

Communiqué de presse
Paris, le 8 novembre 2023

La FNAM dresse le bilan du Transport Aérien en France : défis économiques, perspectives de trafic, fiscalité, et transition écologique



De gauche à droite : Marc Rochet, Groupe Dubreuil - Président de la Commission Economie et Compétitivité de la FNAM | Alain-Hervé Bernard, Directeur Général Délégué Air France | Pascal de Izaguirre, Président de la FNAM et de Corsair | | Julien Ducoup, FedEx - Président de la Commission Environnement

La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) a tenu le 7 novembre une conférence de presse afin de faire le point sur un été globalement positif pour le transport aérien et évoquer les perspectives pour la saison aéronautique prochaine, ainsi que les principaux enjeux du secteur.

L'industrie du transport aérien en France est en effet confrontée à d'importants défis économiques et environnementaux dans un contexte commercial jusqu'ici dynamique. Elle souffre toutefois de l'absence d'un cadre réglementaire et opérationnel stable lui permettant de planifier sereinement une transition écologique tout aussi nécessaire que coûteuse.

Environnement économique du transport aérien français

Le transport aérien français fait face à un environnement économique moins prévisible après le rebond post-COVID. Si le transport aérien de passagers a maintenu globalement une bonne performance, les secteurs du cargo et de l'aviation générale et d'affaires ont connu une baisse après la "bulle" COVID. Le changement structurel de comportement des voyageurs d'affaires, en particulier sur les trajets métropolitains, a été noté.

Les principaux coûts des compagnies aériennes dont le kérosène, les taxes, la fiscalité spécifique carbone, les redevances, le coût de la main-d'œuvre et la maintenance ont augmenté de manière significative. Les tarifs, mesurés par l'Indice IPTAP DGAC, ont ainsi en conséquence évolué à la hausse. Dans l'ensemble, le trafic aérien s'est bien maintenu. Les liaisons vers les DOM-TOM ont, comme le trafic international, enregistré de bonnes performances même si les tensions géopolitiques dans des régions telles que l'Ukraine, l'Afrique de l'Ouest et maintenant le Proche-Orient incitent à la vigilance.

Bilan de l'été 2023 et perspectives de trafic hiver 2023/2024

L'été 2023 a été marqué par de bonnes performances opérationnelles (passage des frontières et de la sûreté et traitement des bagages) dans les aéroports, malgré une activité se rapprochant de 95% des niveaux de 2019 pour le hub de Roissy-Charles-de-Gaulle. Cependant, des problèmes de ponctualité persistent en raison notamment d'une performance encore insuffisante du contrôle du trafic aérien (ATC). Ces défis persisteront en 2024 avec la mise en œuvre du système 4-Flight qui constitue un "mal nécessaire" pour améliorer les performances.

Les compagnies aériennes soutiennent pleinement les efforts visant à accroître la prévisibilité des impacts des mouvements sociaux dans les centres de contrôle aérien. La FNAM espère ainsi que le projet de loi correspondant sera adopté rapidement par le Parlement.

Les perspectives de trafic sur le long-courrier pour l'hiver 2023/2024 restent optimistes, avec un retour à près de 98% des capacités de 2019 en sièges-kilomètres offerts et un développement notamment des services vers l'Asie.

L'ensemble du secteur se prépare enfin pour les grands événements à venir, en particulier les Jeux Olympiques. La FNAM appelle dans ce contexte à ce que l'accès des salariés aux aéroports soit garanti dans de bonnes conditions durant cette période et que les éventuelles restrictions de vols, notamment pour la cérémonie d'ouverture, soient aussi limitées que possible.

Fiscalité du transport aérien - Projet de Loi de Finances 2024

Le constat n'est pas nouveau mais le pavillon français continue de souffrir d'une érosion forte et régulière avec une part de marché désormais en dessous de 40% (alors qu'elle était supérieure à 60% il y a une vingtaine d'années).

La décarbonation du secteur aérien français est une nécessité pour laquelle les compagnies aériennes françaises s'engagent. Elle s'accompagne toutefois de coûts significatifs et le secteur, déjà très taxé¹, a besoin de pouvoir investir ses bénéfices limités dans sa propre transition écologique. En conséquence, la FNAM a rappelé sa forte opposition à la mise en place dans le cadre du projet de Loi de Finances 2024 d'une nouvelle taxe sur les infrastructures de transport de longue-distance portant notamment sur le chiffre d'affaires de certains aéroports. Cette taxe injuste sera presque entièrement supportée par les compagnies aériennes françaises qui opèrent sur les grandes plateformes parisiennes ou de province alors que de grandes compagnies étrangères "low-cost" seront paradoxalement épargnées.

Une autre préoccupation majeure concerne le financement de l'activité régaliennne qu'est la sûreté aéroportuaire. La FNAM en appelle à l'Etat afin de prendre en charge tout ou partie du coût de cette activité pendant la période COVID afin de limiter le déficit prévisionnel du tarif de sécurité et de sûreté (T2S).

Les compagnies aériennes portent enfin une attention particulière à une éventuelle évolution de la régulation aéroportuaire. Elles ont formulé des propositions communes avec l'UAF. Elles soutiennent par ailleurs les recommandations récentes de l'Autorité de Régulation des Transports adressées au gouvernement sur cette question.

¹ Voir à ce sujet la décision du Jury de Déontologie publicitaire : <https://www.jdp-pub.org/avis/fer-de-france-internet/>



Transition Écologique et Impact Socio-Économique pour les Territoires des Activités Aériennes

La FNAM rappelle que la transition écologique du secteur aérien repose sur plusieurs piliers, notamment le progrès technologique à travers le renouvellement des flottes, l'utilisation de carburants aéronautiques durables (CAD) et l'optimisation des opérations aériennes.

En ce qui concerne les CAD, il est essentiel que le gouvernement garantisse, outre le développement d'une filière française, un accès à la biomasse nécessaire en attendant le développement des e-fuels et mette en place des mécanismes assurant un prix d'achat raisonnable.

Un dispositif de suramortissement fiscal pour favoriser le renouvellement des engins de piste afin de les "verdir" est important pour favoriser la décarbonation des opérations au sol.

Les descentes continues constituent un élément clé pour réduire à la fois les émissions de CO2 et le bruit². Cela devrait constituer, au même titre que le renouvellement des flottes, une priorité dans les études d'approche équilibrée en cours. Celles-ci sont en effet essentielles pour mettre en perspective les avantages économiques et sociaux procurés par l'activité aérienne par rapport aux nuisances générées.

À propos de la FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

La FNAM est l'organisation professionnelle du secteur aérien représentant plus de 95% du transport aérien français. Au travers de 7 groupements professionnels - la **CSTA** (Chambre Syndicale du Transport Aérien), la **CSAE** (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale) – l'**EBAA France** (European Business Aviation Association) – le **GIPAG France** – Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale) – le **GPMA** (Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien) - le **SNEH** (le Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères) et l'**UAF** (Union des Aéroports Français) - elle fédère 9 métiers et représente plus de 370 entreprises, soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 en compagnies aériennes, 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports et près de 20 000 dans les autres secteurs. La FNAM représente les intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Son objectif est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition énergétique.

Retrouvez les actualités de la FNAM sur :



² Le coût social du bruit en France est estimé à 147,1 milliards d'euros par an selon l'ADEME. 66,5% de ce coût social correspond au bruit des transports principalement le bruit routier qui représente 54,8% du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6%) et seulement ensuite du bruit aérien (4,1%).

