Commission Économie et Compétitivité

04 Avril 2024

Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

Ordre du Jour

1. **Conjoncture économique**
2. **Point sur la situation du trafic**
3. **Point géopolitique**
4. **Impacts 4FLIGHT**
5. **Indices des prix**
6. **Point sur la TITLD**
7. **Point sur réforme de régulation aéroportuaire**
8. **Actualité des EIAE (approche équilibrée, nuisances sonores)**
9. **Hausse de la taxe TNSA**
10. **Potentielle hausse prochaine de la TSBA (PLF25)**
11. **Focus sur les règlementations UE**
12. **Supply-chain**
13. **Étude sur les DOM en cours (OXERA)**

I. Situation macro-économique

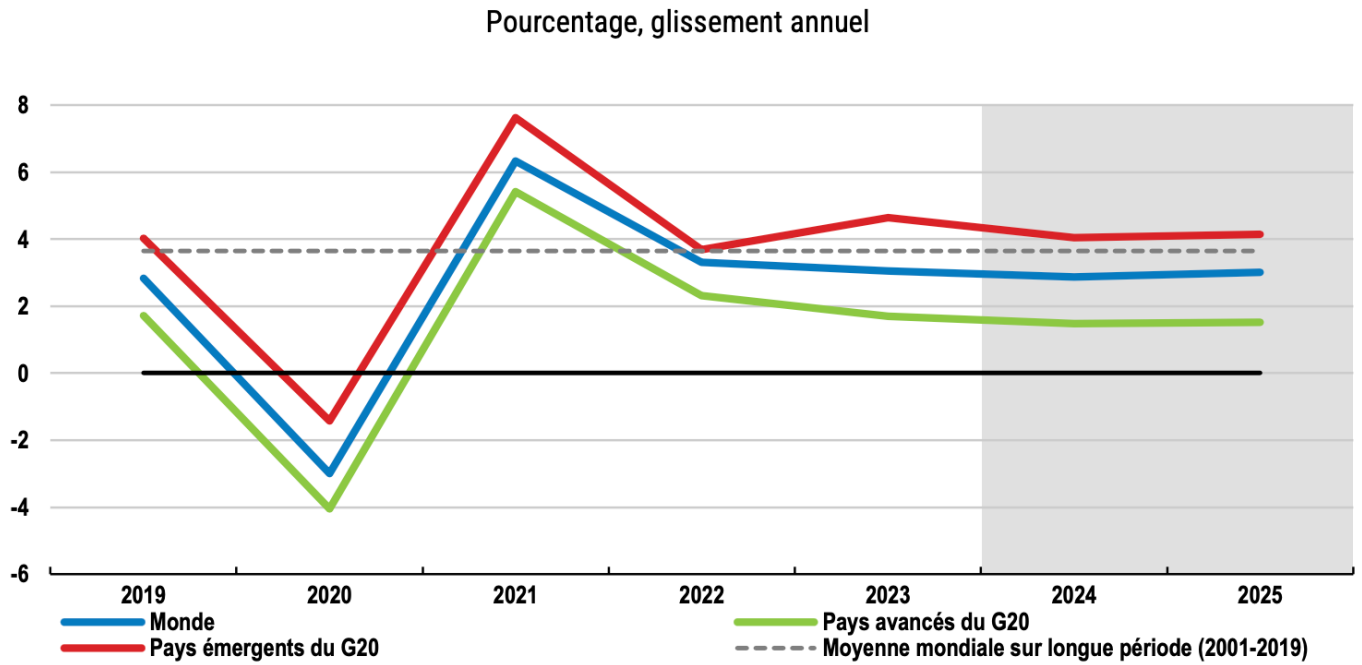
Prévisions macro-économiques (Monde/Europe)

Constaté 2023

- Des chiffres de croissance en 2023 en recul (PIB Mondial +3,1%)
  - Pic d'inflation atteint au T1 2023
  - Une croissance amoindrie (inférieure à 2%) dans les pays industrialisés

Prévisions 2024 & 2025

- Croissance du PIB mondial devrait **rester modérée,** de 2,9% en 2024, et 3% en 2025, tirée principalement par l'Asie (comme en 2023)
- Tensions géopolitiques constituent la source majeure d'incertitude



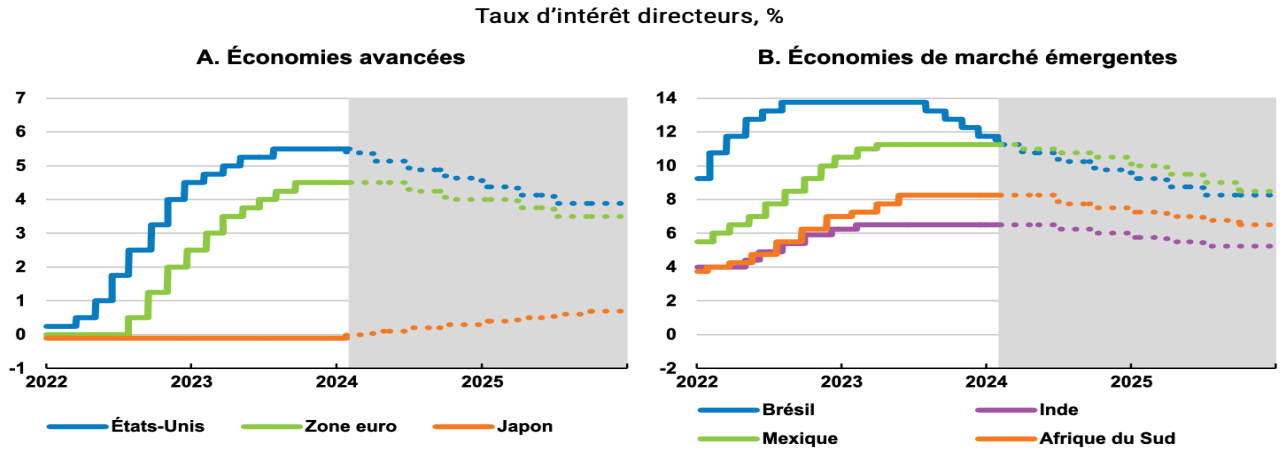
Note : Les agrégats utilisent des pondérations mobiles du PIB nominal aux parités de pouvoir d'achat (PPA).

Source : Base de données des Perspectives économiques intermédiaires de l'OCDE, n° 115.

Un essoufflement des perspectives de croissance à l'échelle mondiale

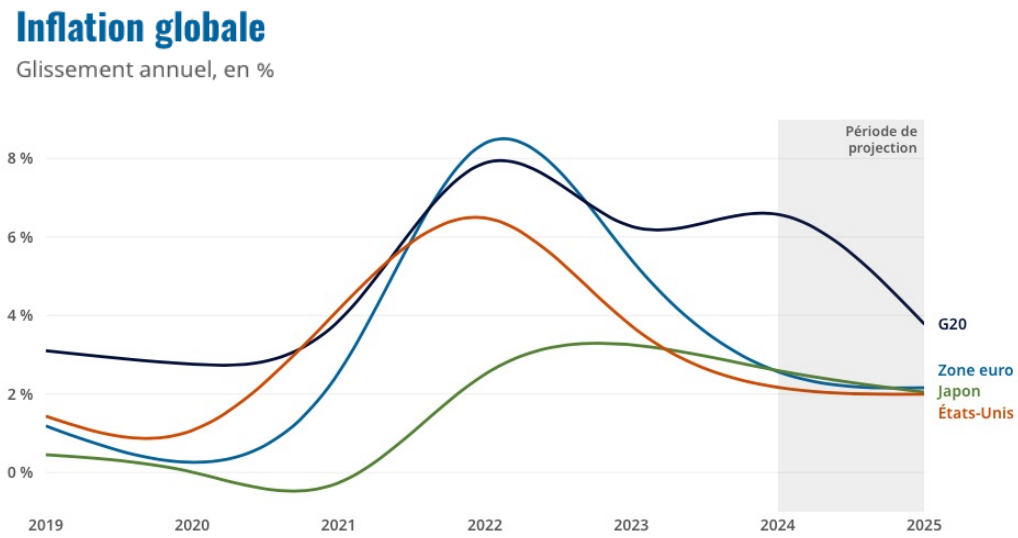
Prévisions macro-économiques (OCDE)

- Pic d'inflation globale atteint tant sur les pays développés que les sur les pays émergents
- Diminution forte des taux d'inflation en zone EURO depuis Novembre 2022 qui rejoint le niveau des USA
- Également les pics d'augmentation des taux directeurs sont constatés partout dans le monde et auront tendance à se stabiliser dans le temps



Note : Pour les États-Unis, le taux directeur correspond à la limite supérieure de la fourchette retenue comme objectif pour le taux des fonds fédéraux. Le taux directeur utilisé pour la zone euro est celui qui s'applique aux opérations principales de refinancement. Les zones grisées correspondent aux projections de l'OCDE.

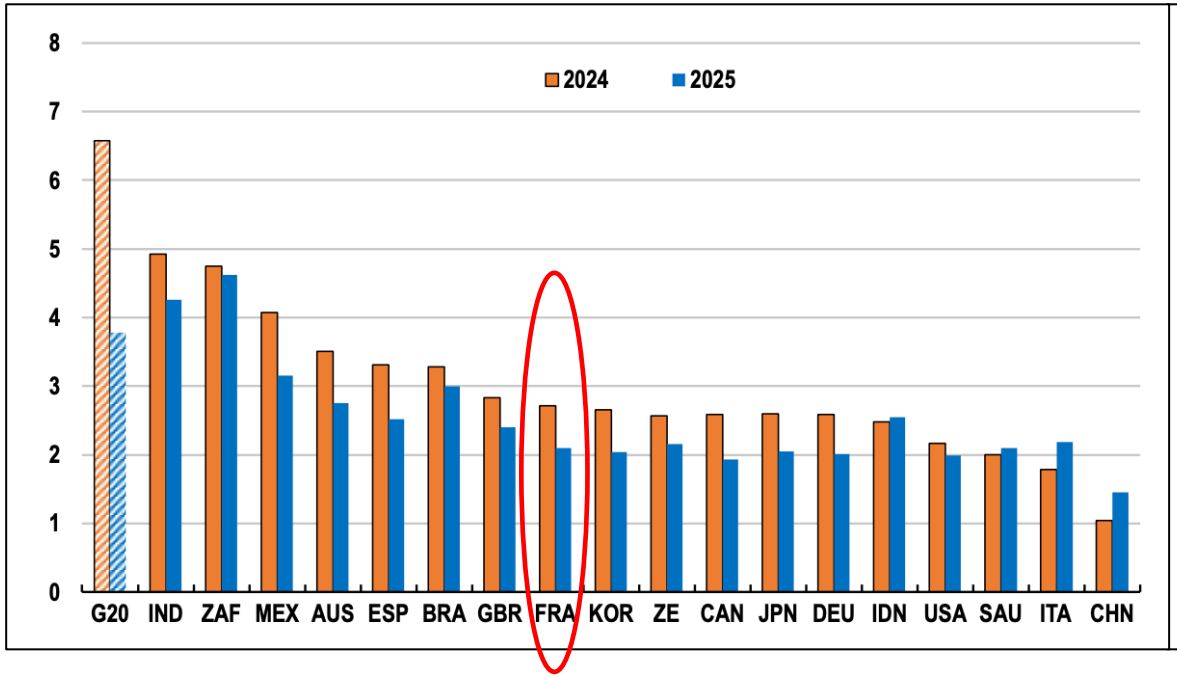
Source : Base de données des Perspectives économiques intermédiaires de l'OCDE, n° 115.

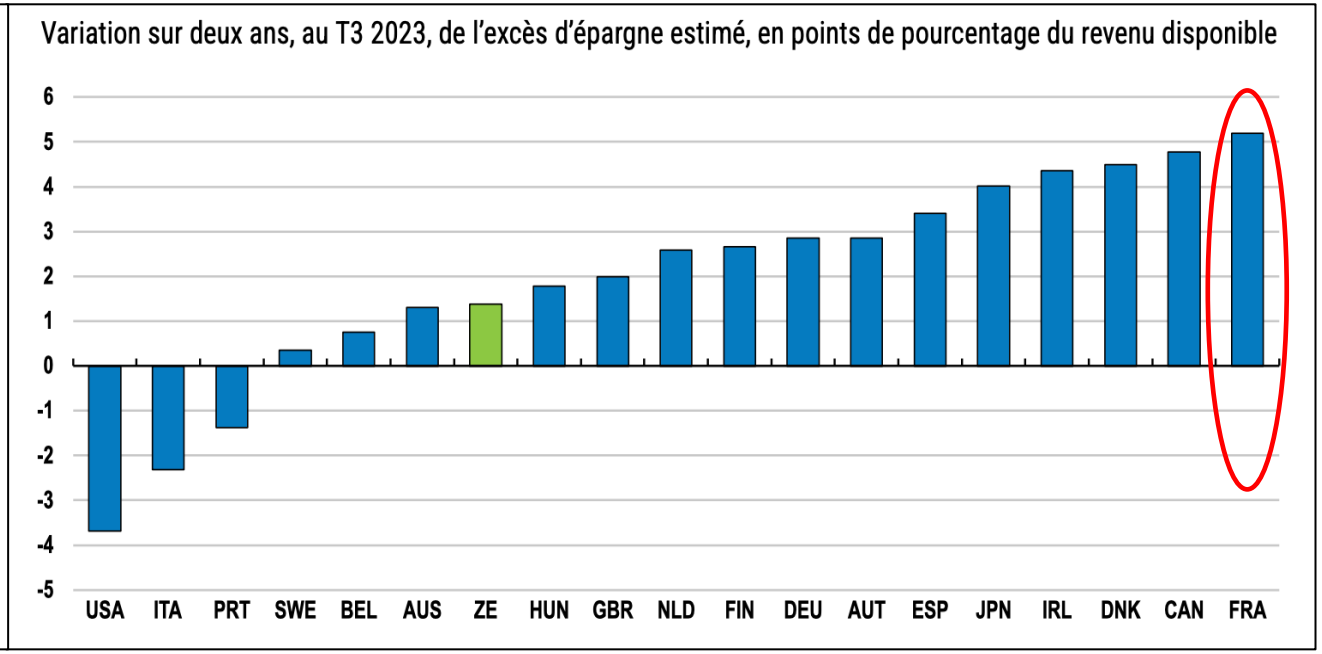


Un avenir risqué et incertain pour le pouvoir d'achat des citoyens européens
Des capacités de financement réduits pour les industriels en raison des niveaux de taux directeur encore élevés

Prévisions macro-économiques (OCDE) : France

- Prévision de croissance du PIB Français :
  - 2024 : 0,6%
  - 2025 : 1,2%

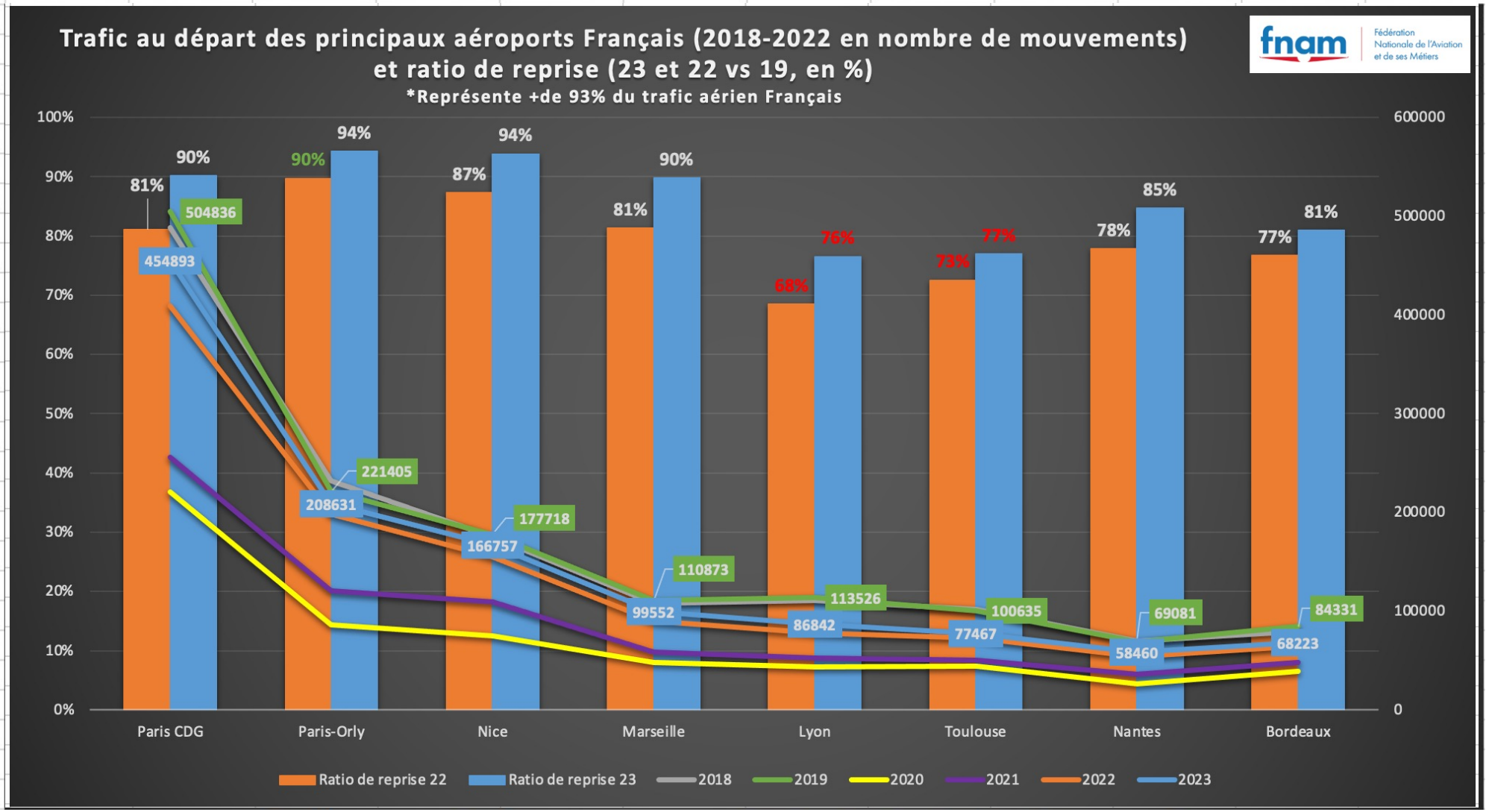




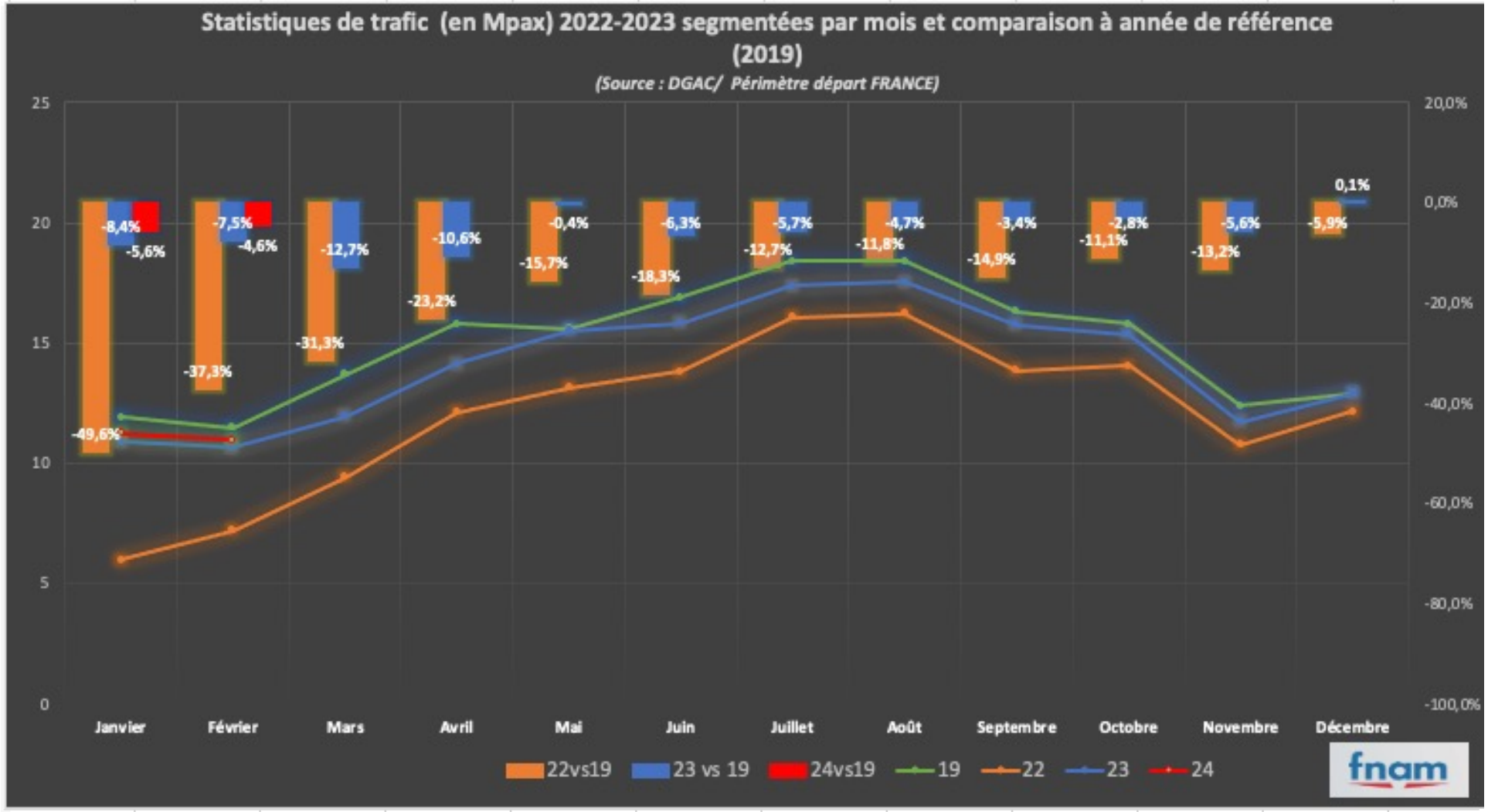
Les prévisions de croissance Françaises sont très en deçà des perspectives mondiales. Va dans le sens des excès d'epargne enregistrés qui montrent une confiance limitée dans l'avenir

2. Situation du trafic

Bilan du trafic à DEC 2023 par aéroport



Bilan du trafic à FEV 2024



3. Géopolitique

Fermeture des espaces aériens et conséquences (1/2)

- Fermeture de l'espace aérien du Niger depuis juillet 2023
- Fermeture de l'espace aérien et de l'aéroports toujours en cours pour les aéronefs et passagers Français
- Ces tensions ont fortement détérioré les comptes de résultats des compagnies opérant en Afrique sur le Q4 2023.

Allongement des temps de vol :

Aéroport	Temps de vol initial (depuis Paris)	Augmentation (Temps de vol)	Augmentation (en %)
N'Djamena (Tchad)	5h50	+ 2h	+ 34 %
Abuja (Nigeria)	6h05	+ 50 min	+ 13,7 %
Bangui (RCA)	6h55	+1h30	+ 21,7 %
Yaoundé (Cameroun)	6h35	+1h	+ 15,2 %
Douala (Cameroun)	06h40	+ 45 min	+ 11,2 %
Libreville (Gabon)	07h05	+ 30 min	+ 7 %
Kinshasa (République Démocratique du Congo)	07h35	+ 45 min	+ 9,9 %
Brazzaville (Congo)	07h40	+ 45 min	+ 9,8 %
Pointe Noire (Congo)	09h30	+ 30 min	+ 5,3 %
Luanda (Angola)	08h25	+ 30 min	+ 5,9 %
Johannesburg (Afrique du Sud	10h40	+ 40 min	+ 6,2 %

Des contraintes opérationnelles fortes sur l'exploitation des lignes africaines subsahariennes qui pèsent sur l'économie des lignes

Fermeture des espaces aériens et conséquences (2/2)

Potentiellement très problématique si :

- Fermeture de l'espace aérien libyen
  => bloque l'Afrique centrale

- Fermeture de l'espace Malien
  => oblige à contourner via Maroc / Guinée pour relier l'Afrique centrale

- Fermeture de l'Arabie Saoudite / Egypte
  => bloque le passage mer rouge
  => oblige à contourner via Turquie/Irak/EAU pour relier les DOM/Maurice/Madagascar/…



Espace aérien libyen ouvert mais fortement déconseillé au survol

Zone de conflit Israélien pouvant s'étendre sur la zone Egypte

Des menaces potentielles à venir au vu de la situation/position géopolitique fragile de la France en Afrique actuellement

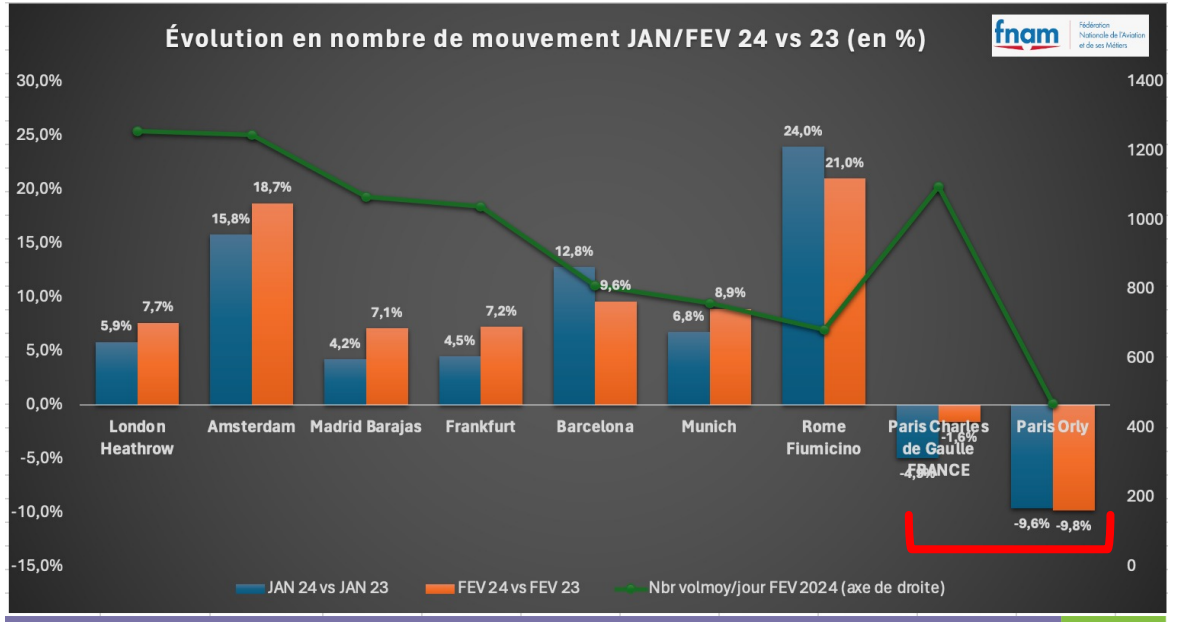
4. Impacts 4Flight

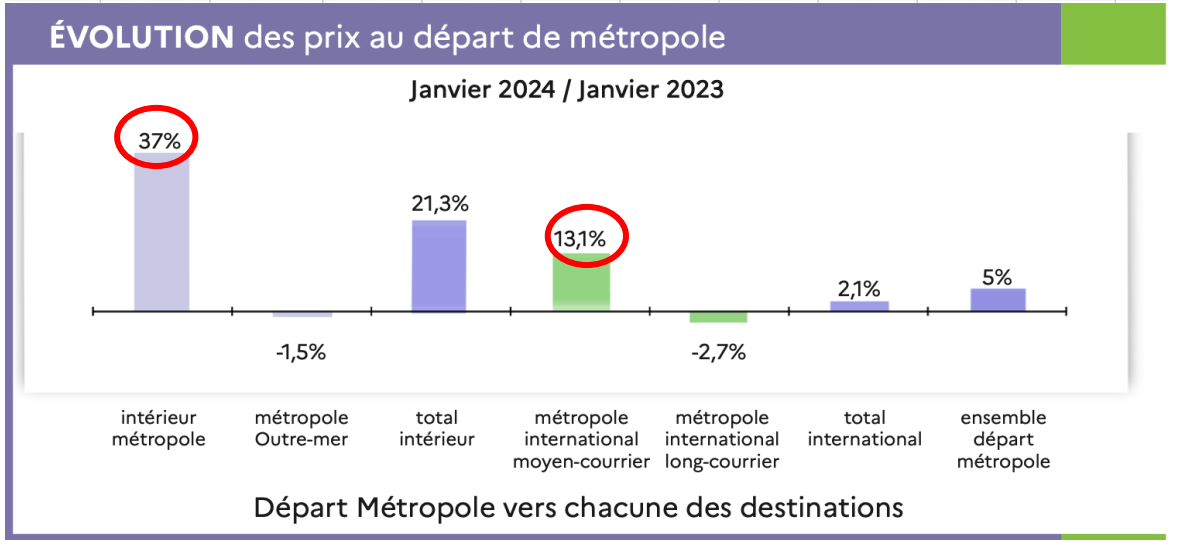
Impacts 4flight

- 4Flight sur la période JAN-FEV24 a provoqué l'annulation de 16000 vols en programmation
- Les dernières statistiques de mouvement EUROCONTROL montrent des réductions de trafic très élevés sur janvier et février, principalement sur les liaisons internes
- Ces abattements de sécurité font de la France le seul pays Européen à décroitre en termes de nombre de mouvement
- Hausses significatives des prix des billets sur les lignes intérieures (source 'Bulletins statistiques DGAC des prix des billets d'avion' « tendanciel »). Plusieurs médias en ont parlé ces dernières semaines.

ACTION

- Nous avons fait préciser à la DGAC les raisons de l'augmentation des prix sur les faisceaux intérieurs avec en cause 4Flight et les réductions d'offre associées.
- Demande d'un décalage du déploiement (3NOV => 6JAN).

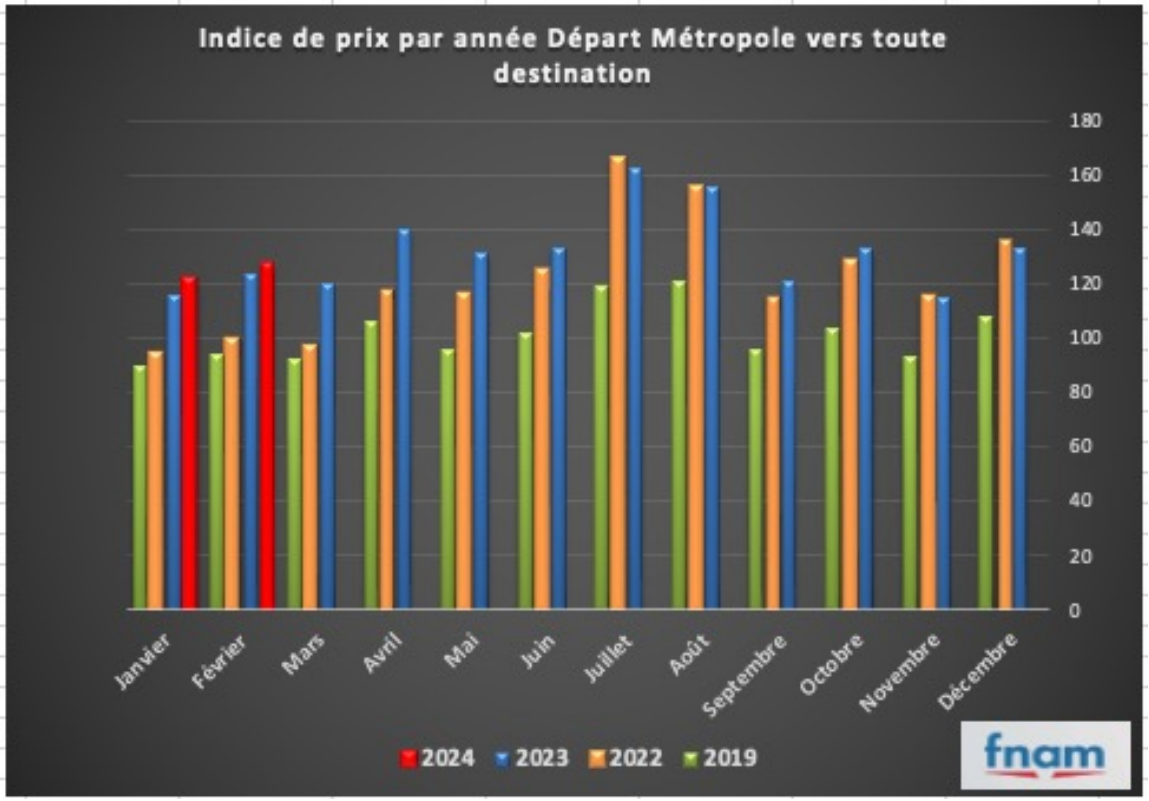




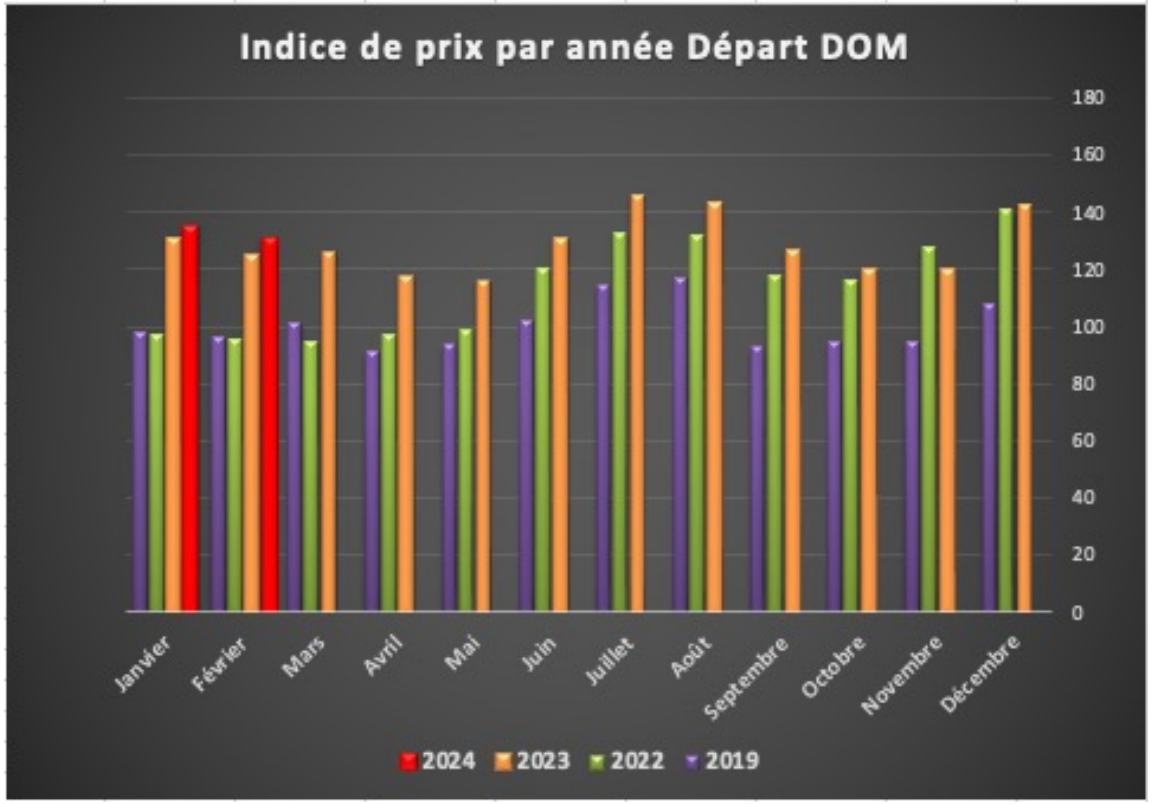
5. Indices des prix

Indice des prix du billet (France, base 100 année 2017)

Métropole :

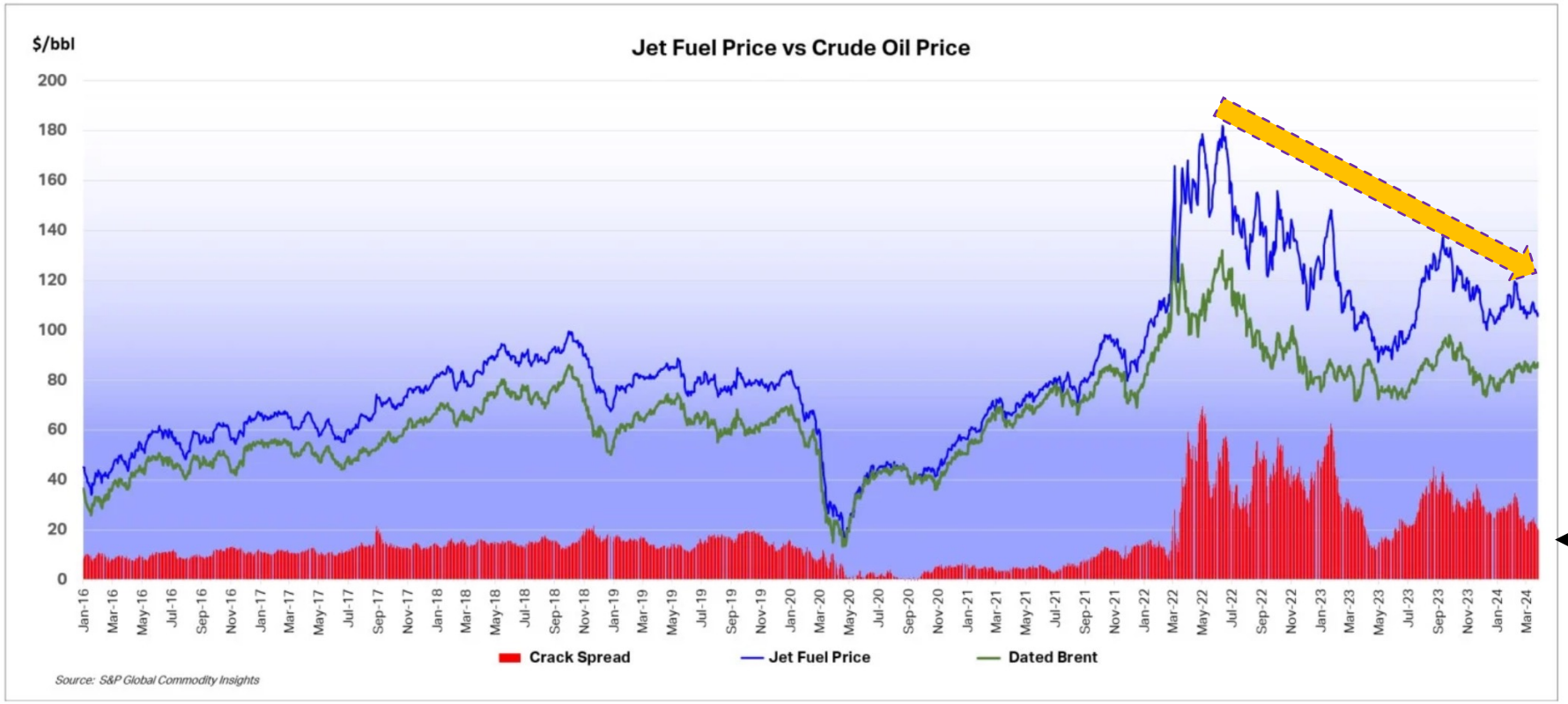


DROM :



Un début d'effet correctif sur les prix à partir de Juillet 2023, principalement accentué en Métropole, qui semble repartir légèrement à la hausse sur 2024

Fuel prices and benefices (1/2)



- Le Crack Spread (marge brute liée au raffinage) est multiplié par 6 entre Mars 2022 (début du conflit en Ukraine et de la tension sur le marché hydrocarbure) et la moyenne 2016-2020
- Correction des prix début 2023 avant de repartir à la hausse en Mai 2023.
- Pente descendante

Une décorrélation brutale des prix à partir du conflit Ukrainien. Le spread tend à diminuer mais reste sur des niveaux encore très élevés au regard des moyennes 2016-2019.

6. Point sur la TITLD

Taxe sur les infrastructures longue distance

Contexte

- Depuis le 01/01/2024 (PLF24), une taxe supplémentaire sur les infrastructures longues distance est collectée par les services de l'Etat

- Elle représente 4,6% du CA aéroport avec un objectifs de collecte de 400M sur 4 ans (2024-2027). Compte tenu des conditions d'application (CA>120M€), elle s'appliquera sur les aéroports :
  - ADP
  - Nice
  - Marseille

Évolutions

- Comme anticipé, cette taxe est répercutée sur les compagnies aériennes via les redevances de service public aéronautique
- Les aéroports de Paris et Nice ont d'ores et déjà convoqué des cocoécos afin de répercuter (en partie) cette nouvelle taxe



- Des recours juridiques ont été déposés par les aéroports et l'UAF
- Notre conseil juridique mentionne qu'il est préférable de ne pas porter l'action au niveau de la FNAM

7. Réforme régulation aéroportuaire

Régulation Aéroportuaire

Contexte

Réponse de la FNAM à la consultation publique précisant les modalités de la caisse hybride tel qu'envisagée par la DGAC (Fev24) :

- Préférence exprimée pour le maintien
- Publication simultanée de l'arrêté sur l'aménagement de caisse et du décret sur la réforme des CRE/COCOECO
- En cas d'aménagement de caisse, volonté de mise en place d'un mécanisme de partage de la valeur incrémentale

Nous sommes confiants dans le fait de faire accepter le mécanisme de partage de la valeur incrémentale sur les surprofits engendrés par les activités non-régulées

A venir

- Le calendrier proposé par la DGAC envisage la publication des arrêtés ministériel à la fin du T1 2024
- Plusieurs échanges sont prévus avec la DGAC afin de fixer les modalités des processus (CoCoEco, CRE, etc)

8. Hausse de la taxe TNSA

Hausse de la TNSA

- La taxe sur les nuisances sonores aériennes sert à alimenter des caisses (indépendantes par aéroport) visant à subventionner les travaux acoustiques des riverains des aéroports
- Annonce par l'administration d'une hausse de taxe nuisance sonore aérienne différencié par aéroport comme specifié dans le tableau ci-contre (hausse moyennée de 6,3%)
- Date d'effectivité souhaité initialement 1er Avril 2024
- Hausse justifiée par l'administration en raison des manques de recettes par rapport aux prévision effectuées dans la loi de finance PLF24
- À titre d'information sur la plupart des aéroports concernés les caisses sont excédentaires

Aérodrome	Tarif en vigueur (€)	Nouveau tarif au 01/04/2024 (€)	Augmentation
Beauvais-Tillé	2,90		
Bordeaux-Mérignac	4,45	**10,00**	125 %
Lille-Lesquin	0,80	**10,00**	1150 %
Marseille-Provence	4,70		
Nantes-Atlantique	27,00	**37,80**	40 %
Nice-Côte d'Azur	0,50		
Paris-Charles de Gaulle*	21,90	**24,30**	10,96 %
Paris-Le Bourget*	71,90	**75,00**	4,31 %
Paris-Orly	26,60		
Toulouse-Blagnac	17,70		
Total			**6,30 %**
Total avec frais de perception			

La FNAM s'est fortement opposée à cette augmentation ainsi qu'à sa temporalité de mise en œuvre
La date d'effectivité est repoussée au minimum au 1er Juillet 2024

9. Hausse de la TSBA (SNBC3)

Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) 3

Contexte :

- Transmission de la feuille de route de décarbonation de l'aérien article 301 (février 2023/rendue publique en avril 2023)
- Le deuxième niveau de modélisation de la SNBC 3 qui décrit les futures trajectoires d'émissions du pays nous a été présenté fin novembre 2023

Évolutions :

- Les hypothèses/trajectoires retenues dans le cadre de la SNBC 3 sont en désaccord avec nos préconisations, quelques exemples :
  - Non-prise en compte des crédits d'émissions des e-fuel pour l'aérien et hypothèses de coût des électro-fuel trop élevées
  - Proposition d'interdiction des vols avec alternative décarbonée de moins de 4h30 (correspondances incluses)
  - Éléments de taxations supplémentaires pour le transport aérien
  - Non priorisation de la biomasse et non prise en compte des technologies E-BTL
  - Relatif au périmètre d'intervention (soutes internationales)
  - Relatif à la prise en compte des compensation carbone (Art147 loi C&R)



- Réponse à la consultation DGEC SNBC, réponse FNAM également reprise par le GIFAS et l'UAF
- La SNBC 3 semble être laissée en stand-by dans l'attente de clarification de la stratégie SGPE

10. Focus sur la réglementation UE

Focus sur la réglementation UE : ETD

Contexte :

- La Directive de l'énergie Européenne vise à inclure une taxation sur le kérosène (10,75€/gigajoule)
- Pour être mise en œuvre cette directive nécessite l'unanimité des Etats-membres

Évolutions :

- Étant donné la difficulté d'obtenir un accord global il est proposé de mettre en œuvre cette taxe supplémentaire sur le kérosène entre chaque pays signataire de l'accord
- La France semble en accord avec cette récente proposition qui conduirait, en plus des distorsions de concurrence internationales due à FF55, à des distorsions de concurrence intra-européenne entre les Etats membre.
- Nous réfléchissons à ce stade comment œuvrer pour empêcher cette mise en place

Focus sur la réglementation UE : Non-CO2 effects

Contexte :

- Dans le cadre des émissions Non-CO2, l'UE est en train de définir une réglementation incitant à mesurer dans un premier temps les émissions non-CO2 des compagnies aériennes (GES, contrails, etc)
- Dans un second temps il est prévu d'inclure ces émissions non-CO2 dans les ETS qui seront facturés aux compagnies



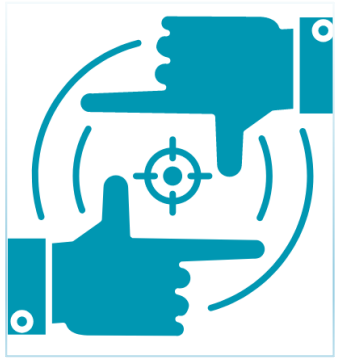
- Des travaux scientifiques sont encore en cours dans le cadre du CORAC avec (Meteo France, Air France, Thales, Airbus, …) pour caractériser les effets non-CO2. De grandes incertitudes subsistent.
- La FNAM sera présente aux groupes de Travail EASA/UE afin de mieux comprendre et anticiper les changements en cours

I I. Actualité des EIAE (nuisances sonores)

Les EIAE en France

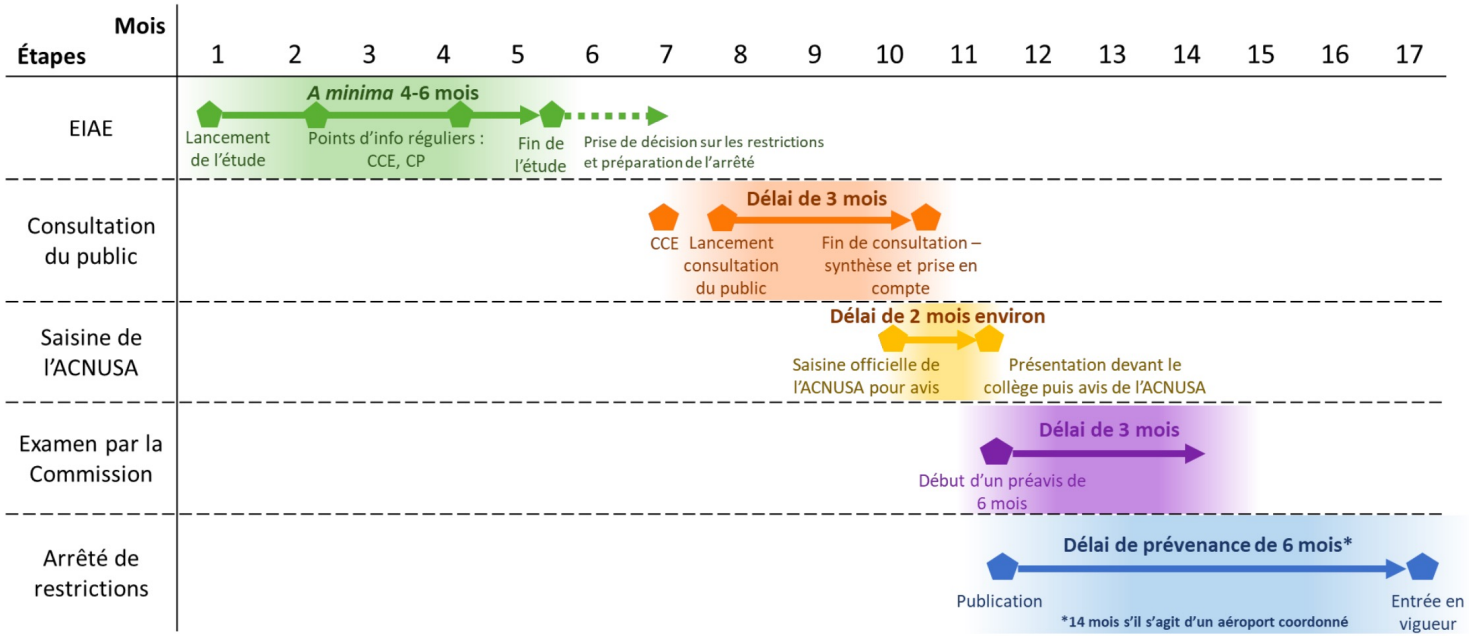


- EIAE prévue (Nantes, Beauvais)
- EIAE en cours (Lille, CDG, Orly, Bordeaux, Toulouse, Marseille)
- EIAE non prévue (Bourget, Nice)
- EIAE réalisée (Bâle-Mulhouse, Lyon)
- Restrictions en vigueur suite EIAE



1. N°1 en Europe : 10 aéroports FR sur 12 ont fait, font, ou vont faire une EIAE
2. 2022/23 : 3 aéroports ont vu des restrictions introduites ou renforcées
3. 2 aéroports (Lille, Beauvais) prévoient une EIAE alors que le PPBE n'est pas un requis règlementaire pour eux

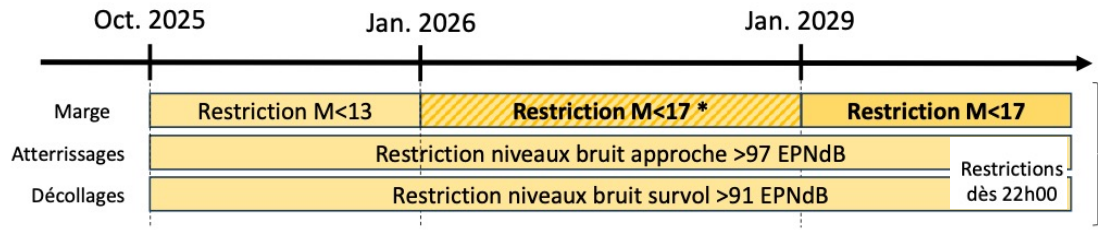
Etapes de réalisation d'une EIAE (source DGAC) :



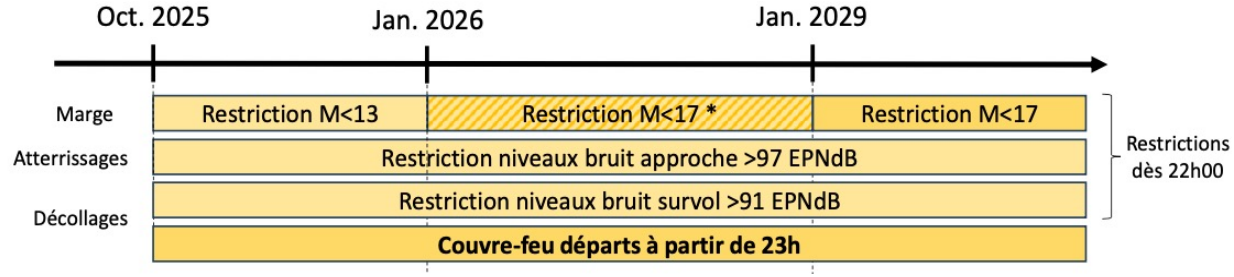
Planning & résultats des EIAE

2023	2024			2025
Sep – Dec.	Jan - Avr	Mai - Aou	Sep – Dec.	Jan - Avr

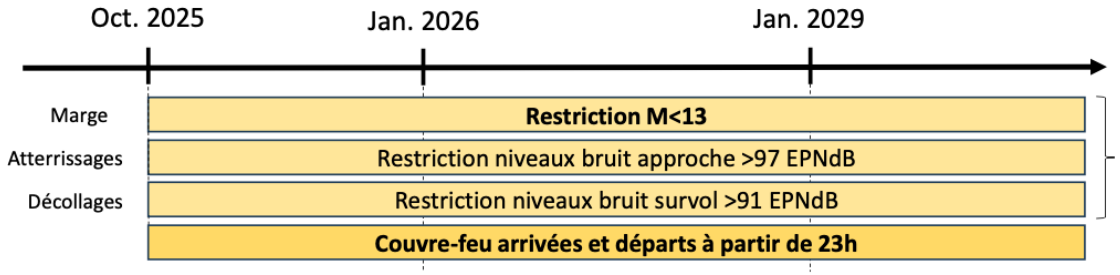
ORY



Scénario A



Scénario B



Scénario C

Réalisation EIAE
Jun23 – Jan24

Avis CCE
9fév24

23h30 – 6h : couvre-feu
23h15 – 23h30 : pas de départ avion en vue de décoller
6h – 6h15 : arrivées interdites
Plafond 250,000 mouvements par/an

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	
	Impact économique	Impact économique	Impact économique	Impact ETP
Impact annuel *Cumul pour l'ensemble des compagnies*	5 000 000 €	46 000 000 €	82 000 000 €	950 ETP soit 74 000 000 € *
			156 000 000 €	

Planning & résultats des EIAE

2023	2024			2025
Sep – Dec.	Jan - Avr	Mai - Aou	Sep – Dec.	Jan - Avr

BOD

Lancement & Réalisation EIAE
Sept 23-Juin 24

Présentation des scénarios

Avis CCE

Consultation publique
Aout – Oct 24

Consultation ACNUSA
Oct – Déc 24

Avis Acnusa

Examen Com.Europ.
Jan – Jun 25

Arrêté ministériel
Jan – Jun 25

Scénarios	Opérations	21h	22h	23h	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h
1	Départs / Arrivées		13 EPNdB		15 EPNdB				13 EPNdB		
2	Départs		15 EPNdB		Aucun vol					15 EPNdB	
	Arrivées		13 EPNdB		Aucun vol programmé		Aucun vol				
3	Départs / Arrivées		15 EPNdB		Aucun vol						

Interdit aux aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à :

- 13EPNdB
- 15 EPNdB
- Limitation sur le nombre de mouvements
- Aucun vol programmé (retards autorisés)
- Aucun vol (retards non-autorisés)

Pas de restriction en vigueur

Planning & résultats des EIAE

2023	2024			2025
Sep – Dec.	Jan - Avr	Mai - Aou	Sep – Dec.	Jan - Avr

MRS

- *Lancement EIAE, diagnostics* — *Sep23 – Jan24*
- *Objectifs & scénarios, consultation parties prenantes* — *Jan - Avr24*
- *Evaluation impacts* — *Mai - Jui24*
- *Restitution*
- *Avis CCE*
- *22h – 6h : interdit aux turboréacteurs chap 3 marge <10 epndb, et aux turboprop. Chap 2, 3 ou 5 marge <8 epndb*

NTE

- *Réalisation du PPBE 2025-2029* — *Déc23 – Avr24*
- *Avis CCE*
- *Consultation publique* — *Juin – Juil24*
- *Résultats consultation*
- *Publication PPBE* — *Juin – Juil24*
- *Entrée en vigueur*
- *EIAE*
- *00h – 6h : couvre feu départs programmés*
- *22h– 6h : interdit avions chapitre 3 marge <13epndb*

13. Étude OXERA DOM

Étude OXERA : DOM

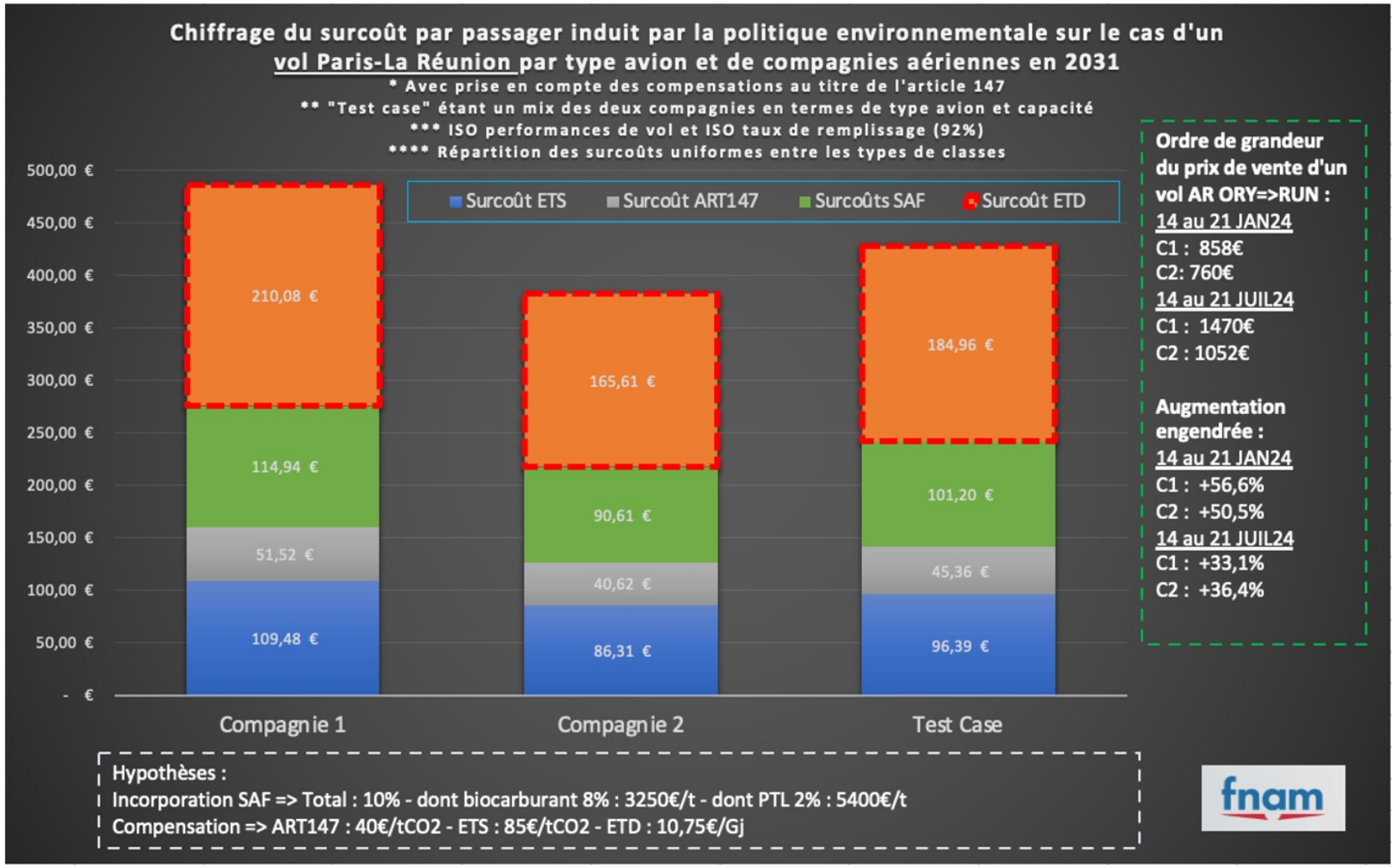
- En collaboration avec l'UAF lancement d'une étude sur les impacts de la politique environnementale Européenne sur les destinations DROM aux horizons : 2025 / 2030 / 2050

- Chiffrage des impacts en termes de :
  - Impact sur le trafic
  - Report vers d'autres destinations
  - Impact sur la continuité territoriale et l'activité économique locale

- En phase de définition des besoins et de contractualisation avec le cabinet de conseil OXERA

- Sujet autour des datas trafic et prix en cours

Fiscalité environnementale : Etude d'impact sur les DOM



12. Supply-Chain

Supplychain / Pièces / MRO / OEM

Contexte



Les compagnies subissent des retards de livraisons sur 2024-2025. Le rythme de renouvellement des flottes pourrait être impacté dans le futur avec d'importantes conséquences économiques et environnementales.



Manque de disponibilité des créneaux pour la réalisation des différentes checks avion



Difficultés d'approvisionnement d'un certain nombre de pièces détachées.
Les temps de livraison et les coûts sont augmentés, ce qui a pour conséquence l'allongement des temps de maintenance et un impact économique pour les compagnies aériennes.



- Prise de contact avec le GIFAS pour comprendre les défaillances et anticiper les prochaines étapes
- Préparation d'un récapitulatif des impacts opérationnels par compagnie et par type d'appareil

Echanges



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

MERCI

Toute utilisation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de la FNAM est illicite. Toute utilisation ou reproduction par quelque procédé que ce soit constituerait une contrefaçon sanctionnée par les dispositions des articles L.335-1 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle et, de manière générale, une atteinte aux droits de la FNAM.

FNAM 22, avenue Franklin Delano Roosevelt F75008 PARIS | T: +33.1.86.64.12.34

© *FNAM 2008-2023*