

HIDALGO!2022

Réponse à La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

Les propositions que porte votre Fédération ont des approches convergentes avec le programme d'Anne Hidalgo, partageant notamment votre vision d'une France autonome, accélérant sa transition écologique, renouant avec l'innovation, le progrès technique et un écosystème industriel créateur d'emplois d'avenir.

o Premièrement, sur les enjeux que vous soulevez concernant la transition écologique et la nécessaire adaptation de notre secteur aérien pour engager cette profonde mutation : nous sommes favorables au voyage et au déplacement qui nous ouvre aux autres. Nous ne sommes pas des tenants de la décroissance, mais au contraire de modes de consommation et de production résolument repensés. C'est pourquoi, avant d'interdire ou de taxer ou davantage, il faut offrir des alternatives aux voyageurs, consommateurs et entreprises.

Dans cette logique, nous soutenons le principe pollueur-payeur, avec un transfert des coûts liés aux externalités négatives de certains modes vers ceux plus propres ou moins carbonés. Nous nous inscrivons dans le cadre de la loi Climat-Résilience avec une interdiction des vols ayant une alternative ferroviaire de moins de 2h30.

Pour les autres liaisons, nous taxerons davantage les trajets intérieurs ayant une alternative ferroviaire comparable, laquelle sera nécessairement amenée à évoluer avec la construction des nouvelles lignes à grande vitesse. Le train doit être moins cher que l'avion, et le train de nuit, *a fortiori* sur des lignes transeuropéennes, doit pouvoir être une vraie alternative aux liaisons aériennes intracontinentales.

Ce sujet sera porté dans le cadre des dernières semaines de la Présidence Française de l'Union Européenne (PFUE) et tout au long du mandat au niveau européen. Toutes les aides publiques dont bénéficient les compagnies et les constructeurs seront conditionnées à des clauses sociales et environnementales et notre champion Airbus et notre filière d'excellence aéronautique seront accompagnés pour la recherche et le développement concernant l'avion du futur, en renforçant notamment la recherche sur la filière hydrogène.

o Deuxièmement, nous sommes bien conscients de la forte concurrence à laquelle le secteur aérien français fait face, et constatons un déficit de compétitivité du secteur aérien français débouchant sur des pertes de part de marché significatives.

Repenser la place de l'avion dans nos sociétés à l'heure de la transition écologique est une chose. Laisser nos compagnies aériennes perdre du terrain au profit d'acteurs étrangers en est une autre ; nous ne pouvons pas voir notre secteur aérien décliner continuellement. Vous êtes pris en tenailles entre l'agressivité de compagnies aériennes *low-cost* européennes sur le court et le moyen-courrier d'un côté, et la présence de compagnies d'Asie et du Moyen-Orient sur le long-courrier.

Les Assises nationales du transport aérien de 2019 ont été un coup d'épée dans l'eau. Il semble toutefois utile de réunir tous les acteurs de la filière pour créer une véritable dynamique collective et identifier les pistes pour renforcer la compétitivité du secteur aérien français. Plusieurs orientations peuvent être suivies, nous en voyons au moins trois.

- La première, dans le prolongement des propos précédents, consiste à transformer l'enjeu de la transition énergétique en un avantage comparatif. Alors qu'environ un quart du prix du billet est lié au kérosène, baisser la facture de carburant est primordiale. Les leviers sont connus en la matière : développement d'avions plus frugaux, généralisation de carburants alternatifs (ex. hydrogène, carburants de synthèse, biocarburants), électrification des équipements au sol, gestion optimisée du trafic aérien, etc. Dans cette optique, des aides visant à accélérer la modernisation de la flotte des compagnies aériennes françaises peuvent être envisagées, à travers, par exemple, un dispositif de suramortissement.
- La deuxième orientation vise à revoir la réglementation économique et la gestion du trafic aérien en s'appuyant sur les conclusions du rapport de l'IATA de 2019.
- Enfin, la troisième orientation consiste à adapter et renforcer les compétences des salariés du secteur pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Vous identifiez, à ce titre, des pistes en matière de formation et de qualification qui méritent d'être approfondies dans le cadre d'une réflexion de branche. A ces actions sectorielles, s'ajoutent des actions plus structurelles liées à l'ambition que nous portons pour l'enseignement supérieur. Nous voulons investir massivement dans l'université pour qu'elle prépare aux métiers de demain et renforcer les liens entre les mondes académique et économique à travers une généralisation de l'apprentissage.

Beaucoup a été fait pour alléger le coût du travail en France, notamment avec le CICE en 2013. Dès lors, l'enjeu est davantage de lutter contre les distorsions de concurrence. Cela passe par la mise en place accélérée d'un SMIC dans l'ensemble des pays de l'UE pour éviter que certaines compagnies aériennes européennes à bas coût fassent du dumping social. Cela passe par une stratégie plus défensive en matière d'attribution de droits de trafic à l'égard des compagnies extra-européennes. Cela passe enfin par un rôle réaffirmé de l'Etat comme garant des conditions de concurrence.

o Troisièmement, nos territoires ultramarins dans toute leur diversité font la fierté de notre pays et sont un atout infiniment précieux pour la place de la France dans le monde. Pour autant, leur éloignement géographique, et le manque de considération à leur égard au cours des dernières décennies, ont accentué des inégalités sanitaires, économiques et sociales qui ne sont pas tolérables dans notre République.

Les Outre-Mers doivent retrouver leur juste place parmi nos territoires. Le renforcement des liaisons aériennes avec l'Hexagone, et plus largement la lutte contre la vie chère, font nécessairement partie de cette politique, et nécessitent une augmentation conséquente des moyens financiers alloués par l'État.

Plus généralement, la France ne peut pas se passer d'une politique touristique volontariste et ambitieuse, qui promeut son patrimoine unique et diversifié. En ce qui concerne les outre-mer comme destination touristique, la question n'est pas tant celle de l'augmentation des moyens (qui seront augmentés, comme évoqué plus haut) que celle de leur juste répartition avec la métropole. Nous serons, par ailleurs, particulièrement attentifs à la promotion et au développement d'un tourisme vert et durable dans les outre-mers, où les écosystèmes demeurent souvent très fragiles, voire dégradés à long terme par l'activité humaine. C'est dans ce cadre que nous souhaitons promouvoir la France - dans son ensemble - comme destination touristique d'exception.

La qualité d'accueil des touristes en France, enfin, a forcément connu d'importants aléas dus à la crise sanitaire. La relance de notre économie passe aussi par la mise à niveau des moyens et des outils d'accueil des passagers arrivant en France. Il est néanmoins impossible de garantir, dans la situation actuelle, le libre accès systématique au territoire

de tout voyageur vacciné, dans la mesure où il est à présent établi que la vaccination ne protège entièrement ni de la contamination, ni de la contagiosité. Les entrées sur le territoire restent donc soumises, dans un contexte de remontée des cas et des hospitalisations sur le territoire national, aux contingences de la crise sanitaire

Enfin, il est nécessaire de rappeler que l'Etat pourra intervenir pour aider à surmonter les difficultés du secteur aérien français liées à la crise sanitaire, et ce, dans une logique de réciprocité. Les compagnies aériennes françaises doivent, en effet, déployer des stratégies à même de mettre sous contrôle leur structure de coûts et renforcer leur niveau de service pour être à la hauteur des standards internationaux.
