

Réponse de la F NAM à la consultation de la Commission européenne

« Un avenir durable pour les transports:

Vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie »

La F NAM souhaite apporter sa contribution sur le volet du transport aérien de la consultation initiée par la Commission européenne pour préparer le Livre blanc de 2010. Les transports sont aujourd'hui confrontés à des défis qui appellent des **choix politiques** et une **vision à long terme** pour une **mobilité durable des personnes et des biens**. La F NAM est à la disposition de la Commission pour échanger sur les éléments apportés dans ce document.

La présente réponse suit l'architecture de la communication COM(2009) 279/4 datée du 17 juin 2009 et traite successivement du bilan de la politique européenne des transports pendant la 1ère décennie du 21ème siècle ; des tendances et défis ; des objectifs politiques et enfin des politiques pour un transport durable.

La politique européenne des transports doit avoir pour objet de fournir aux Européens des systèmes de transport efficaces, abordables et de qualité, qui offrent un degré élevé de mobilité aux personnes et aux entreprises, tout en respectant l'environnement.

En guise d'introduction, la F NAM se félicite de l'évolution des objectifs de la politique européenne des transports et notamment l'abandon du paradigme du Livre Blanc de 2001 basé sur le découplage entre les transports et la croissance. Elle se réjouit que la nouvelle communication reconnaisse le besoin de mobilité des personnes et des biens dans un système de transport intégré, au sein duquel le transport aérien trouve toute sa place.

La F NAM salue également la mise en exergue des avancées du transport aérien en matière de protection des consommateurs, de développement de nouvelles technologies plus respectueuses de l'environnement, de droit des passagers et de prise en charge de ses externalités négatives. Le secteur aérien poursuit son engagement en faveur du développement durable.

La F NAM accueille enfin avec satisfaction la reconnaissance par l'exécutif européen des avancées en matière de **restructuration et d'intégration du marché intérieur du transport aérien**. Le marché a été élargi par la multiplication des liaisons exploitées en Europe, l'émergence de leaders mondiaux, l'arrivée de compagnies aériennes à bas prix et le développement d'aéroports régionaux. Ces évolutions ont largement bénéficié aux consommateurs.

La F NAM tient cependant à souligner que le **transport aérien, secteur dynamique et porteur d'emplois, reste structurellement sensible**. Directement exposé à la concurrence internationale, son niveau d'activité est soumis aux **cycles économiques**, au **contexte géopolitique** et à la **situation sanitaire**.

Ainsi, depuis 2000, le transport aérien a enduré des crises successives, du 11 septembre 2001 au SRAS. Malgré une reprise de la croissance en 2005, sa rentabilité, qui a subi ensuite les fluctuations du coût du pétrole, est aujourd'hui compromise par la crise économique. Il s'apprête dès demain à affronter les conséquences des menaces de pandémie de grippe A (H1N1). De façon plus structurelle, le transport aérien souffre des **distorsions de concurrence** avec d'autres transporteurs aériens non soumis aux mêmes exigences réglementaires et aux mêmes charges fiscales, sociales et aéronautiques.

Le **secteur aérien** doit **surmonter la crise économique aggravée d'une potentielle crise sanitaire**. Il doit en même temps **se préparer à restaurer sa compétitivité** afin d'assurer les conditions d'une reprise de l'activité. Afin d'aider un secteur vital pour le développement économique et social communautaire, la F NAM appelle la Commission européenne à :

- **Maintenir un transport aérien sûr**, en poursuivant l'harmonisation des normes et pratiques ;

- A cet effet, **instaurer les conditions d'une réglementation efficiente**, au travers d'un contrôle démocratique des processus de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne

- **Garantir au sein de l'Europe un niveau de concurrence équitable, économiquement viable et environnementalement responsable**

- **Assurer des conditions de marché équilibrées** entre les compagnies communautaires et celles de pays tiers

- **Clarifier la question du financement de la sûreté aéroportuaire** tout en maintenant le niveau de sûreté le plus élevé

- **Assurer un traitement équilibré des modes de transport** en matière d'intégration des coûts d'usage des infrastructures et d'internalisation des coûts externes.

Vecteur essentiel du développement de l'économie européenne et grand pourvoyeur d'emplois non délocalisables, le transport aérien contribue directement et indirectement à la création de richesses en Europe.

PRÉSENTATION DE LA FNAM

La FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation Marchande - créée en 1990, est la principale organisation professionnelle du secteur aérien. Elle représente plus de 370 entreprises du secteur aérien. A leur service, elle participe à la promotion et au développement de l'aviation commerciale. Elle assure l'information et la représentation des intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Au total, dans un secteur dont la production est évaluée, en France, à plus de 18 milliards d'€ et qui emploie près de 120 000 salariés, 80% de la flotte et des activités du secteur aérien français y sont représentés.

Ses principales missions sont :

- **Contractualiser les rapports sociaux** à l'échelle de la branche, et faire évoluer les accords collectifs relatifs aux conditions d'emploi et de travail.

- **Agir en faveur d'une sécurité optimale** du transport aérien et collaborer à la mise en place des **règles de sûreté** garantissant l'efficacité de la prévention contre les actes de terrorisme, tout en veillant

à préserver la **qualité du service au client** et la performance économique des entreprises.

- **Contribuer à la compétitivité des entreprises**, créatrices de richesse et d'emplois, en s'attachant au développement optimal de leur environnement réglementaire, économique et fiscal ainsi que des **infrastructures** aéroportuaires et de navigation aérienne.

- **Ouvrer au développement d'un transport aérien respectueux de l'environnement** sous ses différents aspects. La FNAM assure la promotion des meilleures pratiques écologiques auprès de ses adhérents et soutient les initiatives visant à diminuer les émissions à la source : modernisation des flottes, optimisation des procédures d'exploitation, etc. Elle participe au processus d'aide aux populations riveraines et s'engage pour **favoriser les retombées économiques et l'emploi dans les territoires** où sont localisées les entreprises du secteur.

A ce titre, elle est heureuse d'apporter sa contribution à la réflexion sur la future politique européenne des transports.

LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS PENDANT LA 1^{ÈRE} DÉCENNIE DU 21^{ÈME} SIÈCLE

La FNAM rejoint la Commission dans son **bilan positif de la politique européenne des transports**. Cette dernière s'est en effet traduite notamment dans le secteur aérien, par la définition de normes de qualité élevées en matière de sûreté, de sécurité ainsi que par l'amélioration des conditions de travail. En même temps, les **droits des passagers aériens** ont été considérablement renforcés. Au quotidien, la FNAM s'engage à promouvoir une qualité de service accrue et l'assurance de droits fondamentaux pour les passagers, notamment ceux à mobilité réduite.

La FNAM se félicite également de la **reconnaissance par l'exécutif européen du caractère essentiel des transports** pour l'économie européenne, l'intégration régionale et la mobilité des citoyens et des marchandises. Le **transport aérien est un facteur économique majeur de développement**, notamment dans les régions. Essentiel à la prospérité et à la compétitivité de l'Europe, il génère un chiffre d'affaires annuel d'environ 363 milliards d'euros (soit 4,5 % du PIB de l'UE) et emploie plus de 8,2 millions de personnes, sans prendre en compte les services connexes.

La FNAM reconnaît les **gains d'efficacité et la baisse des coûts apportés par l'ouverture des marchés** accompagnés d'une politique communautaire pour en atténuer les effets.

La FNAM attend donc de la Commission européenne plus qu'un simple constat sur les obstacles qui subsistent,

comme les **disparités dans les régimes fiscaux et d'aides**. Elle attend des réponses concrètes pour mettre en place des **conditions de concurrence égales sur un marché toujours plus intégré des transports**.

Ces exigences d'efficacité et la persistance des disparités fiscales et sociales encouragent une politique de localisation des activités qui ne sont pas sans conséquence sur l'emploi et les conditions de travail, dont tous les impacts n'ont pas été systématiquement évalués.

Le secteur aérien est engagé pour réduire ses externalités sur l'environnement. La FNAM partage le constat global selon lequel le **système de transport européen doit s'engager sur une voie durable** et que *c'est principalement dans le domaine de l'environnement que des progrès supplémentaires sont nécessaires.*

CHIFFRES CLES EN FRANCE

La **branche Transport aérien** dont relèvent toutes les activités économiques exercées par les entreprises domiciliées en France en termes de transport aérien, génère une **production annuelle de 18 milliards d'euros** et une **valeur ajoutée de 6 milliards d'euros**, soit environ 1% du PIB français.

En 2006, la France comptait 75.000 personnes employées par des compagnies aériennes françaises et étrangères. En prenant en compte les effectifs des aéroports, des sous-traitants de services aéroportuaires et de l'Aviation Civile, **les emplois directs générés par la branche Transport aérien sont évalués à plus de 120 000**, quant aux emplois totaux découlant de l'activité, ils sont estimés à plus de 400 000.

LES TENDANCES ET DÉFIS

La FNAM adhère à l'analyse de la Commission européenne sur les **défis impactant la configuration future du système de transport** :

- Face au **vieillissement de la population** combiné avec la tendance à une mobilité accrue, la FNAM observe que la Commission s'inquiète de la **pression exercée sur les finances publiques**, qui pourrait se traduire par une diminution des financements publics disponibles pour l'offre et l'entretien des infrastructures de transport. Elle souligne à cet égard que le mode aérien prend déjà à **sa charge les coûts de développement d'exploitation aéroportuaires et d'entretien des grandes infrastructures et de navigation aérienne**.

- La **migration et la mobilité interne**, vont renforcer les relations entre l'UE et ses voisins et stimuleront la circulation des personnes et des biens. La demande, dans ce contexte, porte principalement sur les offres tarifaires les plus basses du marché ce qui nécessite de renforcer la compétitivité des compagnies basées en Europe, de soutenir l'évolution de leur modèle économique, d'assurer des conditions d'accès au marché et de concurrence entre les entreprises basées en Europe et celles des pays tiers.

- Sur le volet des **défis environnementaux**, la FNAM partage l'idée que le secteur des transports doit limiter ses incidences négatives sur l'environnement, dans une perspective générale **d'intensification de l'activité des transports**.

- Parmi les défis posés, la Commission évoque ensuite la **raréfaction des combustibles fossiles** et la nécessité de passer à une économie à faible émission de carbone. Le secteur aérien, parce qu'il est très dépendant des énergies fossiles, a depuis longtemps déjà adopté des politiques de réduction de consommation de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre. La part du transport aérien dans les émissions totales de CO₂ est de l'ordre de 2%. La profession s'est engagée sur des objectifs d'amélioration de son efficacité énergétique de 1,5 % en moyenne tous les ans entre 2009 et 2020, une croissance neutre en carburant à partir de 2020 et une réduction de 50 % de ses émissions carbonées à l'échéance de 2050. Outre les évolutions technologiques portant sur la motorisation et les cellules d'avions, l'industrie investit en recherche et développement dans les carburants de 2^{ème} génération, effort pour lequel elle requiert impulsion politique et soutien financier. Elle attend par ailleurs des économies de consommation de carburant au travers de l'optimisation des routes aériennes et appelle unanimement la **mise en place rapide du programme SESAR**.

- Bien que le document de la Commission pose une perspective à long terme, la FNAM souhaite à cette occasion **mettre en exergue les défis pour le transport aérien**, secteur **structurellement fragile**, directement exposé à la **concurrence internationale**, **aux crises géopolitiques et sanitaires** et durement frappé sur tous ses segments d'activité par la **crise économique** mondiale.

Les défis de mobilité au sein de l'Europe ne pourront être relevés que par un secteur aérien basé en Europe, compétitif et qui aura surmonté les effets de la crise. Il est regrettable que de ce point de vue, ni le plan de relance communautaire, ni, au demeurant, le plan français, ne concerne l'aérien s'agissant des mesures de soutien économique déployées en Europe.

Face à l'ampleur de la crise, la perspective de ne pas retrouver le niveau d'activité 2008 avant probablement 2012, la profession appelle de ses vœux un engagement des autorités publiques et des opérateurs de services d'infrastructure pour **réduire la pression économique et fiscale** que le secteur supporte habituellement et **favoriser la compétitivité de nos leaders européens** vis-à-vis de leurs concurrents, notamment asiatiques et du moyen-orient.

Dans ce contexte, la FNAM salue l'initiative de la Commission européenne de geler temporairement les **règles relatives aux créneaux horaires**. En permettant aux compagnies aériennes de conserver leurs droits sur les créneaux horaires pendant la saison d'été 2009 (avril - octobre), l'Union européenne a permis de soutenir ce secteur profondément affecté par la crise. **La FNAM invite les institutions européennes à évaluer la pertinence d'un renouvellement de ce régime**, en fonction de la gravité de la situation à l'approche de la saison d'hiver 2009/2010.

Quelques chiffres de trafic

« *Sombres perspectives, récession profonde, pertes plus importantes* », ressortent du rapport de l'association internationale des transporteurs aériens, IATA, sur les perspectives du transport aérien pour 2009. IATA représente 230 compagnies soit 93% du trafic aérien international. Pour 2009 elle s'attend pour le secteur à une perte cumulée de 4,7 milliards de dollars. Pour son directeur général 2009 sera *"l'année la plus dure que les compagnies aériennes aient connue jusqu'ici"*. Leur chiffre d'affaires global est attendu en baisse de 12%, à 467 milliards de dollars. Du fait de la baisse de la demande et donc du trafic aérien, les constructeurs aéronautiques risquent également de devoir faire face à une forte baisse des livraisons pour 2009.

LES 7 OBJECTIFS POLITIQUES POUR UN SYSTÈME DE TRANSPORT DURABLE

L'objectif de la politique durable des transports de l'Union européenne est de mettre en place des systèmes de transport qui répondent aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société. A cet effet, la Commission a détaillé 7 objectifs politiques sur lesquels la FNAM souhaite donner son point de vue :

1/ Des transports de qualité, sûrs et sécurisant

La politique de l'UE protège les citoyens européens à l'intérieur de l'Europe, en adoptant des règles de sécurité souvent plus exigeantes que les normes de l'OACI et harmonisées entre les Etats membres et, vis-à-vis des pays tiers, au travers de la mise en place d'une liste noire des compagnies aériennes défaillantes en matière de sécurité ; cette politique s'exerce aussi sous l'angle de la sûreté et donc de la prévention des actes illicites.

Concilier la sûreté et la mobilité en terme de qualité de l'offre de transport et de coût est un enjeu essentiel pour le transport aérien.

En matière de sécurité, la profession se félicite du rôle confié à l'EASA (l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne). La FNAM aspire à **contribuer au processus de refonte réglementaire** initié par l'EASA **en tant que force de propositions et d'apport d'expertise**. Toutefois, face à l'importance des impacts techniques, sociaux et économiques que les modifications des règles complexes de l'aviation civile engendrent, la FNAM **demande au législateur européen de garantir un processus transparent, équitable entre les acteurs et évalué et contrôlé périodiquement par la représentation des citoyens**.

2/ Un réseau bien entretenu et entièrement intégré

Alors que le secteur aérien a achevé son processus de libéralisation, l'accès au marché dans le secteur ferroviaire reste encore marginal dans la mesure où le cabotage qui représente l'essentiel des liaisons ferroviaires est très peu accessible aux nouveaux entrants. Ainsi la capacité des opérateurs aériens à intégrer une offre ferroviaire reste pour le moment très théorique.

Il reste ainsi de **nombreuses barrières à faire tomber** pour créer un authentique système des transports intégré. La FNAM appelle la Commission à traiter, d'une part, des **différences d'accès au marché** entre les opérateurs des différents modes et, d'autre part, de créer les **conditions d'une vraie interopérabilité** au sein de chaque mode et entre les modes.

3/ Des transports plus durables

L'industrie aéronautique se situe au cœur de l'ambivalence d'un monde global en attente de plus de mobilité internationale et de protection de l'environnement. Il doit ainsi répondre à la demande de mobilité dans un monde global tout en intégrant les préoccupations environnementales. C'est pourquoi le mode aérien a déjà réduit de 70% les émissions de CO2 en 40 ans. Les émissions des nouvelles générations d'aéronefs seront divisées par 2 d'ici à 2020 et, comme indiqué plus haut, la profession retient l'objectif d'une réduction de 50% de l'ensemble de ses émissions à l'horizon 2050.

La FNAM tient cependant à attirer l'attention de la Commission en soulignant que dans un contexte de crise mondiale et de fragilité des entreprises du secteur, **les engagements déjà pris par le secteur aérien ne sauraient devenir son talon d'Achille et obérer sa viabilité**.

La FNAM souligne à cet égard trois éléments clés :

- Le **renouvellement des flottes**, principal levier de la diminution des impacts environnementaux, nécessite des investissements significatifs alors même que les capacités de financement s'effondrent ;
- La mise en oeuvre du **système Européen d'échange de permis d'émission** doit garder comme double impératif une concurrence équilibrée avec les acteurs basés en dehors de l'Union Européenne et une praticité opérationnelle des modalités de *monitoring, reporting & verification (MRV)* ;

- L'impôt ne doit pas se surajouter au mécanisme de marché, au risque de détruire les business models des compagnies aériennes : toute nouvelle taxe carbone ne saurait être envisagée dans la mesure où notre secteur contribue déjà, au travers de l'EU-ETS, à l'intégration de son coût environnemental dans ses charges.

La FNAM suit avec grand intérêt le processus d'**internalisation des coûts externes** en cours. Jusqu'à présent et par comparaison aux autres modes, le transport aérien est resté très autonome dans le financement de ses besoins et des coûts externes qui lui incombent : **infrastructures, environnement, sécurité, sûreté. Seul le transport aérien internalise l'ensemble de ces quatre postes**.

Le secteur du transport aérien appelle donc à un **traitement équilibré entre les différents modes de transport**, notamment dans la prise en compte de la trace environnementale et de l'impact de tous les facteurs contributifs à la pollution, des investissements initiaux à l'exploitation et la production. Cette question de la trace environnementale devrait être au cœur des comparaisons entre les modes de transport. Les programmes européens (FP6 et FP7) sur les transports y font d'ailleurs référence.

Enfin, alors que la Commission annonce des mesures supplémentaires notamment en matière de nuisances sonores et d'émissions de polluants atmosphériques (Nox), la FNAM appelle la Commission à consulter l'ensemble des parties prenantes pour échanger sur ces nouveaux défis environnementaux.

4/ le leadership européen dans les services et les technologies de transport

La FNAM appelle à une mise en oeuvre rapide du programme SESAR, dont le but est de doter la gestion du trafic aérien des technologies les plus modernes dans le contexte du ciel unique européen.

SESAR réduira l'incidence du trafic aérien sur l'environnement et augmentera la sécurité, contribuera à l'emploi et ouvrira des marchés à l'exportation pour les technologies européennes de gestion du trafic aérien.

5/ le capital humain

Le secteur des transports constitue un important employeur direct et indirect en raison du grand nombre d'emplois dans les secteurs économiques liés aux activités de transport (services, équipements, infrastructures). Maintenir et renforcer la compétitivité des entreprises de transport est le meilleur moyen de garantir un niveau élevé d'emplois durables.

La FNAM fait observer que le secteur aérien se caractérise à la fois par des emplois non délocalisables, principalement ceux liés à l'exploitation au sol et des emplois potentiellement mobiles en lien avec l'exploitation en vol de l'aéronef voire certaines des fonctions support relocalisées s'agissant d'un métier qui s'exerce principalement à l'échelle mondiale.

A l'échelle de l'Europe, **compte tenu des disparités** en termes d'acquis sociaux, de politiques publiques dans le

Elle appelle également au maintien de l'engagement européen en matière d'écologisation du transport aérien («Clean sky JTI»), à l'heure où les Etats font pression pour réduire leur contribution au budget communautaire. Dans le cadre des négociations des futures perspectives financières, la FNAM demande à la Commission de maintenir le cap pour soutenir les investissements prévus en matière de R&D pour le transport aérien. Elle s'étonne d'ailleurs de l'absence de référence à cette échéance majeure.

domaine de la protection sociale et de son financement, de fiscalité, il existe potentiellement un **risque de recherche d'optimisation économique sur la base du moins disant social et fiscal**. Ce risque est d'autant plus fondé que le transport aérien est une activité de services qui, contrairement aux dispositions de la directive sur les services dans le marché intérieur, qui ont été rejetées par le législateur européen, c'est le seul secteur où il est possible d'exercer ses activités dans les conditions du pays d'origine et non celui de la destination du service.

Les **conséquences** sont à notre sens **insuffisamment évaluées par la Commission** et par conséquent, **les conditions et les règles afin d'en atténuer** le cas échéant **l'impact ne sont pas identifiées**.

6/ des prix intelligents pour orienter les utilisateurs

La FNAM prend acte de l'objectif visant à fixer des **prix intelligents** pour accompagner le changement vers un **comportement eco-responsable**. Dans le cadre d'un **fonctionnement de marché**, les prix devraient devenir un indicateur de performance et **réfléter** l'ensemble des **coûts réels internes et externes** que représentent les **choix individuels de mobilité** pour la société.

La FNAM considère nécessaire, comme première étape de cette politique, l'intégration des coûts d'usage des

infrastructures, basée sur le principe de **l'utilisateur-payeur** pour tous les modes de transport.

Elle demande à la Commission de respecter **l'équité entre les modes de transport** afin de garantir que tous contribuent de manière équilibrée à l'effort global. La FNAM invite la Commission à présenter au plus vite un **modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes**, lequel doit servir de base notamment pour le calcul des charges d'infrastructure.

LES POLITIQUES POUR UN TRANSPORT DURABLE

1/ Infrastructure : maintenance, développement et intégration des réseaux modaux

La FNAM partage la vision d'un système européen intégré et souhaite promouvoir une **vraie co-modalité entre les modes**. Elle se félicite de la proposition de développer l'intégration du train grande vitesse et de l'aviation et attend maintenant des propositions concrètes pour développer l'offre complémentaire rail-aérien. Dans ce nouveau positionnement, le secteur aérien appelle les institutions européennes et nationales à **assurer les conditions d'une concurrence libre et non faussée, notamment avec les entreprises traditionnelles du rail**. En effet, sur le marché intérieur, le développement du réseau européen de lignes à grande vitesse est soutenu par les finances publiques. Dans le cadre de la libéralisation de l'accès ferroviaire, les acteurs du transport aérien demandent un traitement équilibré les

soutenant dans leur politique de développement d'une offre de co-modalité.

Similairement, la FNAM salue l'ambition de la Commission d'aller vers des **tickets électroniques et multimodaux** dans le respect des données, qui permettront un gain de coût et d'efficacité pour les entreprises du secteur comme les usagers. Elle l'invite à mettre en place les conditions pour assurer ce développement.

Enfin, **la capacité aéroportuaire européenne appelle une réflexion approfondie**. La FNAM souhaite que le législateur européen se saisisse du sujet pour assurer dès aujourd'hui les investissements nécessaires à la croissance économique européenne, à la mobilité des citoyens et au développement du marché intérieur.

2/ Financement : trouver les ressources pour un transport durable

Les **capacités de financement public des États membres sont limitées** et le niveau d'investissement dans les infrastructures de transport ne cesse de chuter dans tous les États membres. De **nouveaux modèles d'ingénierie financière** sont donc nécessaires, à un moment où les efforts du secteur aérien en matière d'internalisation de ses impacts environnementaux, auront un coût supplémentaire.

Pour la France, l'**inclusion de l'aviation dans le système d'échange de permis d'émission Européen (EU-ETS)** établit le niveau de référence (émissions totales 2005) à 20,9 millions de tonnes équivalent CO₂, soit environ 3% de la production nationale de CO₂ liée aux activités humaines. En 2012, ce dispositif EU-ETS, que le secteur soutient, se concrétisera par un effort financier (achat de permis d'émission et/ou financement de projet de compensation) de plus de 200 millions d'euros, dès la première année, à la charge des compagnies françaises. De plus, le choix volontaire de l'aviation de se tourner vers des stratégies moins consommatrices en carbone, exige des compagnies un fort investissement dans le renouvellement de la flotte.

En matière de financement, la FNAME invite la Commission à **réfléchir sur les investissements nécessaires en**

matière de capacités aéroportuaires et clarifier les règles relatives aux **redevances aéroportuaires**. Le sujet du **financement de la sûreté aérienne** exige un traitement à l'échelle européenne.

Dans le cadre de l'examen du texte sur les redevances de sûreté aérienne, le secteur invite les institutions européennes à réfléchir sur la problématique suivante : **comment assurer un juste partage de la charge financière entre les compagnies aériennes et les États tout en assurant le niveau le plus élevé de sûreté ?** La profession engage le législateur européen à investir le débat sur le mode de financement le plus efficient et sur les mécanismes possibles (PPP), au bénéfice des citoyens européens.

La FNAME engage enfin l'Union européenne à **mettre en place un dispositif de soutien à son industrie du transport aérien**. Le secteur de l'aviation devrait notamment pouvoir bénéficier des **financements du TENT dans des projets d'infrastructures** ; les compagnies devraient être **éligibles à un financement de la BEI** pour pouvoir continuer à investir dans de nouveaux appareils et ainsi bénéficier des dernières évolutions technologiques et environnementales.

3/ Technologie : accélérer la transition vers une société à faible taux d'émission de carbone et orienter l'innovation globale

L'industrie du transport aérien a toujours cherché à améliorer son efficacité et notamment à réduire le poste de dépense de consommation de carburant. En 40 ans, elle a réduit sa consommation unitaire de plus de 70%, ce qui permet aujourd'hui de limiter la croissance de ses émissions de CO₂ à la moitié de la croissance du trafic.

A l'horizon 2020, le secteur devrait disposer des technologies qui seront issues des efforts de recherche des constructeurs, dont l'un des objectifs est une réduction de 50% des émissions de CO₂ par passager (ou tonne de fret) transporté au kilomètre, pour les avions futurs. Les bénéfices de ces avancées technologiques ne

seront cependant obtenus que progressivement, au rythme de leur disponibilité industrielle et du renouvellement des flottes des compagnies aériennes.

La FNAME attend de la Commission des propositions concrètes afin d'augmenter les dépenses de R&D dans les technologies qui n'ont pas encore atteint un stade de maturité permettant leur commercialisation. Elle attend également des prochaines perspectives financières un engagement politique fort pour donner à l'industrie les moyens de son ambition en matière de financement des transports propres de demain.

4/ Cadre législatif : continuer à promouvoir l'ouverture des marchés et encourager la concurrence

La Commission appelle à faire évoluer le cadre réglementaire vers des obligations harmonisées vers le haut en matière d'environnement, un contrôle efficace et une protection uniforme des conditions de travail et des droits des utilisateurs.

La FNAME partage la **vision d'un cadre législatif garantissant que les conditions de concurrence sont égales** et que les normes de sécurité et de sûreté, les conditions de travail et les droits des consommateurs ne sont pas sacrifiés. Elle exhorte la Commission européenne, dans le cadre de son initiative « *mieux légiférer* » à **évaluer le coût des réglementations nouvelles, par rapport à la mise en oeuvre des règles existantes**.

Au-delà des déclarations de principe, la FNAME **appelle la Commission européenne à soutenir le secteur**

aérien européen de demain : en effet, s'agissant du marché intérieur le transport aérien est confronté à un dilemme, celui de la libéralisation de l'accès au marché avec une **convergence très insuffisante d'harmonisation des règles** (essentiellement en matière de sécurité et de sûreté) **et toujours soumis à des règles sociales et fiscales aujourd'hui décidées au niveau national**.

Cette divergence est encore plus forte s'agissant des relations commerciales avec les pays tiers avec lesquels la libéralisation de l'accès s'accompagne trop rarement d'un objectif d'harmonisation en matière de sécurité et de sûreté et quasiment jamais en matière de développement durable. Dans un contexte de divergence des systèmes, ces règles sont facteur d'inégalités. Le secteur demande donc à la Commission de se saisir de cette question pour que le marché européen de l'aérien devienne demain une réalité et un *"level-playing field"*.

5/ Comportement : éduquer, informer et impliquer

La Commission met en exergue le besoin de campagnes d'éducation, d'information et de sensibilisation pour orienter le comportement futur des consommateurs et leur choix en matière de mobilité durable.

La filière aérienne française s'est déjà fortement engagée en faveur du développement durable, conjuguant responsabilité environnementale et réponse aux besoins de libre circulation des citoyens et des marchandises. Lors des travaux du Grenelle de l'Environnement en France, le constat a été fait que *« le développement du transport aérien et de ses infrastructures était économiquement et socialement souhaitable, mais qu'il ne pouvait s'envisager qu'en maîtrisant ses impacts environnementaux »*. Les engagements pris lors de la convention signée le 28 janvier 2008 entre les acteurs du

transport aérien et le gouvernement ont été tenus :

- **Informé le passager sur l'impact environnemental du transport aérien** : près de 90% des passagers des compagnies aériennes de la FNAM ont accès à un calculateur de CO₂. La FNAM a élaboré un « *Guide des bonnes pratiques en matière de compensation CO₂* »

- **Améliorer la performance environnementale des entreprises de l'Aviation marchande** : les acteurs du secteur aérien français ont signé le 28 janvier 2009 la « *Charte d'amélioration de la performance environnementale des entreprises de l'aviation marchande* ». Dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, leurs efforts et leurs résultats sont mesurés et

rendus publics au travers d'un baromètre de 12 indicateurs, le baromètre Observatair, consultable sur le site www.observatair.fr.

Observatair
de la fnam

	Compagnies aériennes	Assistance aéroportuaire	Aéroports	Maintenance et autres		État des lieux initial 2007	Rappel année antérieure	Variation	Objectifs 2013
Charte Observatoire					Nombre d'entreprises ayant signé individuellement leur engagement	34			
Management environnemental					% d'entreprises ayant mis en place un système de management environnemental	26%			60%
					% d'entreprises collectant les informations environnementales	41%			60%
Émissions de CO ₂					% d'entreprises ayant réalisé un bilan carbone	12%			80%
					% de compagnies* ayant mis un calculateur CO ₂ à disposition de leurs passagers	50%			100%
					% de compagnies* proposant la compensation carbone volontaire à leurs passagers	30%			100%
					Consommation moyenne en litres par passager pour 100 km*	4,02 l			< 4,0 l
					Taux d'introduction de nouveaux avions sur l'ensemble de la flotte	9%			5% antérieure
Bruit					% d'avions par groupes acoustiques	<div><div></div>0% Gr.1</div> <div><div></div>0% Gr.2</div> <div><div></div>1% Gr.3</div> <div><div></div>10% Gr.4</div> <div><div></div>89% Gr.5</div>			95%
Énergies au sol					% de véhicules « propres »	59%			65%
					Énergies* dépensées dans les bâtiments (kWh/m²)	559			
					Énergies renouvelables produites (MWh)	0			
Déchets					% d'entreprises pratiquant ou proposant* le tri des déchets	59%			90%

6/ Gouvernance : action efficace et coordonnée

La Commission européenne souligne les bénéfices attendus d'une harmonisation européenne en matière d'élaboration des normes, notamment pour l'interopérabilité intra et entre les modes de transport. La FNAM souscrit à cet objectif.

La FNAM à cet égard, comme indiqué par ailleurs, souligne la nécessité d'assurer en matière de sécurité aérienne un fonctionnement plus démocratique et que les parties prenantes puissent faire valoir leur intérêt.

7/ Dimension extérieure : parler d'une seule voix

Le secteur des transports est intrinsèquement international. La FNAM appelle la Commission européenne à **intégrer la dimension extérieure dans la politique des transports** générale de l'UE afin de maintenir la compétitivité du secteur européen des transports en conciliant les intérêts économiques et environnementaux de l'Europe dans le contexte mondial. La FNAM invite la Commission européenne à s'inscrire dans une perspective globale, à l'échelle mondiale, pour

mettre en œuvre sa stratégie de développement durable post Kyoto après 2012.

La profession souhaite que les gouvernements et la Commission, lors des négociations du Sommet de Copenhague sur le climat, confirment que l'OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile) est l'instance des Nations Unies la plus appropriée pour notamment définir et mettre en œuvre les normes et les standards en matière d'émissions de CO₂.

Contact Paris
Sophie Montrigot-Lavignon
smontrigotlavignon@fnam.fr
Tel : +33 1 45 26 24 26

Contact Bruxelles
Natacha Clarac
natacha.clarac@athenora.com
Tel : +32 2 280 39 94