



**Élisabeth BORNE, ministre chargée des
Transports, auprès du ministre d'État,
ministre de la Transition écologique et
solidaire**

Paris, 20 mars 2018

Lancement des Assises nationales du transport aérien

**Discours d'Élisabeth Borne,
Ministre chargée des Transports**

Mardi 20 mars 2018
Terminal 7 - Porte de Versailles

Seul le prononcé fait foi

Mesdames et Messieurs les parlementaires,

Mesdames et Messieurs les élus locaux,

Mesdames et Messieurs,

C'est avec grand plaisir que je suis parmi vous ce matin pour ouvrir les Assises nationales du transport aérien. Vous représentez une multitude d'entreprises, d'activités et d'acteurs du transport aérien, avec une grande diversité de compétences, de métiers et de points de vue.

Et si nous avons commencé cette matinée avec un micro-trottoir interrogeant différents citoyens sur leur vision du transport aérien, c'est pour garder à l'esprit que notre mobilisation est d'abord au service des

passagers.

Leurs propos traduisent le dynamisme de ce mode de transport mais ils nous interpellent aussi sur certains aspects qui incitent à la réflexion. Nous devons être à la hauteur de leur confiance et de leurs attentes.

*

Pour commencer, je voudrais partager avec vous un bref état des lieux.

A la fin du 19^{ème} siècle, la France, avec Clément Ader, Henri Farman ou Louis Blériot, a été le berceau de l'aviation civile. Plus d'un siècle après, la France est l'un des rares pays aéronautiques au monde à couvrir tout le champ de l'aviation civile : construction aéronautique, aéroports, compagnies aériennes, systèmes de navigation aérienne, coopération et formation. Elle compte de nombreux leaders mondiaux.

L'aviation civile est stratégique pour la Nation. En 2017, en tenant compte de la construction aéronautique, elle contribue pour 4,3 % au PIB national, irrigue le territoire national de 320 000 emplois directs et elle est le premier contributeur au solde positif du commerce extérieur.

Ces excellents résultats n'ont pu être atteints que par la capacité du secteur à se transformer et à s'adapter aux évolutions. Je pense à la libéralisation du transport aérien intervenue en 1997 en Europe, à la mutation opérée depuis plus de 20 ans par le transport aérien à bas coût qui a permis une « démocratisation du transport aérien ». Ces évolutions ont permis une « démocratisation du transport aérien » et je m'en réjouis tout en étant vigilante sur la loyauté de la concurrence entre les acteurs et la nécessité que la recherche d'économies ne se fasse pas à n'importe quel prix.

C'est aussi le premier secteur industriel à s'être résolument engagé dans la lutte contre le changement climatique avec l'accord CORSIA, adopté à l'unanimité par les 191 Etats membres de l'OACI en octobre 2016.

Aujourd'hui, je constate que malgré ces évolutions majeures, les regards posés sur le transport aérien sont parfois datés. Il faut en sortir et rétablir une vision objective, partagée et ambitieuse.

Demain, dans 20 ans, le trafic doublera à l'échelle planétaire. La France doit prendre sa part à cette croissance, qui s'accompagnera du renouvellement et de la modernisation des flottes, créera de nouveaux emplois, stimulera la recherche et l'innovation.

Il faut pour cela une stratégie nationale.

Tous les grands pays aéronautiques ont bâti des stratégies nationales pour leur pavillon, par exemple les Etats-Unis, l'Allemagne. La Commission européenne a adopté en 2015 une stratégie pour le secteur. Le transport aérien est en effet l'un des attributs de la souveraineté : vecteur de liaisons entre les pays, expression du savoir-faire d'une nation, il est nécessaire aux échanges commerciaux, économiques et touristiques.

Vous attendez tous que la France se positionne. C'est l'objet des Assises nationales du transport aérien qu'a voulu le gouvernement et que j'ai le plaisir d'ouvrir aujourd'hui avec vous. Un tel exercice est sans précédent compte tenu de son approche globale, de la durée, et de la pluralité des ateliers envisagés, c'est pourquoi je l'aborde avec humilité et réalisme. Je souhaite que ces Assises, nos Assises, partent d'un état des lieux partagé et aboutissent à la construction d'une stratégie nationale.

Je vois trois défis auquel cette stratégie nationale devra répondre.

I - Le premier défi, c'est de réussir la transition écologique et de s'inscrire dans un développement durable.

Le transport aérien intérieur français est à l'origine de 1,4 % des émissions de CO2 en France. Il représente 3,5 % du secteur des transports. Et je pense à ce sujet que dans les comparaisons avec les autres modes de transports, les bilans environnementaux gagneraient à prendre en compte les externalités induites par la construction de très grandes infrastructures. C'est une réflexion que je souhaite voir se développer à l'occasion des Assises.

La performance environnementale du transport aérien s'est améliorée. Entre 2000 et 2016, grâce à une meilleure efficacité énergétique des avions, on observe une décroissance moyenne de 1,9 % par an des émissions de CO2 unitaires liées au trafic aérien.

Cette maîtrise du niveau d'émission doit être saluée. Pour autant, je ne m'en satisfais pas. Il faut que l'ensemble du secteur poursuive ses efforts, ce qui me semble être une condition pour améliorer l'acceptabilité sociétale du développement du transport aérien.

Il y a là un enjeu d'exemplarité, qui dépasse le périmètre hexagonal. Notre industrie doit donner à voir des solutions technologiques permettant au transport aérien de concilier la croissance économique qu'attendent les pays et le respect de l'environnement, qui est un impératif. C'est dans ce sens que travaille le Conseil pour la recherche de l'aéronautique civile – le « CoRAC » - que j'ai présidé en décembre dernier. Les enjeux de recherche et développement sont majeurs : l'Etat s'y engage avec détermination en confirmant un effort de 135M€ de financement par an pour les cinq prochaines années dans le cadre du CoRAC.

A cet égard, le développement des biocarburants est fondamental. Des industriels majeurs ont conclu un engagement pour la croissance verte, qui permettra d'engager les études économiques et opérationnelles pour le développement de biocarburants. D'autres initiatives existent qui, par exemple, permettent de produire des précurseurs du kérosène par des techniques de génie bio-génétique.

Je souhaite que la France soit précurseur dans le développement de ces filières et que nous prenions un vrai leadership. Il me paraît essentiel d'amplifier ces travaux pour construire une vision crédible des biocarburants aéronautiques au-delà de 2020, pour le court et moyen terme. Il faut quantifier les ressources mobilisables, les besoins et inventer des solutions logistiques pour l'approvisionnement des aéroports. L'Etat sera aux côtés des industriels et soutiendra la structuration d'une véritable filière. J'y veillerai en lien étroit avec Nicolas Hulot.

L'électrification de la propulsion est la prochaine révolution qu'il s'agit de préparer. Elle s'impose dans l'aérien et dans les autres modes de transport comme un complément et, à terme, comme une alternative envisageable à l'usage des énergies fossiles. L'électrification commencera par une hybridation de la propulsion, c'est-à-dire un turboréacteur « classique » combiné à des batteries ou à une pile à combustible. Ces batteries ou piles à combustible pourraient être alimentées par de l'hydrogène, qui apparaît comme une technologie d'avenir. Je sais que nos industriels s'engagent dans cette voie.

Le développement durable, c'est aussi une meilleure prise en compte du bruit. C'est une attente forte de nos concitoyens. Le progrès technologique a permis des avions 4 fois moins bruyants qu'il y a 50 ans. En complément de ces progrès qui doivent être poursuivis, je souhaite que soit amélioré le dispositif d'aide à l'insonorisation des habitations et que soient étudiées les conditions de mise en œuvre d'un droit de délaissement. Etat, collectivités, exploitants et compagnies, nous avons tous intérêt à soutenir ces mesures nécessaires à un développement équilibré et acceptable du trafic.

Enfin, le développement durable c'est aussi une desserte équilibrée des territoires, qui doivent tous disposer de transport adaptés. Je l'ai déjà exprimé : cessons d'opposer les modes de transports et recherchons une meilleure complémentarité.

Je suis en effet convaincue que dans certains territoires des laissions aériennes d'aménagement du territoire sont à même d'apporter très concrètement et plus rapidement qu'au travers de nouvelles infrastructures des réponses à l'enclavement que subissent nos concitoyens et les entreprises.

Le désenclavement concerne aussi les territoires d'Outre-Mer. Pour l'Outre-mer, je souhaite que les débats ne se résument pas à la relation avec la métropole et que des propositions soient formulées pour améliorer la desserte aux échelles régionale et interrégionale.

On ne peut évoquer la desserte des territoires sans rappeler le rôle des Régions, qui ont la compétence aéroportuaire. Les Assises doivent être l'occasion de débattre de leur vision stratégique, du rôle qu'elles entendent donner aux aéroports, de leur besoin de connectivité, y compris directe. A cet égard, vous le savez, les nouveaux avions monocouloirs de capacité intermédiaire permettent d'envisager des liaisons intercontinentales directes, sans passer par Paris. De nombreuses collectivités soutiennent l'installation de nouvelles liaisons aériennes ; elles sont parfois déçues par le manque d'engagement dans la durée. Ces questions, débattons-en dans l'objectif d'une meilleure cohérence de l'action publique, au bénéfice du pavillon français.

*

II - Celui-ci est au cœur du deuxième défi : rendre le pavillon français plus compétitif dans la concurrence mondiale.

La profession et de nombreux rapports parlementaires partagent le constat. Le pavillon français a perdu 17 points de part de marché depuis 2000 et ne capte que 10 % de la croissance annuelle du marché domestique. Nous ne pouvons pas nous satisfaire de cette situation qui, certes, s'explique en partie par des facteurs conjoncturels mais à laquelle chacun a aussi une part de responsabilité.

En premier lieu, l'Etat doit donner une plus grande cohérence à l'ensemble des objectifs de politique publique qu'il fixe. Pour ne citer qu'un exemple, les coûts liés à la sûreté ont été multipliés pratiquement par 10 depuis les attentats du 11 septembre 2001 et demeurent à la charge exclusive des compagnies aériennes. Les Assises sont l'occasion de ré-analyser les coûts de la sûreté.

Alors que le secteur du transport aérien n'est pas couvert par l'OMC, les compagnies aériennes sont en concurrence sur un marché mondialisé, avec des acteurs qui ne respectent pas tous les règles d'une concurrence loyale. Une réponse réside dans la politique de droits de trafic, qui est parfois mal comprise et que je souhaite voir mieux partagée. Dans cette concurrence, les compagnies aériennes françaises sont soumises à une pression sur les prix qui fait qu'une petite augmentation de leurs charges se répercute presque intégralement sur leur marge. La soutenabilité des trajectoires des redevances et des taxes, leur transparence, sont donc cruciales. Car les compagnies aériennes sont fragiles.

Je souhaite donc que ces écarts de compétitivité avec les autres Etats membres de l'Union européenne soient mesurés et que des propositions soient formulées pour les combler.

J'appelle aussi à la responsabilité et à la lucidité de tous : vous connaissez la situation de nos finances publiques.

Il y a en tout cas une certaine urgence à construire la réponse que nous pouvons apporter. C'est pourquoi je vous annonce dès aujourd'hui-même que la majoration de la taxe d'aéroport sera limitée à 0,9 euros à compter du 1er avril prochain. Au total, avec la baisse sur certains grands aéroports en région, il s'agit de 50 millions d'euros de taxe en moins pour les compagnies aériennes sur une année, ce que permet le retour à l'équilibre en 2017 du dispositif de la taxe d'aéroport.

La compétitivité, c'est aussi la compétitivité hors coûts. La performance sociale est un levier majeur de la compétitivité. Je souhaite que les Assises permettent d'aborder les questions d'emploi et de formation afin de répondre à la pénurie de main d'œuvre que connaissent certains secteurs.

Je pense aux pilotes ou aux métiers techniques dans la construction aéronautique.

Je souhaite aussi que les Assises soit une opportunité pour engager le débat sur une convention collective de branche pour les personnels navigants. Il s'agira d'un point de départ et le travail sera appelé à se poursuivre dans le cadre des instances habituelles du dialogue social.

*

III - Le troisième défi, c'est de préparer les nouvelles ruptures technologiques et le transport aérien du 21ème siècle.

Le numérique, les nouvelles technologies et l'ouverture des données constituent un potentiel à mettre au service du passager, en facilitant l'usage du transport aérien. Il s'agit aussi de comprendre et d'accompagner les évolutions numériques, qui bouleversent le partage de la valeur ajoutée au sein du transport aérien.

L'expérience du passager doit être appréhendée dans sa globalité. La problématique du temps d'attente aux contrôles aux frontières est dans tous les esprits. Nous sommes aussi confrontés à des enjeux en matière de sûreté. Nous avons mis en place un ensemble de mesures dont l'efficacité a été prouvée. Mais face à une menace élevée et évolutive, nous devons continuer à innover pour améliorer les contrôles de sûreté.

L'innovation et la modernisation des systèmes de navigation aérienne doivent aussi permettre de répondre à la croissance du trafic. L'Union européenne s'est fixée l'objectif de supprimer les contraintes de capacité dans l'espace aérien. Cela passe par une amélioration du service de navigation aérienne et par des investissements. Je souhaite que les Assises permettent de construire et porter les priorités de la France pour la négociation du prochain programme de performance - le « RP3 ».

Se préparer au transport aérien de demain, c'est aussi anticiper les modèles émergents, notamment le transport long courrier à bas coût. De nouveaux acteurs sont déjà positionnés sur ce marché. Pour le pavillon français, il s'agit de réussir cette révolution et d'adapter en conséquence les stratégies et les structures de production.

*

En guise de conclusion, quelques mots sur l'organisation des Assises. Nos travaux se dérouleront sur six mois pour une clôture en septembre. L'essentiel des ateliers, colloques et groupes de travail qui abriteront les débats se termineront début juillet. L'été sera un temps de synthèse et de préparation des décisions du Gouvernement.

Les Assises, vous l'avez vu, sont placées sous l'ambition d'une performance collective et les réflexions articulées autour de cinq thèmes : performance économique, performance au service des territoires, performance environnementale, performance au service du passager et performance sociale.

Pour l'impartialité des débats, chaque thème sera présidé par un élu ou une personnalité qualifiée. Ils ont la liberté et le mandat de poser toutes les questions, d'étudier toutes les pistes. Ils auront l'occasion de présenter leurs visions dans quelques instants. Je tiens à les remercier chaleureusement.

Pour finir, je veux vous redire mon grand plaisir et aussi ma fierté de lancer aujourd'hui cette démarche. Je sais que vous êtes tous très motivés, que vous avez tous souhaité ces Assises de longue date.

Ces quelques mois seront décisifs pour l'avenir du transport aérien français.

Je souhaite que vous échangiez, réfléchissiez et construisiez ensemble. Vous êtes partenaires et acteurs des Assises : soyons performants ensemble et construisons le transport aérien de demain !

Alors, excellent vol sur nos Assises et je vous donne rendez-vous à destination en septembre !

Je vous remercie.

Seul le prononcé fait foi