en place les politiques et les investissements nécessaires à cette transition écologique.

La feuille de route impose que les leviers de réduction suivants soient activés simultanément :

- Le développement des carburants aéronautiques durables à un coût compétitif ;
- L'amélioration de la performance environnementale, y compris acoustique, des avions, avec un effort inédit de recherche et d'innovation (avion électrique et avion à hydrogène pour les distances moyennes et ultra-sobriété pour le long-courrier) ;
- Des investissements dans le renouvellement des flottes d'avions et engins au sol ;
- Des procédures opérationnelles conduisant à réduire la consommation de carburant et les nuisances sonores ;
- Le verdissement des infrastructures aéroportuaires et la mutualisation des flottes de matériels de service aéroportuaire.

L'atteinte de cet objectif ne peut se faire sans renforcer les investissements et sans accélérer la production et l'usage des carburants durables pour l'aviation qui permet de réduire jusqu'à 80% les émissions de CO₂ par rapport aux carburants fossiles.

La France s'est engagée dans des efforts importants visant à développer l'avion « vert » du futur. Elle doit également être précurseur et exemplaire dans le développement d'une filière de carburants durables et déterminer très rapidement un plan de déploiement. Au moment où les Etats-Unis ou l'Allemagne mettent en place un plan de soutien ambitieux aux carburants durables, la constitution d'une telle filière en France contribuerait à la création d'emplois supplémentaires tout en renforçant l'indépendance énergétique nationale.

Il est par ailleurs crucial, pour préserver l'ambition de la trajectoire de décarbonation proposée par l'Union européenne, de prévoir pour le secteur aérien un dispositif d'ajustement carbone aux frontières pour éviter une distorsion de concurrence défavorable aux acteurs européens et des « fuites de carbone ».

PROPOSITION 1 – Développement durable

Partant du constat que le transport aérien dispose d'une feuille de route de décarbonation compatible avec les objectifs de l'accord de Paris mais que celle-ci nécessite un accompagnement public lui permettant de préserver sa compétitivité internationale (« fuites de carbone »), il est proposé que :

- Les sommes issues de la taxation environnementale sur le transport aérien soient affectées à la transition énergétique du secteur.
- L'Etat propose un dispositif fiscal avantageux (du type « prime à la casse ») facilitant l'acquisition d'avions modernes et d'engins de piste plus efficaces sur le plan environnemental.
- L'Etat mette en place les conditions favorables à la création et au développement en France d'une filière de production de carburants durables pour l'aviation tels que des mécanismes incitatifs sous forme de crédit d'impôt, d'exonération de fiscalité ou encore d'affectation de taxe, et assure au travers du plan de relance France 2030 un investissement massif public-privé dans cette filière.
- La France défende, dans le cadre du Green Deal Européen, une concurrence équitable avec les opérateurs non-européens évitant les « fuites de carbone ».
- La modernisation du contrôle aérien français soit véritablement engagée.

Une compétitivité à rebâtir en sortie de crise dans un contexte de concurrence internationale exacerbée

En quinze ans, l'environnement a évolué avec l'essor des compagnies dites « low-cost » – y compris sur le long-courrier – et la croissance des compagnies du Golfe et de Turquie, ces nouveaux acteurs s'appuyant sur un soutien étatique massif et des coûts sociaux faibles pour proposer des offres à des prix agressifs. La crise du COVID a contribué à considérablement fragiliser le secteur du transport aérien français dont la compétitivité souffrait déjà avant crise avec une perte de part de marché du pavillon français de 1 point par an depuis 2010. En 2019, la part de marché des compagnies françaises n'était plus que de 40%.

Dans un marché totalement ouvert, les compagnies aériennes françaises souffrent d'un déficit de compétitivité croissant. Ces difficultés sont liées au poids des taxes et redevances spécifiques au secteur, mais également à celui des charges sociales, supérieures à la moyenne européenne. Par ailleurs, l'empilement de réglementations (application de règles européennes sans révision des anciennes règles nationales), parfois incohérentes entre elles, en vient à complexifier les opérations et constitue un facteur d'aggravation des difficultés des compagnies françaises.

Dans ce contexte, le transport aérien français, outre les dettes contractées individuellement par les compagnies aériennes auprès de leurs créanciers durant la crise, va être confronté dans les prochaines années au remboursement de la dette « régaliennne » créée pendant la crise du COVID et estimée à un peu plus de 3 milliards d'euros. Cette dette provient d'une spécificité française qui voit **un certain nombre d'activités régaliennes** comme le financement de la sûreté aéroportuaire ou du fonctionnement de la DGAC reposer sur des taxes perçues par les compagnies aériennes auprès des passagers.

Les coûts de sûreté de l'aérien ont par ailleurs explosé ces dernières années (+500% depuis 2001) en raison des nouvelles exigences réglementaires liées au contexte sécuritaire actuel et à la menace terroriste. Le mode aérien est le seul mode de transport où les passagers payent 100% des coûts de sûreté, au travers de la Taxe d'Aéroport (TAP), taxe qui a été multipliée par 6 en 15 ans et qui pèse près d'un milliard d'euros par an. Or, les coûts de sûreté aéroportuaire en France sont déjà supérieurs de 35% à la moyenne européenne pour les aéroports de plus d'un million de passagers.

Afin de permettre au transport aérien français de mieux affronter la concurrence internationale, il conviendrait que l'Etat puisse reprendre à son compte de manière pérenne tout ou partie du financement des activités régaliennes de sûreté et d'administration du secteur. Au minimum apparaît-il souhaitable que les dettes créées au cours de la crise COVID puissent bénéficier d'une prise en charge par le budget de l'Etat.

De telles mesures de compétitivité visent à permettre au secteur d'enrayer la perte de part de marché du pavillon français d'ici la fin du quinquennat en étant en mesure de capter 50% de la croissance du marché français contre seulement 10% en moyenne avant la crise et d'être à l'origine d'un volume significatif de création d'emplois supplémentaires.

PROPOSITION 2 - Compétitivité

Partant du constat de la perte de compétitivité du pavillon français et des conséquences majeures de la crise COVID sur leur activité, il est souhaitable que :

- **De manière structurelle, les activités régaliennes de sûreté et de régulation - à ce jour financées par des taxes assises sur le secteur – soient progressivement couvertes par le budget général de l'Etat.**
- **De manière conjoncturelle, le budget de l'Etat prenne en charge les déficits dus à la crise COVID notamment des activités régaliennes de sûreté et de régulation du secteur.**
- **Les règles nationales (« code de l'aviation civile ») soient simplifiées au regard des règles communautaires.**
- **Soit mise en œuvre une mesure de plafonnement des cotisations sociales employeur pour les personnels mobiles du transport aérien soumis à une forte concurrence internationale.**

Un secteur créateur d'emplois sur l'ensemble du territoire national

Le secteur aérien a pour particularité de localiser la quasi-intégralité de ses emplois sur le territoire national. A titre d'exemple, même une compagnie très internationale comme Air France, par ailleurs premier employeur privé d'Île de France, voit plus de 90% de ses effectifs basés en France. Il en va naturellement de même des activités aéroportuaires, d'assistance en escale, d'aviation d'affaires ou de maintenance aéronautique.

Plus de 100 000 emplois directs sont créés par les entreprises du secteur aérien et localisés en majorité dans des bassins d'emplois défavorisés et en régions. Le secteur est à cet égard un vecteur majeur d'intégration et d'emploi dans toutes les catégories socio-professionnelles. Le transport aérien seul représente plus de 2% du PIB national et génère plus de 500 000 ETP sur le territoire français. Il ne dispose toutefois pas aujourd'hui d'un dispositif de convention collective couvrant l'ensemble de ses salariés.

Ces emplois sont directement exposés à la concurrence internationale et sont, comme les moyens de production, largement délocalisables si les flux de trafic sont captés par des opérateurs basés hors du territoire national. Il est donc essentiel de les préserver dans une logique globale de réindustrialisation du territoire national.

Dans une perspective de reprise de l'économie après la crise COVID, il est à noter la persistance de besoins du secteur en termes de recrutements. Ceux-ci sont liés d'une part au vieillissement de la population du secteur, et d'autre part aux besoins d'adaptation des compétences, voire de développement de compétences portées par de nouveaux métiers.

Plusieurs métiers sont, dès à présent, en tension : c'est notamment le cas des mécaniciens aéronautiques mais aussi de certains métiers en escales qui requièrent des compétences recherchées par d'autres secteurs d'activité. C'est également le cas des métiers de la relation clients, qui nécessitent dans notre secteur d'activité la maîtrise d'une ou plusieurs langues étrangères. Ainsi ces compétences sont également recherchées par le secteur de l'hôtellerie restauration. Par ailleurs, ces métiers se transforment très vite au regard de la digitalisation généralisée.

PROPOSITION 3 – Accompagnement de l'emploi

Dans le contexte de reprise d'activité du secteur aérien et de poursuite de sa transformation liée tant à l'exigence de compétitivité, d'adaptation des métiers et des compétences à la digitalisation qu'aux engagements ambitieux de développement durable, il apparaît souhaitable d'identifier le transport aérien comme un atout capital porteur d'emplois. Il est également nécessaire d'assurer la pérennité des emplois de ces salariés en accompagnant le développement et l'adaptation des compétences et la sécurisation des parcours professionnels.

Dans cet objectif, et au côté des démarches « études et recherches » sur l'EDEC (Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences) transport aérien en cours, il est souhaitable de :

- **Dédier un fonds FNE (Fonds National de l'Emploi) FORMATION spécifique au transport aérien et ses métiers, pour préserver l'emploi, soutenir la reprise et la compétitivité du secteur. Un besoin de 15 M€ de financements potentiels pour 600 entreprises de toutes tailles dont 40% des fonds seraient dédiés aux entreprises employant de 50 à 300 salariés.**
- **Développer des programmes de formation académiques spécifiques aux métiers de l'aérien permettant de créer les compétences répondant à l'accroissement prévisible de l'activité.**
- **Préserver le maintien des qualifications spécifiques et techniques - notamment des salariés des TPE/PME du secteur de moins de 50 salariés (430 entreprises représentant 75% sur le secteur) - en renforçant les capacités de financements de l'OPCO /AKTO (Opérateur de Compétences) pour la branche transport aérien au titre du plan de développement des compétences.**
- **Renforcer les moyens financiers en faveur des conventions entre les Ministères de l'Enseignement et l'opérateur de compétences AKTO pour soutenir les actions « passerelles » du secteur entre monde éducatif et le monde économique.**
- **Simplifier les dispositifs de formations existants afin d'en faciliter l'accès notamment aux TPME.**

La fnam souhaite enfin se placer au côté de l'Etat et des organisations syndicales afin d'élaborer un cadre conventionnel ambitieux et compétitif du transport aérien français.

Un vecteur indispensable à la continuité territoriale, au commerce extérieur et à l'attractivité touristique

Le transport aérien reste un outil indispensable du désenclavement des territoires. Ces dernières années, la rareté croissante de la ressource publique a toutefois conduit l'État à progressivement se retirer du financement des OSP aériennes. Pour autant, l'aéroport est un outil-clé de la promotion territoriale et de l'attractivité des territoires. Il permet de connecter aux grandes villes, à coût et temps de trajet réduits, les zones les plus enclavées du territoire en métropole comme en Outre-mer.

L'ensemble des subventions des collectivités territoriales consacrées aux OSP (Corse exclue) représente chaque année à peine l'équivalent de la construction d'un kilomètre de LGV, soit environ 30 millions d'euros par an. La réorientation vers les OSP d'aides régionales, consenties pour certaines de manière illégale à des compagnies low-cost étrangères, permettrait de soutenir le développement de ces dessertes.

Dès lors, il semble pertinent que l'Etat engage avec les Régions et les collectivités d'Outre-mer une réflexion approfondie à la fois sur les moyens financiers à mettre en œuvre mais également sur la définition des liaisons essentielles à la continuité territoriale et des conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être desservies de manière pérenne. S'agissant des collectivités d'Outre-mer, la réflexion devrait notamment porter sur les liaisons permettant une intégration réussie de ces territoires avec les Etats voisins.

Le fret aérien, qui représente 1% du trafic de marchandises en volume mais 35% en valeur, s'est révélé essentiel lors de la crise sanitaire. Ce secteur est amené à jouer un rôle absolument critique pour maintenir la compétitivité mondiale de l'économie française et répondre au défi de l'exportation dans un contexte où la reconquête des marchés internationaux représentera pour les entreprises françaises un des moteurs clés de croissance durant la prochaine décennie.

Le transport aérien constitue par ailleurs un maillon essentiel du développement de l'activité touristique en France. Il a été identifié comme un levier économique essentiel pour la France de demain. Toutefois, l'effet créé par la succession d'actes terroristes sur le territoire national et la crise du COVID semble affecter profondément et durablement l'attractivité touristique de la France. Ainsi, la baisse de la demande touristique et de transport aérien international vers la France est conséquente sur la plupart des marchés, sans qu'un retour à une situation normale ne puisse encore être anticipé. Dans ce contexte, la promotion de la destination France incluant ses territoires ultra-marins apparaît plus que jamais indispensable.

Enfin l'amélioration de la qualité de l'accueil et de l'arrivée de nos clients sur le territoire Français reste plus que jamais une priorité. La simplification des conditions sanitaires que doivent remplir les passagers à l'entrée sur le territoire français, constitue un levier essentiel de fluidification, avec en premier lieu la levée des contraintes pour les personnes vaccinées contre le Covid19. La solution passe notamment par l'utilisation efficace de nouvelles technologies facilitant le passage aux frontières et le déploiement de la biométrie sur l'intégralité du parcours voyageur, avec notamment la pleine utilisation des postes de contrôle automatique existants « Parafe », et l'élargissement de leur utilisation aux pays sûrs, la mobilisation des effectifs nécessaires, ainsi qu'une délivrance accélérée des visas pour les touristes étrangers souhaitant se rendre en France. L'amélioration des infrastructures permettant aux passagers de rejoindre ou de quitter les aéroports parisiens, dont les projets de lignes de métro 14 et 17 du grand Paris ainsi que le CDG Express, reste plus que jamais nécessaire.

PROPOSITION 4 – Tourisme, commerce extérieur et continuité territoriale

Le transport aérien reste un outil indispensable aussi bien à la continuité territoriale qu'à la reprise de l'activité touristique en France après la crise COVID. Dans ce contexte, il apparaît souhaitable que :

- **Une réflexion approfondie s'engage entre l'Etat et les Régions et les collectivités d'Outre-Mer, à la fois sur les moyens financiers à mettre en œuvre mais également à la définition des liaisons essentielles à la continuité territoriale et des conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être desservies de manière pérenne. Un doublement à 60 M€ du financement actuel des liaisons d'aménagement du territoire apparaît au minimum nécessaire.**
- **L'Etat augmente très significativement - dans le cadre du Plan Relance Tourisme - les moyens financiers nécessaires à la promotion de la destination France incluant ses territoires ultra-marins.**
- **Un plan d'action transverse associant l'Etat et les opérateurs soit mis en œuvre pour adapter le cadre réglementaire, déployer les moyens nécessaires tant humain que technologique (pleine utilisation des postes de contrôle automatiques Parafes, déploiement biométrie, et projets européens EES/ETIAS) afin d'offrir aux passagers arrivant en France une qualité d'accueil enfin cohérente avec les ambitions françaises dans les secteurs du voyage et du tourisme d'affaires.**
- **L'Etat garantisse l'accès libre au territoire français de l'ensemble des voyageurs vaccinés, et aussi rapidement que possible à tous les voyageurs, assorti d'exigences sanitaires spécifiques en l'absence de statut vaccinal.**
- **La desserte des principales plateformes françaises soit améliorée. C'est le cas notamment pour les plateformes parisiennes d'Orly et de Roissy. Il conviendra en particulier de respecter les calendriers prévus pour la connexion de Paris-Orly au centre de Paris par la ligne de métro 14 ainsi que la mise en service du CDG Express au plus tard en 2026. Le projet de ligne 17 reliant l'aéroport de Roissy à Paris doit rester une priorité.**

Dans la perspective de l'élection présidentielle de 2022, nous souhaitons aujourd'hui attirer l'attention des candidats sur ces problématiques.

Vous pouvez compter sur l'engagement et la détermination du secteur aérien français à poursuivre en parallèle les efforts nécessaires afin d'adapter les structures de coûts de ses compagnies à une concurrence toujours plus vive.

Au moment où la France doit trouver de nouveaux leviers de croissance, nous sommes convaincus que le transport aérien offre de formidables perspectives. Après une période de crise violente et inédite, il nous faut mobiliser toutes les forces dans le cadre **d'une stratégie nationale** de soutien des compagnies françaises et plus largement de l'ensemble du secteur aérien. Les acteurs de l'aérien sont engagés dans leur transformation et prêts pour une réflexion globale sur la mobilité en France mais aussi les enjeux de souveraineté liés à ce sujet.



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris

Tél 01 86 64 12 34 – contact@fnam.fr

www.fnam.fr